



UOHSX003UN4G

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Č. j.: ÚOHS-S178/2011/KS-16953/2011/840/RPI

V Brně dne 25. 10. 2011

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení sp. zn. S178/2011/KS, zahájeném dne 13. 5. 2011 podle § 44 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a § 15 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, v souladu s § 21 téhož zákona, na základě návrhu účastníka řízení, společnosti Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 24821993, zastoupeného Mgr. Radkem Pokorným, advokátem, se sídlem Praha 1, Karolíny Světlé 301/8, na povolení spojení soutěžitelů ve smyslu § 12 a násl. téhož zákona, vydává toto

ROZHODNUTÍ:

Spojení soutěžitelů Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 24821993, na straně jedné, a Letiště Praha, a. s., IČ: 28244532, Realitní developerská, a.s., IČ: 27174166, obě se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019, na straně druhé, a České aerolinie a.s., se sídlem Praha 6, Letiště Ruzyně, IČ: 45795908, HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., IČ: 61860336, Czech Airlines Handling, a.s., IČ: 25674285, Czech Airlines Technics, a.s., IČ: 27145573, Czech Airlines Landing Gears, s.r.o., IČ: 24843628, všechny se sídlem Praha 6, Jana Kašpara 1069/1, a CSA Services, s.r.o., se sídlem Praha 6, K Letišti, IČ: 25085531, na straně třetí, ke kterému má dojít dle § 12 odst. 3 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, v souvislosti s usnesením vlády České republiky č. 848 k návrhu na vytvoření holdingového uspořádání vybraných firem vlastněných státem v oblasti letecké přepravy a pozemních služeb ze dne 24. 11. 2010, usnesením vlády České republiky č. 53 o rozhodnutí o privatizaci části majetku podniku Správa Letiště Praha, s.p., podle § 10 odst. 1 zákona č. 92/1991 Sb., o podmínkách převodu majetku státu na jiné osoby, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 19. 1. 2011, usnesením vlády České republiky č. 324 o změně rozhodnutí o privatizaci majetkové účasti státu na podnikání společnosti Letiště Praha, a. s., jejím vkladem do společnosti Český Aeroholding, a.s., ze dne 4. 5. 2011, a usnesením Valné hromady společnosti České aerolinie a.s. ze dne 9. 3. 2011, na jejichž základě má v konečném důsledku společnost Český Aeroholding, a.s. nabýt akcie a obchodní podíly představující

95,7% podíl na základním kapitálu společnosti České aerolinie a.s. a 100% podíl na základním kapitálu společností Letiště Praha, a.s., Realitní developerská, a.s., HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., Czech Airlines Handling, a.s., Czech Airlines Technics, a.s., CSA Services, s.r.o. a Czech Airlines Landing Gears, s.r.o., a tím i přímou výlučnou kontrolu nad těmito společnostmi, se dle § 16 odst. 5 ve spojení s § 17 odst. 4 téhož zákona,

POVOLUJE,

za podmínky splnění závazků ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže, které v průběhu správního řízení účastník řízení přijal:

- I. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 24821993, se zavazuje do 1 měsíce od právní moci tohoto rozhodnutí zajistit, aby provozovatel letiště Praha-Ruzyně zachovával otevřený a rovný přístup k letištní infrastruktuře a souvisejícím službám na letišti Praha-Ruzyně všem zájemcům o tyto služby, kteří provozují pravidelnou a/nebo nepravidelnou obchodní leteckou přepravu, za transparentních, komerčně přiměřených a nediskriminačních podmínek. Přístup ke službám letištní infrastruktury na letišti Praha-Ruzyně a souvisejícím službám může být těmito zájemcům odmítnut pouze v případě objektivně ospravedlnitelných důvodů, zejména z důvodů zajištění bezpečnosti civilního letectví nebo bezpečnosti provozování veřejného letiště za podmínek stanovených v § 49f zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění, nebo právního předpisu tento zákon nahrazujícího.
- II. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 24821993, se zavazuje, že od okamžiku právní moci tohoto rozhodnutí
 1. nepřevede nebo zajistí, aby nebyla převedena jeho majetková účast na provozovateli pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy na provozovatele letiště Praha-Ruzyně nebo jím přímo či nepřímo kontrolované společnosti; a
 2. nepřevede nebo zajistí, aby nebyla převedena jeho majetková účast na provozovateli letiště Praha-Ruzyně na jinou jím přímo či nepřímo kontrolovanou osobu.
- III. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje
 1. do 3 měsíců od právní moci tohoto rozhodnutí přijmout taková opatření, aby bylo zajištěno právní a účetní oddělení činností provozovatele letiště Praha-Ruzyně od společnosti Český Aeroholding, a.s. a jí přímo či nepřímo kontrolovaných společností v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení, s výjimkou společností kontrolovaných přímo nebo nepřímo provozovatelem letiště Praha-Ruzyně, a
 2. dodržovat oddělení dle čl. III.1. po celou dobu trvání tohoto závazku dle bodu XV.
- IV. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje

1. do 3 měsíců od právní moci tohoto rozhodnutí zajistit, že v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení statutárním orgánem nebo jeho členem, členem dozorčí rady, prokuristou nebo vedoucím zaměstnancem provozovatele letiště Praha-Ruzyně nebude fyzická osoba, která by byla současně statutárním orgánem nebo jeho členem, členem dozorčí rady, prokuristou nebo vedoucím zaměstnancem společnosti Český Aeroholding, a.s. a/nebo statutárním orgánem nebo jeho členem, členem dozorčí rady, prokuristou nebo vedoucím zaměstnancem osoby přímo nebo nepřímo kontrolované společností Český Aeroholding, a.s., s výjimkou osob přímo či nepřímo kontrolovaných provozovatelem letiště Praha-Ruzyně, a
 2. dodržovat personální oddělení dle čl. IV.1. po celou dobu trvání tohoto závazku dle bodu XV.
- V. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje zajistit, že do 3 měsíců od právní moci tohoto rozhodnutí
1. statutární orgán nebo jeho člen, člen dozorčí rady, prokurista nebo vedoucí zaměstnanec provozovatele letiště Praha-Ruzyně nepřijme v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení žádné odměny a jiná majetková plnění od společnosti Český Aeroholding, a.s. a/nebo jím přímo nebo nepřímo kontrolované osoby, s výjimkou osob přímo či nepřímo kontrolovaných provozovatelem letiště Praha-Ruzyně;
 2. statutární orgán nebo jeho člen, člen dozorčí rady, prokurista nebo vedoucí zaměstnanec společnosti Český Aeroholding, a.s. a/nebo jí přímo či nepřímo kontrolovaných společností, s výjimkou provozovatele letiště Praha-Ruzyně a jím přímo či nepřímo kontrolovaných společností, nepřijme v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení žádné odměny a jiná majetková plnění od provozovatele letiště Praha-Ruzyně a/nebo jím přímo či nepřímo kontrolovaných společností;
 3. odměňování statutárního orgánu nebo jeho člena, člena dozorčí rady, prokuristy nebo vedoucího zaměstnance provozovatele letiště Praha-Ruzyně a/nebo jím přímo či nepřímo kontrolovaných společností nebude v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení závislé na hospodářských výsledcích dosahovaných společností Český Aeroholding, a.s. a/nebo jí přímo či nepřímo kontrolovaných společností, s výjimkou provozovatele letiště Praha-Ruzyně a jím přímo či nepřímo kontrolovaných osob;
 4. odměňování statutárního orgánu nebo jeho člena, člena dozorčí rady, prokuristy nebo vedoucího zaměstnance společnosti Český Aeroholding, a.s. a/nebo jí přímo či nepřímo kontrolovaných společností, s výjimkou provozovatele letiště Praha-Ruzyně a jím přímo či nepřímo kontrolovaných společností, nebude v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení závislé na hospodářských výsledcích dosahovaných provozovatelem letiště Praha-Ruzyně a/nebo jím přímo či nepřímo kontrolovaných společností;

5. přičemž principy uvedené v čl. V.1., V.2., V.3. a V.4. bude dodržovat po celou dobu trvání tohoto závazku dle bodu XV.
- VI. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje
1. do 3 měsíců od právní moci tohoto rozhodnutí zajistit přijetí takových opatření, včetně přijetí příslušných vnitřních předpisů a smluvního závazání příslušných zaměstnanců a/nebo obchodních partnerů, která vyloučí možnost sdílení citlivých obchodních informací, zejména informací o kapacitách a obsazenosti linek a charterových letů konkurentů provozovatele pravidelné a/nebo nepravidelné letecké dopravy v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení a o počtu cestujících přepravovaných těmito konkurenty do konkrétních destinací, mezi provozovatelem letiště Praha-Ruzyně a/nebo jím přímo či nepřímo kontrolovanými společnostmi a společností Český Aeroholding, a.s. a/nebo jí přímo či nepřímo kontrolovanými společnostmi v rámci struktury vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení, a
 2. dodržovat opatření dle čl. V.1. po celou dobu trvání tohoto závazku dle bodu XV.
- VII. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje
1. do 3 měsíců od právní moci tohoto rozhodnutí zajistit přijetí změny stanov nezávislého zájmového sdružení právnických osob „Slotová koordinace Česká republika“, se sídlem na Letišti Praha, PO BOX 67, Praha 6, IČ: 710 12 125, a to tak, že
 - i. pro změnu stanov Slotové koordinace Česká republika bude zapotřebí souhlasu 100 % všech hlasů členů sdružení;
 - ii. pro volbu členů výboru Slotové koordinace Česká republika bude zapotřebí souhlasu 100 % všech hlasů členů sdružení; a
 - iii. pro volbu předsedy výboru Slotové koordinace Česká republika (vedoucího koordinátora) bude zapotřebí souhlasu 100 % všech hlasů členů výboru;
 2. neblokovat přijetí nových členů do zájmového sdružení právnických osob Slotová koordinace Česká republika, pokud se bude jednat o uchazeče z řad provozovatelů pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy využívající letiště Praha-Ruzyně, a za předpokladu, že tito uchazeči budou akceptovat veškerá práva a povinnosti spojená s členstvím ve Slotové koordinaci Česká republika, která mají i stávající členové zájmového sdružení právnických osob Slotová koordinace Česká republika;
 3. v případě, že počet členů Slotové koordinace Česká republika bude roven či vyšší než 5, navrhnout a neblokovat změnu stanov Slotové koordinace Česká republika, na základě které by došlo ke snížení počtu hlasů potřebných pro přijetí rozhodnutí o změně stanov Slotové koordinace Česká republika a/nebo volbě členů výboru Slotové koordinace Česká republika a/nebo volbě

předsedy výboru Slotové koordinace Česká republika tak, že pro přijetí těchto rozhodnutí postačí prostá většina všech hlasů.

VIII. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje

1. ve lhůtě do [...*obchodní tajemství*...] od právní moci tohoto rozhodnutí za běžných obchodních podmínek prodat nebo zajistit prodej části podniku společnosti Letiště Praha, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019, IČ: 282 44 532, tvořené organizační složkou „Handling“, nebo prodat nebo zajistit prodej své majetkové účasti na osobě, do jejíhož základního kapitálu by byla část podniku společnosti Letiště Praha, a. s., tvořená organizační složkou „Handling“, vložena jako nepeněžitý vklad, nebo na níž by byla část podniku společnosti Letiště Praha, a. s., tvořená organizační složkou „Handling“, převedena (dále též „předmět prodeje“);
2. zajistit, že případný nepeněžitý vklad části podniku společnosti Letiště Praha, a. s., tvořené organizační složkou „Handling“, resp. její převod dle bodu VIII.1., bude uskutečněn pouze do/na osobu přímo kontrolovanou společností Letiště Praha, a. s. za tímto účelem nově vytvořenou nebo jinak nabytou;
3. prodat nebo zajistit prodej předmětu prodeje dle bodu VIII.1. takovému kupujícímu, který bude na společnosti Český Aeroholding, a.s. vlastnický, finančně a personálně nezávislý a bude mít předpoklady k udržení a rozvoji předmětu prodeje, přičemž osoba kupujícího vybraného ze strany účastníka řízení podléhá předchozímu souhlasu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže;
4. zajistit, že do dne realizace prodeje uvedeného v bodě VIII.1. nebude předmět prodeje zatížen závazky nad rámec běžné provozní činnosti, zejména že nedojde ke změně rozsahu a kvality produktů a poskytovaných služeb, k výrazné změně a/nebo k ukončení obchodních a jiných smluvních vztahů jinak než ze strany příslušného smluvního partnera a ke zcizení či zatížení majetkových či jiných hodnot nad rámec běžné provozní činnosti;
5. v případě, že část podniku Letiště Praha, a. s. tvořená organizační složkou „Handling“ bude vložena do základního kapitálu společnosti přímo kontrolované společností Letiště Praha, a. s. nebo že na takovou společnost uvedená část podniku společnosti Letiště Praha, a. s. bude převedena ve smyslu závazku VIII.2., zajistit, aby se na tuto společnost po dobu, v níž má dojít ke splnění závazku dle bodu VIII.1., resp. XI., rovněž vztahovala povinnost personálního, účetního a právního oddělení podle závazků uvedených v bodech III. až VI.

IX. Závazek dle čl. VIII.1. se vztahuje na

1. všechna hmotná a nehmotná aktiva, která jsou nezbytná pro zajištění životaschopnosti a konkurenceschopnosti předmětu prodeje,
2. veškeré smlouvy včetně smluv nájemních, závazky a objednávky vztahující se k předmětu prodeje, a to včetně záznamů o zákaznících, financování a jiných záznamů vztahujících se k předmětu prodeje, a

3. zaměstnance, včetně souvisejících práv a povinností vyplývajících z pracovněprávních vztahů.
- X. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje zajistit, že po dobu 5 let ode dne uskutečnění závazku dle bodu VIII.1. nenabude on sám nebo jím přímo či nepřímo kontrolovaná osoba zpět vlastnictví k hmotným a nehmotným aktivům nezbytným pro zajištění životaschopnosti a konkurenceschopnosti předmětu prodeje ve smyslu bodu IX.1.
- XI. V případě, že z objektivních důvodů nebude možné realizovat závazek dle čl. VIII.1. ve stanovené lhůtě, zavazuje se společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, že
1. ve lhůtě 14 dnů poté, co se splnění závazku dle čl. VIII.1. ukáže z objektivních důvodů nerealizovatelným, zajistí informování odběratelů groundhandlingových služeb od společnosti Letiště Praha, a. s., se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019, IČ: 282 44 532, nebo od osoby, do jejíhož základního kapitálu by byla část podniku společnosti Letiště Praha, a. s., tvořená organizační složkou „Handling“, vložena jako nepeněžitý vklad, nebo na níž by byla část podniku společnosti Letiště Praha, a. s., tvořená organizační složkou „Handling“, převedena, o možnosti ukončení vzájemných smluvních vztahů dohodou bez jakýchkoli sankcí za takové předčasné ukončení vzájemných smluvních vztahů, a to na základě písemné žádosti těchto odběratelů, která bude příslušnému poskytovateli groundhandlingových služeb doručena ve lhůtě 3 měsíců ode dne doručení informace o možnosti takového ukončení smluvních vztahů;
 2. umožní těm odběratelům groundhandlingových služeb od Letiště Praha, a. s. nebo osoby, do jejíhož základního kapitálu by byla část podniku společnosti Letiště Praha, a. s., tvořená organizační složkou „Handling“, vložena jako nepeněžitý vklad, nebo na níž by byla část podniku společnosti Letiště Praha, a. s., tvořená organizační složkou „Handling“, převedena, kteří o to v souladu s bodem XI.1. požádají, předčasně ukončit vzájemné smluvní vztahy v oblasti poskytování groundhandlingových služeb dohodou bez jakýchkoli sankcí za takové předčasné ukončení vzájemných smluvních vztahů, přičemž ukončení smluvních vztahů nastane dohodou stran nejpozději ve lhůtě 1 měsíce ode dne doručení žádosti odběratele groundhandlingových služeb.
- XII. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 248 21 993, se zavazuje
1. do 1 měsíce od právní moci tohoto rozhodnutí zajistit otevřený a rovný přístup ke službám a technickým či jiným kapacitám poskytovaným či provozovaným subjekty, jež jsou součástí vertikálně integrovaného subjektu vzniklého na základě realizace předmětného spojení, všem zájemcům o poskytování služeb údržby a oprav letecké techniky a ground handlingu na letišti Praha-Ruzyně za transparentních, komerčně přiměřených a nediskriminačních podmínek při splnění podmínek vyžadovaných příslušnými obecně závaznými předpisy, zejména dle opatření Úřadu pro civilní letectví vydaného k regulaci odbavovacích služeb z důvodu provozního přetížení letiště dle § 49g zákona

č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění, nebo právního předpisu tento zákon nahrazujícího; a

2. dodržovat otevřený přístup dle čl. XII.1. po celou dobu trvání tohoto závazku dle bodu XV.
- XIII. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, PSČ 160 08, IČ: 248 21 993, se zavazuje ve lhůtě do 1 měsíce od právní moci rozhodnutí zajistit zveřejňování informací, včetně kontaktních, o všech poskytovatelích služeb údržby a oprav letecké techniky působících na letišti Praha-Ruzyně a všech poskytovatelích groundhandlingových služeb působících na letišti Praha-Ruzyně, kteří s takovým zveřejněním informací vysloví souhlas, na webových stránkách provozovatele letiště Praha-Ruzyně.
- XIV. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, PSČ 160 08, IČ: 248 21 993, se zavazuje, že před splněním závazků dle čl. III.1., IV.1., V.1., V.2., V.3., V.4. a VI.1.
1. nenabude přímo či nepřímo majetkovou účast na provozovateli letiště Praha-Ruzyně, popřípadě na společnosti, do jejíhož základního kapitálu bude vložena část podniku Letiště Praha, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019, IČ: 28244532, tvořená organizační složkou „Handling“ nebo na kterou bude uvedená část podniku společnosti Letiště Praha, a.s. převedena;
 2. neučiní úkony vedoucí k personálnímu, účetnímu či právnímu propojení společností uvedených v bodě XIV.1. s jakoukoli společností v rámci vertikálně integrovaného holdingu, s výjimkou realizace úkonů nezbytných pro splnění závazků uvedených v tomto rozhodnutí.
- XV. Závazky dle bodu I. až VII. se účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, PSČ 160 08, IČ: 248 21 993, zavazuje dodržovat po dobu, po jakou bude vykonávat kontrolu nad provozovatelem letiště Praha-Ruzyně a současně nad provozovatelem pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy. Závazky dle bodů XII. a XIII. se účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, PSČ 160 08, IČ: 248 21 993, zavazuje dodržovat po dobu, po jakou bude vykonávat kontrolu nad poskytovatelem služeb údržby a oprav letecké techniky a/nebo nad poskytovatelem služeb ground handlingu.
- XVI. Účastník řízení, společnost Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, PSČ 160 08, IČ: 248 21 993, se rovněž zavazuje
1. informovat Úřad pro ochranu hospodářské soutěže o splnění každého z výše uvedených závazků bezodkladně po jeho splnění;
 2. podávat Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže každoročně o plnění každého z výše uvedených závazků zprávy.

ODŮVODNĚNÍ

1. Skutečnost, že se Úřad spojením zabývá, byla v souladu s § 16 odst. 1 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon

o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon“), zveřejněna v Obchodním věstníku č. 21/2011 ze dne 25. 5. 2011.

2. Za účelem zjištění stavu věci v rozsahu nezbytném pro posouzení dopadu předmětné transakce na hospodářskou soutěž na relevantních trzích Úřad oslovil v průběhu správního řízení konkurenty a odběratele spojujících se soutěžitelů, popř. další subjekty působící ve spojením dotčených oblastech, včetně Úřadu pro civilní letectví,¹ se sídlem Praha 6, Letiště Ruzyně, a Slotové koordinace Česká republika, se sídlem Praha 6, Letiště Ruzyně P.O.BOX 67 (dále jen „Slotová koordinace ČR“), se žádostí o poskytnutí informací a vyjádření k předmětnému spojení.
3. Na základě informací společnosti Český Aeroholding, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 1040/10, IČ: 24821993 (dále též „Aeroholding“ nebo „účastník řízení“) a oslovených subjektů a na základě závěrů provedené analýzy vycházející z veškerých ve správním řízení shromážděných informací o spojením dotčených trzích a souvisejících oblastech, dospěl Úřad v rámci třicetidenní lhůty ve smyslu § 16 odst. 2 zákona *in fine* k závěru, že posuzované spojení soutěžitelů vzbuzuje vážné obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže.
4. S ohledem na výše uvedené Úřad dopisem č.j. ÚOHS-S178/2011/KS-10482/2011/840 ze dne 29. 6. 2011 sdělil účastníkovi správního řízení, že ve smyslu § 16 odst. 2 zákona bude v řízení nadále pokračovat a že rozhodnutí ve věci bude vydáno v souladu s § 16 odst. 5 zákona ve lhůtě pěti měsíců od zahájení správního řízení.² V dalším průběhu řízení společnost Aeroholding požádala Úřad, aby jí na ústním jednání konaném dne 13. 9. 2011 sdělil předběžné obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže, k nimž dospěl v průběhu druhé fáze šetření. Aby účastník řízení předešel písemnému sdělení výhrad podle § 17 odst. 4 věta první *in fine* zákona ze strany Úřadu, vyjádřil účastník řízení svoji připravenost přijmout závazky ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže pro případné povolení daného spojení soutěžitelů již v reakci na uvedené sdělení předběžných obav z podstatného narušení hospodářské soutěže v důsledku spojení, což také následně učinil.
5. Při posuzování spojení soutěžitelů Úřad vycházel zejména z návrhu na povolení spojení, dotazníku k povolení spojení, listiny zakládající spojení, výročních zpráv a účetních závěrek spojujících se soutěžitelů nebo informací jimi doplněných v průběhu správního řízení a dalších všeobecně známých skutečností týkajících se spojujících se soutěžitelů. Rovněž tak Úřad vycházel z vyjádření a stanovisek oslovených subjektů k předmětnému spojení, jakož i příslušných vyjádření účastníka řízení na ně reagujících. Úřad zohlednil rovněž svoji předchozí rozhodovací praxi a přihlédl k rozhodovací praxi Evropské komise.

I. Notifikační podmínky

6. K navrhovanému spojení soutěžitelů má dojít v souvislosti s usnesením vlády České republiky č. 848 k návrhu na vytvoření holdingového uspořádání vybraných firem vlastněných státem v oblasti letecké přepravy a pozemních služeb ze dne 24. 11. 2010

¹ Zřízený zákonem č. 49/1997 Sb., civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, jako orgán pověřený výkonem státní správy ve věcech civilního letectví.

² Úřad může účastníka řízení v průběhu řízení vyzvat, aby uvedl další skutečnosti nezbytné pro vydání rozhodnutí o povolení spojení nebo aby o takových skutečnostech předložil další důkazy. Doba ode dne doručení takové výzvy účastníkovi řízení do dne, kdy bude tato povinnost splněna, se nezapočítává do lhůt stanovených pro vydání rozhodnutí.

(dále jen „usnesení vlády ČR č. 848“), usnesením vlády České republiky č. 53 o rozhodnutí o privatizaci části majetku podniku Správa Letiště Praha, s.p., podle § 10 odst. 1 zákona č. 92/1991 Sb., o podmínkách převodu majetku státu na jiné osoby, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 19. 1. 2011 (dále jen „usnesení vlády ČR č. 53“), usnesením vlády České republiky č. 324 o změně rozhodnutí o privatizaci majetkové účasti státu na podnikání společnosti Letiště Praha, a. s., jejím vkladem do společnosti Český Aeroholding, a. s., ze dne 4. 5. 2011 (dále jen „usnesení vlády ČR č. 324“), a usnesením valné hromady společnosti České aerolinie a.s., se sídlem Praha 6, Letiště Ruzyně, IČ: 45795908 (dále jen „ČSA“), ze dne 9. 3. 2011.

7. Před uskutečněním posuzovaného spojení soutěžitelů drží akcie představující 100% podíl na základním kapitálu společnosti Letiště Praha, a. s., se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019, IČ: 28244532 (dále jen „LP“), a akcie představující 95,7% podíl na základním kapitálu společnosti ČSA Ministerstvo financí České republiky (dále jen „MF ČR“).
8. Společnost LP drží akcie představující 100% podíl na základním kapitálu společnosti Realitní developerská, a.s., se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019, IČ: 27174166 (dále jen „RD“), která je vlastníkem akcií představujících 100% podíl na základním kapitálu společností Sky Venture, a.s., IČ: 27361381 (dále jen „Sky Venture“), a Whitelines Industries a.s., IČ: 27105733 (dále jen „Whitelines Industries“), obě se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019.
9. Společnost ČSA je vlastníkem akcií a obchodních podílů, jež představují 100% podíl na základním kapitálu společností HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., IČ: 61860336 (dále jen „Holidays CA“), Czech Airlines Handling, a.s., IČ: 25674285 (dále jen „CAH“), Czech Airlines Technics, a.s., IČ: 27145573 (dále jen „CAT“), Czech Airlines Landing Gears, s.r.o., IČ: 24843628 (dále jen „CALG“), všechny se sídlem Praha 6, Jana Kašpara 1069/1, CSA Services, s.r.o., Praha 6, K Letišti, IČ: 25085531 (dále jen „CSAS“), a Amadeus Marketing CSA, s.r.o, se sídlem Praha 8, Sokolovská 100/94, IČ: 49680030 (dále jen „Amadeus Marketing“).
10. Usnesením vlády ČR č. 848 došlo ke schválení vytvoření holdingového uspořádání firem vlastněných státem (prostřednictvím MF ČR) v oblasti letecké přepravy a pozemních služeb s předpokladem toho, že prostřednictvím k tomuto účelu založené společnosti Aeroholding má dojít k vytvoření efektivní podnikatelské struktury tvořené společnostmi LP a ČSA a dalšími obchodními společnostmi, které budou zajišťovat servis a další doplňkové služby zaměřené na provozování letiště a letecké dopravy.
11. V souladu se shora uvedenými usneseními vlády ČR, zejména s usnesením vlády ČR č. 848, má tak dojít ke změně majetkových účastí státu ve společnostech působících v oblasti letecké přepravy a souvisejících pozemních služeb, a to takovým způsobem, že společnost Aeroholding přímo nabude akcie a obchodní podíly představující 100% podíl na základním kapitálu společností LP, RD, Holidays CA, CAH, CAT, CSAS a CALG a akcie představující 95,7% podíl na základním kapitálu společnosti ČSA. Současně společnost Aeroholding nepřímo, prostřednictvím společnosti RD, nabude akcie představující 100% podíl na základním kapitálu společností Sky Venture a Whitelines Industries a prostřednictvím společnosti ČSA pak obchodní podíl představující 100 % základního kapitálu společnosti Amadeus Marketing. Tímto získá společnost Aeroholding možnost přímo či nepřímo kontrolovat všechny výše uvedené společnosti.

12. Situace, kdy jedna nebo více osob, které nejsou podnikateli, ale kontrolují již alespoň jednoho soutěžitele, či jeden nebo více soutěžitelů mají získat možnost přímo či nepřímo kontrolovat jiného soutěžitele, zejména nabytím účastnických cenných papírů, obchodních nebo členských podílů, se považují za spojení soutěžitelů ve smyslu § 12 odst. 3 písm. a) zákona, pokud je splněna podmínka předchozího samostatného jednání spojujících se subjektů v hospodářské soutěži. Tato podmínka spojení soutěžitelů je explicitně definována pouze v § 12 odst. 1 zákona, nicméně stejná podmínka musí být splněna u všech typů spojení soutěžitelů, které podléhají povolení ze strany Úřadu.³
13. Obvykle se za subjekty, jež působí na trhu samostatně a na sobě nezávisle, nepovažují společnosti, jež jsou přímo či nepřímo kontrolovány stejným subjektem, neboť prostřednictvím tohoto subjektu je koordinováno jejich soutěžní chování.
14. Výjimečná situace může nastat, pokud jak soutěžitelé, kteří získávají kontrolu, tak soutěžitelé, kteří jsou předmětem získání kontroly, vlastní tentýž stát (nebo tentýž veřejnoprávní subjekt). V takovém případě to, zda se transakce považuje za spojení soutěžitelů či nikoli, závisí na okolnosti, zda spojující se soutěžitelé, ač ve vlastnictví státu, byli již dříve také součástí téže hospodářské jednotky. Úřad ve své rozhodovací praxi⁴ dovodil, že ustanovení zákona o posuzování spojení soutěžitelů se vztahují i na operace, na jejichž základě soutěžitel kontrolovaný státem nabývá přímou kontrolu nad jiným soutěžitelem, který je před spojením rovněž kontrolován ze strany téhož státu, a to za předpokladu, že tito soutěžitelé představují samostatné ekonomické jednotky, navzájem nezávislé, pokud jde o rozhodování o jejich obchodním jednání na trhu či jejich obchodní politice.⁵
15. V rámci posuzované transakce dochází k převodu akcií na společnostech LP, včetně jejich dceřiných společností RD, Sky Venture a Whitelines Industries, a ČSA, včetně jejich dceřiných společností Holidays CA, CAH, CAT, CSAS, CALG a Amadeus Marketing, které jsou přímo či nepřímo vlastněny MF ČR, na společnost Aeroholding, která je rovněž vlastněna ze strany MF ČR.
16. S ohledem na výše uvedené se Úřad pro určení, zda posuzovaná transakce představuje spojení soutěžitelů ve smyslu zákona nebo zda se jedná o pouhou vnitřní restrukturalizaci v rámci jedné podnikatelské skupiny, zabýval otázkou, zda soutěžní chování společností Aeroholding, LP (a jejich dceřiných společností) a ČSA (a jejich dceřiných společností) bylo ze strany státu, a to prostřednictvím MF ČR, koordinováno, resp. zda tyto společnosti tvoří z pohledu soutěžního jednu či více samostatných ekonomických jednotek.
17. Společnost Aeroholding je nově založenou společností,⁶ a to za účelem vytvoření holdingového uspořádání majetkových účastí státu ve společnostech působících v oblasti letecké přepravy a souvisejících pozemních služeb s cílem využití společných synergických efektů propojení jednotlivých společností v rámci holdingu.
18. Lze konstatovat, že společnosti LP a ČSA působily doposud na trhu samostatně a na sobě nezávisle. S ohledem na odlišné zaměření jejich předmětů podnikání nelze bez

³ Viz Oznámení Úřadu o konceptu spojení soutěžitelů ve smyslu zákona o ochraně hospodářské soutěže, str. 2, odst. 4.

⁴ Viz např. S145/02 ČEZ/REAS.

⁵ Viz Oznámení Úřadu o konceptu spojení soutěžitelů ve smyslu zákona o ochraně hospodářské soutěže, str. 2, odst. 19 a 20.

⁶ Do obchodního rejstříku byla zapsána dne 11.3.2011

dalšího vyslovit závěr, že by byla jejich činnost společně koordinována či zda si při výkonu jejich hlavních činností navzájem konkurovaly. Nicméně šetření Úřadu prokázalo, že v konkurenčním vztahu byly například v oblasti poskytování handlingových služeb (viz účast obou společností na výběrovém řízení na poskytovatele handlingových služeb vypsáném leteckou společností [...obchodní tajemství...]) v roce 2006, leteckými společnostmi [...obchodní tajemství...]) v roce 2007, leteckými společnostmi [...obchodní tajemství...]) v roce 2008, leteckými společnostmi [...obchodní tajemství...]) v roce 2009 a leteckými společnostmi [...obchodní tajemství...]) v roce 2010).⁷

19. Rovněž odběratelsko dodavatelské vztahy, jež vznikaly mezi společnostmi LP a ČSA, probíhaly za zcela standardních tržních podmínek, obdobných obchodních podmínek bylo dosahováno i v rámci odběratelsko dodavatelských vztahů mezi společností LP⁸ a konkurenty společnosti ČSA, a to jak v oblastech pravidelné i nepravidelné letecké přepravy osob i nákladu, poskytování handlingových služeb na letišti Praha-Ruzyně, tak i v oblastech provádění služeb leteckých oprav na letišti Praha-Ruzyně.
20. Šetření Úřadu v této věci prokázalo, že doposud společnosti Aeroholding, LP (a její dceřiné společnosti) a ČSA (a její dceřiné společnosti) jednaly na trhu vzájemně nezávisle.
21. S ohledem na jednotný a věcně související charakter lze nabytí kontroly nad společnostmi LP, ČSA, RD, Sky Venture a Whitelines Industries, Holidays CA, CAH, CAT, CSAS, CALG a Amadeus Marketing ze strany společnosti Aeroholding považovat za jednu věcně související transakci, k níž dochází v souvislosti se záměrem vlády České republiky na vytvoření holdingového uspořádání vybraných firem vlastněných státem v oblasti letecké přepravy a pozemních služeb, která představuje jedno spojení soutěžitelů ve smyslu zákona.
22. Z výše uvedeného vyplývá, že společnosti Aeroholding, LP (a její dceřiné společnosti) a ČSA (a její dceřiné společnosti) před uskutečněním posuzovaného spojení soutěžitelů nebyly a nejsou součástí jednoho podnikatelského uskupení (holdingu), jejich obchodní politika nebyla fakticky koordinována či jiným způsobem vzájemně přizpůsobována nebo přímo či nepřímo ovlivňována. Tyto společnosti neměly stálé jednotné obchodní vedení a nebyly tedy ani součástí jediné hospodářské jednotky ve smyslu zákona.
23. Tomuto závěru neodporuje ani skutečnost, že od 30. 11. 2009 do 3. 5. 2011 byly společnosti LP a ČSA personálně propojeny, a to prostřednictvím osoby Ing. Miroslava Dvořáka, bytem Praha 4, Podolí, Na Lysině 1181/6, jež v obou společnostech zastával post předsedy představenstva. Dle stanov obou společností, jež byly v uvedené době platné a účinné, rozhodnutí představenstev obou společností byla přijímána prostou většinou hlasů všech členů představenstva,⁹ a to za situace, kdy každý člen představenstva měl jeden hlas a kdy předseda představenstva neměl ani rozhodující hlas v případě rovnosti hlasů. Z tohoto důvodu tak předseda představenstva společností LP a ČSA neměl možnost přehlasovat ostatní členy představenstva obou

⁷ Viz strana 50 Dotazníku k povolení spojení, spis str. 59.

⁸ Společnost LP v této souvislosti vydává ceníky svých infrastrukturních služeb, jež zveřejňuje na svých internetových stránkách a jimiž se řídí při obchodních vztazích se všemi svými odběrateli.

⁹ Představenstvo společnosti Letiště Praha mělo v dotčené době 5 členů představenstva, představenstvo společnosti ČSA 5 členů.

- společností, a proto nelze pouze z daného personálního propojení dovodit existenci sounáležitosti společností LP a ČSA do jednoho podnikatelského uskupení.
24. V této souvislosti Úřad obdržel dne 30. 5. 2011 společný přípis společností Travel Service, a.s., se sídlem Praha 5, Janáčkovo nábř. 59/138, IČ: 25663135 (dále jen „TVS“), a Icelandair Group HF., se sídlem Island, 101 Reykjavik, Reykjavik Airport (dále jen „Icelandair“), ve kterém tyto společnosti mj. vyjádřily názor, že posuzovaná transakce nepředstavuje spojení soutěžitelů ve smyslu zákona a Úřad nemá pravomoc tuto transakci posuzovat. Tyto závěry vyvozují společnosti TVS a Icelandair z následujícího.
 25. Dle vyjádření společností TVS a Icelandair posuzovaná transakce nepředstavuje spojení soutěžitelů ve smyslu zákona, neboť dle jejich názoru společnosti ČSA a LP jsou součástí jednoho podnikatelského uskupení již od října 2009, a to zejména z důvodu vzniku personálního propojení obou společností, a to prostřednictvím osob Ing. Miroslava Dvořáka, jenž byl souběžně předsedou představenstva společnosti LP¹⁰ a společnosti ČSA,¹¹ a Mgr. Romana Bočka, MBA, jenž byl souběžně členem dozorčí rady společností LP¹² i ČSA.¹³
 26. Předmětné personální propojení společností ČSA a LP mělo dle společností TVS a Icelandair za následek koordinaci postupů těchto soutěžitelů. Tuto prokazují dle společností TVS a Icelandair zejména prodej administrativní budovy APC patřící ČSA společnosti LP (jež byl uskutečněn motivací pomoci ČSA od finančních problémů na úkor společnosti LP), z prohlášení zástupců vlády České republiky ze dne 19. 10. 2009 o personálním propojení spojujících se soutěžitelů za účelem stabilizace situace v ČSA¹⁴ a z veřejných prohlášení zástupců spojujících se soutěžitelů z roku 2009 o plánovaném využití synergií spojení ČSA a LP.¹⁵ Rovněž tak společnosti TVS a Icelandair poukazují na možné zvýhodnění při poskytování parkovacích míst, jež náleží společnosti LP, zaměstnancům společností LP a ČSA, kdy údajně zaměstnanci spojujících se soutěžitelů mají ceny parkovného nižší o 50 % v porovnání se zaměstnanci společnosti TVS.
 27. S ohledem na výše uvedené se společnosti TVS a Icelandair domnívají, že v říjnu 2009 došlo ke spojení soutěžitelů ČSA a LP před podáním návrhu na povolení spojení soutěžitelů a před právní mocí rozhodnutí Úřadu, kterým se spojení povoluje. Úřad by tedy měl nejdříve zahájit správní řízení ve věci porušení zákazu uvedeného v § 18 odst. 1 zákona, jehož výsledkem by mělo být rozhodnutí Úřadu, kterým nařídí společností odstranění závadného stavu, který údajně brání tomu, aby Úřad mohl rozhodovat o povolení navrženého spojení soutěžitelů.
 28. Svůj závěr o absenci pravomoci Úřadu k posuzování předmětné transakce opírají společnosti TVS a Icelandair o názor, že navrhované spojení soutěžitelů představuje ve skutečnosti veřejnou podporu společnosti ČSA, která vyžaduje schválení Evropskou komisí. Pokud by tedy Úřad povolil předmětné spojení soutěžitelů, fakticky by tím aproboval nedovolenou veřejnou podporu získanou prodejem dceřiných společností ČSA společnosti Aeroholding. Takový postup by pak dle společností TVS a Icelandair

¹⁰ Ing. Dvořák byl předsedou představenstva společnosti LP od 14. 11. 2008 do 1. 4. 2011.

¹¹ Ing. Dvořák byl předsedou představenstva společnosti ČSA od 19. 10. 2009 do 1. 4. 2011.

¹² Mgr. Boček je členem dozorčí rady společnosti Letiště Praha od 15. 4. 2009.

¹³ Mgr. Boček byl členem dozorčí rady společnosti ČSA od 24. 6. 2009 do 19. 10. 2010.

¹⁴ Viz prohlášení vlády ČR „Novým šéfem ČSA je Miroslav Dvořák“ ze dne 19. 10. 2010.

¹⁵ Viz článek „Letiště a ČSA spojí počítače“, uveřejněný na serveru www.idnes.cz dne 10. 11. 2011.

představoval více než záměrné nerespektování závazků České republiky vyplývajících ze Smlouvy o fungování Evropské unie.

29. K námitce společností TVS a Icelandair týkající se personálního propojení společností ČSA a LP Úřad odkazuje na svou argumentaci uvedenou v odst. 23 odůvodnění tohoto rozhodnutí s tím, že skutečnosti v ní uvedené se plně vztahují i na účast pana Mgr. Bočka v dozorčích radách společností ČSA a LP.
30. K argumentům společností TVS a Icelandair týkajícím se koordinace chování společností ČSA a LP Úřad konstatuje, že tato nebyla prokázána. Naopak byly zjištěny skutečnosti prokazující nezávislost tržního chování předmětných společností, když si např. konkurovaly v nabízení handlingových služeb potenciálním odběratelům z řad leteckých společností působících na letišti Praha-Ruzyně. Rovněž skutečnost, že odběratelsko-dodavatelské vztahy mezi společnostmi ČSA a LP jsou obdobné jako odběratelsko-dodavatelské mezi společností LP a ostatními leteckými přepravci působícími na letišti Praha-Ruzyně,¹⁶ svědčí o nezávislosti chování předmětných subjektů na trhu.
31. Ke společnostmi TVS a Icelandair zmiňovaným veřejným prohlášením zástupců vlády České republiky a zástupcům spojujících se soutěžitelů o využívání možných synergií vzniklých z propojení společností ČSA a LP Úřad uvádí, že tyto je třeba spíše chápat jako vyjádření plánů do budoucnosti o tom, jaké potenciální výhody spojení předmětných soutěžitelů přinese. Šetření Úřadu naopak prokázalo, že dosud zmiňované synergie nebyly získány a využity, neboť činnost spojujících se soutěžitelů dosud nebyla koordinována.
32. K námitce týkající se nabízení parkovacích míst pro zaměstnance společností LP a ČSA za výhodnějších podmínek než pro zaměstnance TVS, Úřad ověřil, že společnost LP všem subjektům nabízí své parkovací plochy za stejných cenových podmínek (to platí i pro užívání cenových množstevních slev). Rozdílnost konečné ceny, kterou zaměstnanci společností LP, ČSA či TVS platí se může odvíjet od té skutečnosti, že cena za parkovací plochy, jež užívají zaměstnanci společností ČSA a LP, je ponížena o hodnotu zaměstnaneckého benefitu, které tyto společnosti svým zaměstnancům poskytují. Podle hodnoty takového zaměstnaneckého benefitu se pak může odlišovat i konečná cena, kterou zaměstnanec příslušných společností za parkovné platí.
33. V tomto konkrétním případě má tedy Úřad za prokázané, že společnost LP nenabízí uvedené služby pro společnost ČSA za výhodnějších podmínek než pro jiné subjekty, a z tohoto důvodu nelze dovodit závěr, že by obě společnosti nejednaly na trhu na sobě navzájem nezávisle.
34. Z výše uvedeného dle názoru Úřadu vyplývá, že ve věci posuzovaného spojení soutěžitelů nedošlo k porušení zákazu uskutečňování spojení soutěžitelů před podáním návrhu na povolení spojení a před právní mocí rozhodnutí Úřadu stanoveného § 18 odst. 1 zákona.
35. Tento závěr nevyvrací ani údajně nevýhodný převod administrativní budovy APC patřící společnosti ČSA na společnost LP. V této věci Úřad konstatuje, že v řízení o povolení spojení soutěžitelů není oprávněn přezkoumávat ekonomickou výhodnost převodu

¹⁶ Společnost Letiště Praha obdržela v roce 2011 od Mezinárodní asociace leteckých dopravců tzv. Eagle award, a to mj. i za transparentní a rovnocenný přístup vůči všem leteckým dopravcům.

nemovitostí, nicméně z hlediska soutěžně-právního nelze z jednorázového nákupu a prodeje nemovitosti bez dalšího dovozovat koordinaci chování na trhu. Tu lze posoudit na základě buď výkonu kontroly prostřednictvím uplatnění či prosazení akcionářských či podílnických práv nebo déle trvajících sledování obchodního chování spojujících se soutěžitelů, neboť jedním ze znaků spojení soutěžitelů ve smyslu zákona je dlouhodobost. Bez ní se o takové spojení soutěžitelů jednat nemůže.

36. Navíc Úřad konstatuje, že skutečnost, že by došlo k uskutečnění spojení soutěžitelů před nabytím právní moci rozhodnutí, jež by dané spojení povolilo, z hlediska zákona nebrání, aby na základě návrhu na povolení spojení mohlo být zahájeno správní řízení ve věci povolení předmětného spojení soutěžitelů. Naopak je běžné, že právě z návrhu na povolení spojení soutěžitelů Úřad zjistí, že předmětné spojení bylo uskutečněno v rozporu s § 18 odst. 1 zákona.¹⁷
37. V případě, že Úřad v rámci správního řízení vedeného ve věci § 18 odst. 1 zákona zjistí, že spojení bylo uskutečněno v rozporu s tímto ustanovením zákona a že spojení je způsobilé podstatným způsobem narušit hospodářskou soutěž, pak kromě pokuty uložené v souladu s § 22a zákona může i uložit nápravná opatření k zajištění ochrany hospodářské soutěže. Naopak v případě, že hospodářská soutěž narušena v důsledku realizace spojení není a současně v mezidobí bylo rovněž i předmětné spojení soutěžitelů povoleno pravomocným rozhodnutím Úřadu či hrozilo narušení hospodářské soutěže a spojení bylo pravomocně povoleno za podmínky splnění závazků ve prospěch zachování hospodářské soutěže, pak v rámci správního řízení vedeného ve věci porušení § 18 odst. 1 zákona Úřad může udělit pouze pokutu v souladu s § 22a zákona.
38. Pokud by však před vydáním rozhodnutí o porušení ustanovení § 18 odst. 1 zákona nedošlo k vydání pravomocného rozhodnutí o povolení spojení, pak by Úřad musel v rámci rozhodnutí v dané věci nařídit případnou „defúzi“ bez ohledu na to, zda by předmětné spojení soutěžitelů bylo či nebylo způsobilé narušit hospodářskou soutěž. Z tohoto důvodu je obvyklý souběh správního řízení vedeného ve věci povolení spojení soutěžitelů a správního řízení vedeného ve věci porušení § 18 odst. 1 zákona, popř. že správní řízení o povolení spojení předchází správnímu řízení o porušení § 18 odst. 1 zákona.
39. K námitce společností TVS a Icelandair, že Úřad nedisponuje pravomocí k posouzení předmětného spojení soutěžitelů, neboť navrhovaná transakce představuje zejména poskytnutí veřejné podpory společnosti ČSA, přičemž její povolení je ve výlučné pravomoci Evropské komise, Úřad uvádí následující.
40. Jak bylo výše popsáno, posuzovaná transakce představuje spojení soutěžitelů ve smyslu § 12 odst. 3 zákona. S ohledem na skutečnost, že spojující se soutěžitelé rovněž splňují notifikační obrátová kritéria stanovená v § 13 zákona (viz níže), Úřad disponuje pravomocí k posouzení dopadů tohoto spojení na hospodářskou soutěž. Nicméně Úřad je oprávněn posuzovat spojení soutěžitelů pouze v souladu s ustanovením § 12 a násl. zákona.
41. Úkolem Úřadu v oblasti kontroly koncentrací je posoudit, zda v důsledku spojení soutěžitelů nedojde k narušení hospodářské soutěže (§ 1 odst. 1 ve spojení s § 16

¹⁷ Viz např. S225/2009 Lumius/ČME či S97/02 Lassersberger/RAKO.

odst. 2 a § 17 odst. 3 zákona). Pokud tedy Úřad rozhodne o povolení spojení, znamená to pouze, že takové spojení nebude mít za následek podstatné narušení hospodářské soutěže; Úřad tímto rozhodnutím neřeší ani nemůže řešit otázku, zda je zamýšlené spojení v souladu s jinými právními předpisy (např. ohledně poskytování veřejné podpory). Úřad svým rozhodnutím nepřikazuje účastníkům řízení spojení uskutečnit, nýbrž pouze deklaruje kompatibilitu takového spojení se soutěžními principy definovanými v zákoně. Skutečnost, že určité zamýšlené spojení nebude mít za následek podstatné narušení hospodářské soutěže a bude tedy Úřadem povoleno, proto bez dalšího neznamena, že by tímto krokem bylo možno uskutečnit spojení bez ohledu na další právní povinnosti, jež platná legislativa ukládá účastníkům spojení.

42. Za předpokladu, že předmětná transakce vyžaduje povolení i dalších regulačních autorit (ať už na národní či komunitární úrovni), je na spojujících se soutěžitelích, aby si daná povolení zajistila před uskutečněním transakce.
43. O nepovolení spojení tedy není možno rozhodnout ze strany Úřadu z důvodu, že by jeho realizací mohl být porušen jiný právní předpis nebo jiný právem chráněný zájem, než je ochrana hospodářské soutěže před jejím narušením ve smyslu ustanovení § 1 odst. 1 zákona.
44. V dalším kroku se Úřad zabýval otázkou, zda předmětné spojení splňuje také druhé notifikační kritérium, stanovené v § 13 zákona. Vzhledem k tomu, že celkový čistý obrat spojujících se soutěžitelů dosažený za poslední ukončené účetní období na trhu České republiky je vyšší než 1,5 miliardy Kč a alespoň dva spojující se soutěžitelé dosáhli každý za poslední ukončené účetní období na trhu České republiky čistého obratu vyššího než 250 milionů Kč, je notifikační podmínka stanovená v § 13 písm. a) zákona splněna. Navrhované spojení soutěžitelů tak podléhá povolení Úřadu.
45. V souvislosti s notifikační povinností Úřadu namítala společnost Wizz Air Hungary Kft., se sídlem Maďarská republika, H-2220 Vecsés, Lőrinci út. 59 (dále jen „WizzAir“), že by se posuzovaným spojením soutěžitelů měla zabývat Evropská unie, neboť tato transakce představuje dle jejího názoru vážnou hrozbu negativního ovlivnění obchodu mezi členskými státy. Společnost WizzAir uvedla,¹⁸ že společnost LP provozuje nejvýznamnější letiště na území České republiky, které představuje pro letecké přepravce, kteří chtějí poskytovat službu letecké přepravy osob z/do České republiky, jedinou reálnou alternativu pro jejich působení. S ohledem na to, že, jak se domýšlí společnost WizzAir, vertikální propojení aktivit společností ČSA a LP bude mít značný negativní dopad na konkurenty společnosti ČSA a stejně tak i na hospodářskou soutěž, potažmo na obchod mezi členskými státy, měl by Úřad postoupit daný případ k přezkoumání Evropské komisi v souladu s čl. 22 Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. 1. 2004 o kontrole spojování podniků („Nařízení ES o spojování podniků“).
46. K námitce společnosti WizzAir Úřad uvádí následující. Na základě čl. 22 Nařízení ES o spojování podniků může soutěžní úřad členského státu Evropské unie či mohou soutěžní úřady členských států Evropské unie požádat Evropskou komisi o přezkoumání případu spojení soutěžitelů, který nesplňuje komunitární notifikační kritéria, ale ovlivňuje obchod mezi členskými státy a hrozí, že zásadně naruší hospodářskou soutěž v rámci území žádajícího členského státu nebo států Evropské unie.

¹⁸ Viz podání společnosti WizzAir ze dne 23. 6. 2011, str. spisu 1438-1548.

47. S ohledem na skutečnost, že postoupení případu Evropské komisi znamená dodatečné náklady a časové zpoždění pro spojující se strany, aplikace čl. 22 Nařízení ES o spojování podniků by se měla omezit na takové případy, jež ukazují na reálné riziko narušení hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy a kde se zdá, že budou nejlépe vyřešeny na úrovni Evropské komise.
48. Kategorie případů obvykle nejhodnějších k postoupení Evropské komisi podle čl. 22 Nařízení ES o spojování podniků jsou proto následující: (i) případy vyvolávající vážné obavy z narušení hospodářské soutěže na jednom či více trzích, které jsou širší než celostátní z hlediska zeměpisného rozsahu, nebo mají-li některé z potenciálně dotčených trhů širší než celostátní rozsah a hlavní hospodářský dopad spojení podniků souvisí s takovými trhy; a (ii) případy vyvolávající vážné obavy z narušení hospodářské soutěže v rámci mnoha trhů s celostátním či omezenějším než celostátním rozsahem umístěných na území řady členských států za okolností, kdy je považováno za žádoucí provázané projednání případu (s ohledem na případná nápravná opatření, ale v určitých případech také na samotné vyšetřování) a pokud hlavní hospodářský dopad spojení soutěžitelů souvisí s takovými trhy.¹⁹
49. Posuzované spojení soutěžitelů je spojením, jímž jsou zejména dotčeny trhy v oblastech poskytování služeb infrastruktury na letišti Praha-Ruzyně, poskytování služeb groundhandlingových a služeb oprav a údržby letadel a jejich součástí, a to opět na území letiště Praha-Ruzyně, a na trzích pravidelné letecké přepravy osob z/na letiště Praha-Ruzyně, respektive nepravidelné letecké přepravy osob v České republice. Z výše uvedeného vyplývá, že hlavní dopady posuzovaného spojení je třeba vztahovat k relevantním trhům souvisejícím s územím České republiky.
50. I když s ohledem na charakter služeb spočívajících v letecké přepravě osob může být spojením dotčen i obchod mezi členskými státy Evropské unie, pak zejména vzhledem ke skutečnosti, že všichni spojující se soutěžitelé jsou subjekty se sídlem na území České republiky a většina z hlavních odběratelů společnosti LP má na území České republiky sídlo či alespoň sídlo jejich organizačních složek, a i případné závazky, které by potenciálně mohly řešit možné negativní soutěžní dopady plynoucí ze spojení, by se plně vztahovaly k území České republiky, resp. k území letiště Praha-Ruzyně, Úřad se domnívá, že je úřadem věcně i místně příslušným k posouzení dopadů daného spojení soutěžitelů.²⁰
51. Mimoto námitka či požadavek společnosti WizzAir, aby Úřad postoupil předmětné spojení pro posouzení Evropské komisi, byla Úřadu doručena dne 23. 6. 2011. Úřad však má možnost postoupit daný případ pouze do 15 pracovních dnů od zahájení správního řízení, přičemž toto bylo zahájeno již dne 13. 5. 2011. Tudíž, i když se Úřad domnívá, že v konkrétním případě není dán důvod pro aplikaci čl. 22 Nařízení ES o spojování podniků, žádost či námitku společnosti WizzAir reflektovat ani nemohl.

II. Charakteristika spojujících se soutěžitelů

52. Jak již bylo uvedeno, společnost **Aeroholding** byla založena za účelem vytvoření efektivní struktury obchodních společností a zajišťování servisu a dalších doplňkových

¹⁹ Viz odst. 42-45 Předlohy sdělení komise o postupování případů pokud jde o spojování podniků; zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie 2005/C 56/02 dne 5. 3. 2005, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:056:0002:0023:CS:PDF>.

²⁰ Obdobně postupoval například portugalský soutěžní úřad v případě nepovolujícího rozhodnutí Ccent. 12/2009 TAP/SPdH.

služeb v oblasti letecké dopravy ve smyslu usnesení vlády ČR č. 848 z 24. 10. 2010. Ke dni podání návrhu na povolení posuzovaného spojení společnost Aeroholding nevykonávala aktivně žádnou činnost. V průběhu správního řízení pak na společnost Aeroholding bylo ze společnosti LP převedeno formou rozdělení odštěpením sloučením vlastnictví k nemovitostem letiště Praha-Ruzyně, včetně veškerých nemovitostí k němu náležejících, zejména územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru staveb a zařízení letiště Praha-Ruzyně. Tato převáděná část jmění LP je, resp. bude společností Aeroholding nájímána k provozování společnosti LP. Jediným akcionářem společnosti Aeroholding je MF ČR, v konečném důsledku je tak společnost Aeroholding kontrolována Českou republikou.

53. Společnost **ČSA** je leteckým dopravcem se základnou (bází) na letišti Praha-Ruzyně. Hlavní činností této společnosti je letecká přeprava osob, v tomto směru se společnost zaměřuje především na klasické pravidelné lety. Majoritním akcionářem společnosti ČSA je MF ČR.
54. V době podání návrhu na povolení posuzovaného spojení soutěžitelů společnost ČSA výlučně kontroluje následující společnosti.
55. Společnost **Holidays CA**, jež působí v oblasti nepravidelné letecké přepravy osob, přičemž tuto službu, včetně pronájmu letadel formou tzv. ACMI pronájmu (zahrnuje pronájem letadla, posádky, údržbu a pojištění), poskytuje cestovním kancelářím, významným korporátním klientům a dalším smluvním partnerům. Společnost rovněž provozuje cestovní kancelář poskytující příletové a odletové turistické služby.
56. Společnost **CAH**, která poskytuje služby při odbavovacím procesu na letišti Praha-Ruzyně, zahrnující technické a provozní odbavení letadel na odbavovací ploše, odbavení cestujících a jejich zavazadel a odbavení nákladu a pošty.
57. Společnost **CA Technics**, jejímž hlavním předmětem podnikání je poskytování služeb spojených s údržbou letadel a letadlových komponentů, především na letišti Praha-Ruzyně.
58. Společnost **CSA Services**, provozující kontaktní centrum, jež vyřizuje příchozí hovory pro mateřskou společnost ČSA a dále poskytuje služby v oblasti zprostředkování zaměstnání pro ČSA.
59. Společnost **CALG** je nově založenou společností a předmětem jejího podnikání je pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor. V budoucnu by však měla vyvíjet činnost, kterou doposud provozuje samostatná organizační složka společnosti ČSA nazvaná Údržba letadlových podvozků.
60. Společnost **Amadeus Marketing** působí v oblasti komplexních řešení pro cestovní kanceláře zahrnujících globální distribuční systém (GDS) v oblasti cestovního ruchu, dále poskytuje výcvik a technickou a uživatelskou podporu cestovním kancelářím v České republice a Slovenské republice.
61. Společnost **LP** je provozovatelem mezinárodního civilního letiště Praha-Ruzyně. Obdobně jako společnost ČSA i společnost LP je kontrolována MF ČR, resp. Českou republikou, nicméně jak bylo uvedeno výše, ve svých obchodních a tržních aktivitách vystupují tyto subjekty nezávisle a samostatně. Společnost LP při své činnosti poskytuje subjektům využívajícím letiště Praha-Ruzyně tzv. infrastrukturu letiště, kterou se rozumí veškeré stavby, zařízení a další vybavení sloužící pro zajištění veškerých

nezbytných služeb souvisejících s leteckou přepravou na letišti Praha-Ruzyně. V této souvislosti společnost rovněž poskytuje prostory ke komerčnímu využití a poskytuje další služby v oblastech odbavení cestujících a zavazadel, parkování a stravování.

62. Společnost LP kontroluje společnosti **RD, Sky Venture a Whitelines Industries**, které se zabývají zejména pronájmem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.

III. Relevantní trhy

63. Za účelem zjištění, zda navrhované spojení soutěžitelů nebude mít za následek podstatné narušení hospodářské soutěže, zejména proto, že by jím vzniklo nebo bylo posíleno dominantní postavení spojujících se soutěžitelů nebo některého z nich, Úřad vymezuje relevantní trhy. Za relevantní trh se obecně pokládá místo, kde se střetává nabídka s poptávkou po zboží, které je schopno uspokojit určitou konkrétní potřebu spotřebitele. Věcně relevantní trh v souladu s § 2 odst. 2 zákona zahrnuje všechny výrobky nebo služby, které spotřebitel pokládá vzhledem k jejich vlastnostem, ceně a způsobu použití za shodné, porovnatelné nebo vzájemně zaměnitelné. Geografický relevantní trh zahrnuje v souladu s § 2 odst. 2 zákona území, na němž jsou podmínky hospodářské soutěže dostatečně homogenní a které může být odlišeno od ostatních území zejména tím, že podmínky hospodářské soutěže na těchto jiných územích jsou zřetelně odlišitelné.
64. Činnost společnosti ČSA se zaměřuje především na leteckou přepravu osob. Toto odvětví v posledních letech prochází obdobím významných změn, kdy se projevují důsledky liberalizace ekonomického prostředí, k čemuž přistupuje technický a technologický rozvoj. Hlavní trendy vývoje tohoto odvětví lze shrnout následovně:
- i) V letecké dopravě se v rostoucí míře projevuje soupeření dvou základních produktových koncepcí, a to klasického (síťového) a nízkonákladového (*low cost*) modelu.
 - ii) Rozvoj letecké dopravy začíná být v některých oblastech omezován často obtížně překonatelnými kapacitními limity letištní infrastruktury.
 - iii) Rozvoj letadlové techniky se soustředí zejména na řešení zvyšujících se ekologických požadavků, doletu, kapacity letadel a pohodlí cestujících, velká pozornost je rovněž věnována, s ohledem na rostoucí ceny paliva, snižování jeho spotřeby.
 - iv) Letecká doprava je obecně velmi citlivá na řadu faktorů, jako je mezinárodní politická situace, ekonomická krize, terorismus, a to jak přímo (kolísání poptávky), tak i nepřímo (zdražování ropy či pojistného apod.).
 - v) Roste míra privatizace a liberalizace, což je na druhé straně spojeno s nutností zvýšit státní dozor nad bezpečností a kvalitou poskytovaných služeb.
 - vi) Trvalá optimalizace vnitřních provozních procesů s použitím moderních IT technologií se pro letecké dopravce stala nezbytným procesem, jehož zvládnutí je klíčem pro jejich další rozvoj.
65. I s ohledem na některé shora uvedené charakteristiky a aktuální trendy v letecké dopravě lze jednotlivé letecké dopravce řadit dle různých kritérií do několika kategorií:
- a) Dle rozdílnosti v délce přepravy a charakteru sítě lze rozlišit dopravce

- regionální, tj. především v rámci jednoho nebo několika sousedících států,
 - kontinentální, tj. v rámci jednoho kontinentu a
 - dálkové mezikontinentální.
- b) Dle odlišných principů nabídky a prodeje přepravních kapacit lze rozlišit dopravce
- pravidelné (*scheduled*), nabízející přepravu cestující veřejnosti k nákupu za veřejné ceny stanovené pro jednotlivce a podle pravidelného linkového řádu, a
 - nepravidelné (*charterové*), soustřeďující se na nabídku letů na objednávku.
- c) Dle charakteru obchodního vytížení lze členit
- osobní dopravce (*passanger airlines*), poskytující přepravu cestujících,
 - dopravce zboží (*cargo airlines*), zaměřující se na dopravu zboží, a
 - zásilkové dopravce (*integrated airlines*), zajišťující rychlou přepravu zásilek.
- d) Dle zaměřenosti na domácí či zahraniční linky se letečtí dopravci člení na
- mezinárodní (*international airlines*), poskytující přepravní služby na trzích více států, a
 - vnitrostátní (*domestic airlines*), soustředící se pouze na dopravu v rámci historických hranic mateřských států.
- e) Dalším kritériem, a sice takovým, které se používá pouze pro kategorizaci pravidelných leteckých dopravců a které vzniklo teprve v 90. letech minulého století, je charakter nabízeného produktu. V závislosti na tomto kritériu se pak letečtí dopravci člení na
- klasické (síťové) dopravce a
 - nízkonákladové (*low cost*) dopravce.
66. Společnost ČSA lze charakterizovat především jako mezinárodního leteckého dopravce, který provozuje své linky nebo jejich převážný objem v rámci jednoho kontinentu, tzn. na krátké a střední vzdálenosti. Konkrétně se jedná o síť linek (tratí) do 104 destinací ve 44 zemích světa, přičemž společnost ČSA nabízí možnost přepravy a přestupu v rámci své sítě i tzv. *interline* spolupráce²¹ s jinými partnerskými či aliančními dopravci. Stěžejním druhem přepravy společnosti ČSA je pravidelná přeprava osob.
67. V oblasti nepravidelné (tzv. charterové) přepravy osob působí dceřiná společnost ČSA, a sice společnost Holidays CA. U tohoto typu přepravy se nejedná o službu spočívající v přepravě z bodu A do bodu B, ale jedná se o služby určené pro zákazníky především z řad cestovních kanceláří a spočívající v jejich přepravě do destinací, v níž cestovní kanceláře zajišťují pobyt. Hlavní cílovou skupinou zákazníků, na kterou se každý charterový dopravce zaměřuje a které nabízí své služby, jsou tedy cestovní kanceláře.

²¹ V rámci této formy spolupráce letenku nebo nákladní list jednoho leteckého dopravce akceptují a uznávají a přejímají k dopravě další letečtí dopravci bez ohledu na to, zda dopravce který přepravní doklad vystavil, se na některém úseku na dopravě podílí.

Z věcného hlediska tak lze charterovou leteckou přepravu osob chápat jako službu odlišnou od pravidelné letecké přepravy osob.

68. Společnost Holidays CA mimoto provozuje i cestovní kancelář poskytující příletové a odletové turistické služby, nicméně tato činnost je spíše doplňkového charakteru.
69. Společnost ČSA dále působí, a to prostřednictvím společnosti CAH, v oblasti poskytování služeb spojených s odbavením cestujících, pozemních přepravních služeb a zajištění úklidu letadel a budov (tzv. groundhandlingové služby).
70. Hlavní náplní činnosti v oblasti pozemního odbavení (*ground handlingu*) je odbavení letadel, cestujících, jejich zavazadel, nákladu a zboží. Tuto činnost lze rozdělit do tří hlavních oblastí:
 - a) obchodní *handling* – zahrnující odbavení cestujících, kontrolu cestovních dokladů, odbavení zavazadel, poskytování asistence cestujícím, řešení reklamací při operování se zavazadly, poskytování *business class* salonků pro cestující apod.,
 - b) technický *handling* – zahrnující nakládku, vykládku, třídění a dopravu zavazadel, nakládku pošty, dále zajištění obsluhy letadla, jako jsou přetahy, úklid letadel, *cabin servis*, dodávky pitné vody, energie a odmrazení letadel,
 - c) dispečerské řízení – zahrnující koordinaci groundhandlingových procesů a činností, rozložení nákladu a vyvážení letadla, zpracování a odeslání zpráv o cestujících, nákladu a pohybech letadla, přípravu letové dokumentace – nakládacích instrukcí, *loadsheetů* (tj. nákladový a vyvažovací protokol).
71. Veškeré služby poskytované v rámci služeb *ground handlingu* jsou uvedeny v dokumentu nazvaném *Airport Handling Manual*, který je vydáván mezinárodním sdružením leteckých dopravců IATA. Z tohoto důvodu pak prakticky neexistují zásadní rozdíly mezi službami jednotlivých poskytovatelů *handlingu*, kteří zajišťují služby v souladu s požadavky a objednávkami dopravců, přičemž rozdíly v těchto požadavcích se vyskytují jen mezi nízkonákladovými dopravci a síťovými dopravci.
72. Dle rozsahu poskytovaných služeb lze služby *ground handlingu* vymezit následující stupně poskytovaných služeb:
 - základní servis – počet přepážek odbavujících cestující je limitován na 2, není poskytován příletový servis (asistence po příletu linky), není poskytována transferová přepážka pro navazující lety a znovudbavení zavazadel, ve vztahu k letadlu zahrnuje tato služba vytlačení letadel ze stojánky na pojezdovou dráhu, tažení letadel, poskytnutí tažné oje pro letadlo, není poskytován úklid letadla během průletu, ani čištění a vypouštění toalet, napuštění vody do vodovodního systému letadla,
 - standardní servis – počet přepážek odbavujících cestující je limitován na 3, rozsah handlingových služeb pokrývá celé portfolio služeb jako je přistavení a obsluha pozemních zdrojů elektrické energie, vykládání a nakládání přepravovaného nákladu (zavazadla, cargo, pošta), třídění zavazadel, RTG kontrola, standardní *rekonciliace* zavazadel, úklid letadel apod.,
 - nadstandardní servis – počet přepážek odbavujících cestující je poskytnut na základě požadavků zákazníka, kromě standardních služeb je zákazníkovi

poskytován nadstandardní servis ve vztahu k odbavení cestujících a nakládání letadel, pro zákazníka je prováděna kompletace letenek, navíc balíček poskytovaných služeb může zahrnovat akce vyhřívání a chlazení kabiny letadla, pozemní zdroj na dodávky elektrické energie do letadla je poskytován na dobu definovanou zákazníkem, cena za vstup do salonku *Crystal Lounge* je poskytována za zvýhodněnou sazbu s ohledem na celkový počet cestujících,

- *cargo* servis – zákazníkům je poskytován pouze tzv. *ramp handling* (přímé služby odbavení letadla),
- *de-ice* servis – zákazníkům je poskytováno pouze odmrazování letadel,
- *ticketing* servis – zákazníkům je poskytován prodej, výměna, převystavení, vrácení letenek a výběr za nadváhu zavazadel, a
- úklid letadel.

73. Společnost ČSA, respektive jí kontrolovaný subjekt, tj. CA Technics či CALG, je rovněž činná v sektoru údržby a oprav obchodních letadel označované zkratkou MRO (z anglického „*Maintenance, Repair, Overhaul*“). Jedná se o služby spojené s údržbou letadel a letadlových komponentů. Oblast poskytování oprav a údržby letecké techniky a související činnosti zahrnují množství činností, které lze členit v závislosti na úrovni údržby pro externí zákazníky. Jedná se o:

- liniovou údržbu (*line maintenance*), zahrnující předletovou denní a týdenní údržbu sestávající zpravidla z vizuální kontroly a za použití palubních přístrojů, doplnění maziv a servisních tekutin,
- lehkou údržbu (*light maintenance*) – jedná se o náročnější revize prováděné přibližně jednou za 3-6 měsíců, při nichž je letoun odstaven na několik dnů v hangáru a
- těžkou údržbu (tj. *heavy maintenance*) – jedná se o komplexní a nejnáročnější revizi letadel, která vyžaduje jejich dočasné vyřazení z pravidelného provozu a která zahrnuje kontrolu a úpravu draku letadla, testy na korozi a pevnost, defektoskopické zkoušky, revize techniky apod. s tím, že

je možné i další, podrobnější členění, a to v závislosti na druhu udržované či opravované součásti (motory, podvozky, brzdy apod.), popřípadě dle výrobce letounu (Airbus, Boeing apod.).

74. V oblasti poskytování služeb oprav a údržby letadel či jejich součástí působí společnost CA Technics v segmentu liniové údržby a segmentu těžké údržby, dále pak v oblasti údržby komponentů a na společnost CALG byla převedena činnost údržby podvozků.

75. Skupina ČSA působí rovněž v sektoru služeb souvisejících s leteckým provozem a managementem. Prostřednictvím společnosti Amadeus Marketing zejména zajišťuje globální distribuční systém (GDS)²² Amadeus pro Českou a Slovenskou republiku a poskytuje výcvik a technickou a uživatelskou podporu cestovním kancelářím

²² GDS umožňují nejen přístup k databázím s aktuálními informacemi o letecké dopravě, ale navíc nabízejí informace a rezervace dalších služeb cestovního ruchu a turistických produktů (např. ubytování, půjčení auta, zájezdy apod.).

- v uvedených státech. Zmíněný systém Amadeus je počítačový rezervační systém, který tvoří databáze produktů společností podílejících se na odvětví světového cestovního ruchu. Prostřednictvím společnosti CA Services pak skupina ČSA provozuje kontaktní centrum vyřizující příchozí hovory pro ČSA, provozuje *helpdesk* pro členy aliance SkyTeam, zajišťuje online rezervační služby a činnost handlingových agentů.
76. Vedle shora uvedených hlavních činností společnost ČSA v malé míře zajišťuje přepravu drobného nákladu na palubách svých osobních letadel na pravidelných linkách společnosti. Dále společnost ČSA ve svém výcvikovém centru doplňkově organizuje specializovaný výcvik vlastních posádek i posádek jiných leteckých přepravců.
 77. Pokud jde o činnosti společnosti LP, jedná se v první řadě o provozovatele mezinárodního civilního letiště Praha-Ruzyně. Při své činnosti poskytuje LP subjektům využívajícím toto letiště tzv. infrastrukturu letiště, tj. veškeré stavby, zařízení a další vybavení sloužící k zajištění veškerých nezbytných služeb pro odbavení letadel, cestujících, zavazadel a nákladu. Lze rozlišovat neveřejnou (*airside*) a veřejnou (*landside*) část letištní infrastruktury. Neveřejná část infrastruktury letiště zpravidla zahrnuje vzletovou a přistávací dráhu nebo dráhy (RWY), pojezdové dráhy (TWY), odbavovací plochy (*Apron*), odstavné a parkovací plochy, odmrazovací plochy, zásobníky a stáčiště pohonných hmot a hasičské záchranné stanice. Naproti tomu veřejnou část infrastruktury představují odbavovací budovy – terminály, příjezdové komunikace, parkoviště a stavby pro zajištění služeb pro cestující a personál (hotely, obchody apod.). Dále existují budovy, jejichž funkce se prolíná oběma kategoriemi, jako jsou například sklady a *cargo* terminály, hangáry, opravny, provozovny *cateringu*, stanoviště poskytovatelů letových provozních služeb, služebny orgánů celní správy a policie apod.
 78. Z hlediska odběratele poskytovaných služeb letištní infrastruktury tvoří nejvýznamnější podíl služby poskytované leteckým dopravcům, přičemž pro jejich působení, jakož i pro působení ostatních odběratelů infrastrukturních služeb z řad *groundhandlingových* operátorů a společností poskytujících služby údržby a oprav letecké techniky, je poskytnutí základní infrastruktury letiště a navazujících služeb základní podmínkou, resp. *must have* službou.
 79. Z hlediska služeb souvisejících s využíváním letištní infrastruktury zajišťuje společnost LP výstavbu, údržbu, opravy a provoz neveřejné části letiště, terminálů, příjezdových komunikací a parkovišť, dále zajišťuje služby související se zajištěním bezpečnosti leteckého provozu, tj. ostrahu letiště a hasičskou záchrannou službu.
 80. Společnost LP poskytuje rovněž služby v oblasti odbavení cestujících a zavazadel (tj. *ground handling*).
 81. Mimo společnost LP působí okrajově, a sice prostřednictvím svých dceřiných společností, v oblasti správy pozemků, které jsou dle územních plánů určeny pro výstavbu paralelní vzletové a přistávací dráhy (06R-24L) letiště Praha-Ruzyně.
 82. Z výše uvedeného popisu činností spojujících se soutěžitelů vyplývá, že společnost ČSA se zabývá především pravidelnou leteckou přepravou, nepravidelnou (*charterovou*) leteckou přepravou, poskytováním *groundhandlingových* služeb a služeb údržby, oprav a generálních oprav. Společnost LP pak zaměřuje svoji činnost zejména na poskytování služeb letištní infrastruktury a *groundhandlingových* služeb.

III. 1. Produktový relevantní trh

III.1.1. Oblast letecké přepravy osob

83. Leteckou přepravu osob lze v základním členění realizovat prostřednictvím pravidelné, tj. linkové, přepravy a nebo prostřednictvím nepravidelné, resp. charterové, přepravy. Pravidelnou leteckou osobní přepravou se rozumí letecký transport cestujících prováděný v souladu s dopředu stanoveným letovým řádem. Jak vyplývá z předchozí rozhodovací praxe Úřadu, v oblasti pravidelné letecké přepravy lze rozlišovat dva základní typy přepravců, a to (i) klasické síťové přepravce na straně jedné a (ii) tzv. nízkonákladové (*low-cost*) přepravce na straně druhé. Oproti klasickým plánovaným letům lze lety nízkonákladové charakterizovat prostřednictvím jejich odlišné nákladové struktury a nižší kvality poskytovaných služeb, ale i dalšími faktory jako jsou létané destinace, používaná letadla, cenová politika či typ cestujících.
84. Leteckou osobní přepravu lze však dělit i podle dalších kritérií, například na dopravu na krátké vzdálenosti, dopravu na střední vzdálenosti a dopravu na dlouhé vzdálenosti. Toto dělení je významné mimo jiné pro posouzení, zda na dané trase dochází k vzájemné zastupitelnosti přímých a nepřímých letů. Dalším v úvahu přicházejícím členěním relevantních trhů v letecké přepravě je rozlišení z hlediska (i) pasažérů citlivých z časového hlediska (*time-sensitive*) a (ii) pasažérů necitlivých z časového hlediska (*non time-sensitive*).
85. Úřad při svém šetření zvažoval výše naznačené možnosti užšího vymezení relevantních trhů v oblasti pravidelné letecké přepravy osob, nicméně zejména s ohledem na skutečnost, že v tomto sektoru působí ze spojujících se soutěžitelů pouze společnost ČSA, ponechal Úřad otázku užšího členění předmětné oblasti otevřenou a jako relevantní trhy v oblasti letecké přepravy osob vymezil z hlediska věcného
- i) **trh pravidelné letecké přepravy osob²³**
 - ii) **trh nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob²⁴**

III.1.2 Oblast poskytování služeb letištní infrastruktury

86. Jak již bylo uvedeno, při své činnosti poskytuje letiště subjektům na něm působícím tzv. infrastrukturu letiště a veškeré služby s touto infrastrukturou související. Jedná se především o služby použití drah letiště, odbavovacích ploch, výstupu a nástupu cestujících, měření hluku, parkování letadel, skladování a plnění leteckých pohonných hmot, pronájmu infrastruktury a další. Nejvýznamnějšími odběrateli těchto služeb jsou pak letečtí dopravci provozujícími svoje lety na dotčeném letišti, pro něž nákup těchto služeb představuje základní podmínku provozování jejich činnosti, zejména možnost užití vzletových a přistávacích drah, pojezdových a odstavných ploch. Dalšími odběrateli těchto služeb, resp. některých z nich, jsou společnosti zajišťující odbavení letadel, cestujících, zavazadel a nákladu (*handlingové služby*) či společnosti poskytující služby údržby a oprav letecké techniky, pro něž tyto služby mají rovněž *must have* charakter. Letištní infrastruktura je tak ve vztahu k subjektům na něm působícím (především v oblasti letecké dopravy, *ground handlingu*, údržby a oprav letecké

²³ Viz např. S196/03 *Air France/KLM* nebo např. rozhodnutí Komise M.3770 *Lufthansa/Swiss*.

²⁴ Viz S13/05 *České aerolinie/Travel Service* nebo např. rozhodnutí Komise M.1341 *WESTDEUTSCHE LANDESBANK/CARLSON/THOMAS COOK*.

techniky) zařízením nezbytným pro jejich působení na jednotlivých trzích souvisejících s konkrétním letištěm (tzv. *Essential facility*).

87. Úřad se rovněž zabýval otázkou možného dalšího členění infrastrukturních služeb letiště, a to zejména s ohledem na a) charakter zákazníka odebírajícího uvedenou službu (například nízkonákladový přepravce, linkový přepravce, popřípadě charterový přepravce) a b) charakter jednotlivých letů (například lety na dlouhou a krátkou vzdálenost).
88. Šetření Úřadu potvrdilo, že uvedené infrastrukturní služby letiště nejsou z hlediska jejich charakteristiky, ceny a zamýšleného použití shodné, porovnatelné ani vzájemně zastupitelné s jinými službami poskytovanými ze strany letiště a zakládají tak samostatný relevantní trh, nicméně otázka další segmentace takového trhu může být v posuzovaném případě ponechána otevřená, neboť v této oblasti působí ze spojujících se soutěžitelů pouze společnost LP, která současně představuje monopolního dodavatele těchto služeb na letišti Praha-Ruzyně.
89. Z tohoto důvodu lze v dotčené oblasti v tomto konkrétním případě vymezit relevantní trh z hlediska věcného jako

iii) trh poskytování služeb letištní infrastruktury.²⁵

III.1.3 Oblast poskytování groundhandlingových služeb

90. *Ground handling* zahrnuje poskytování rozličného spektra služeb, které jsou podstatné pro letecké přepravce a jejich leteckou činnost. Rozsah těchto služeb počíná registrací cestujících a zavazadel a jejich následné odbavení a nástup/naložení do letadla až po čištění a doplňování paliva letadla. Proto lze groundhandlingové služby členit do několika oblastí, a to i s ohledem na *IATA Standard Ground handling Agreement*, popřípadě Směrnici Rady 96/67/ES o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství. V tomto konkrétním případě však Úřad přihlédl zejména ke skutečnosti, že všechny výše uvedené jednotlivé činnosti vykonávané v oblasti groundhandlingových služeb spolu úzce souvisejí a v podmínkách letiště Praha-Ruzyně jsou *de facto* všechny vykonávány totožnými subjekty (výjimkou je pouze manipulace s nadměrných zavazadly, kterou pro společnosti ČSA, LP i Menzies Aviation (Czech), s.r.o., se sídlem Praha 6, Ruzyně, K Letišti 57/1049, IČ: 16948904 (dále jen „Menzies“), zajišťuje společnost MaidPro Service s.r.o., se sídlem Praha 6, Ruzyně, K Letišti 1049/57, IČ: 27370267).
91. Na základě shora uvedených informací Úřad v posuzovaném případě spojení soutěžitelů ponechal otázku užšího vymezení relevantního trhu v oblasti groundhandlingových služeb otevřenou a jako věcně relevantní trh vymezil v dané oblasti

iv) trh poskytování groundhandlingových služeb.²⁶

III.1.4 Oblast poskytování služeb letecké údržby

92. Jak již bylo uvedeno, předmětná oblast označovaná jako MRO může být rozdělena na několik výrokových relevantních trhů podle úrovně údržby s možným dalším členěním v závislosti na druhu součástek či konkrétním výrobcu udržovaných letadel a jejich

²⁵ Obdobně viz též rozhodnutí Komise M.4164 *FEROVIAL/QUEBEC/GIP/BAA*.

²⁶ Viz tamtéž.

součástí. Z tohoto pohledu lze s ohledem na aktivity spojujících se soutěžitelů v této oblasti a s přihlédnutím k rozhodovací praxi Evropské komise²⁷ vymezit v oblasti poskytování údržby a oprav následující věcně relevantní trhy:

- v) **trh poskytování služeb liniové údržby,**
- vi) **trh poskytování služeb těžké údržby,**
- vii) **trh poskytování služeb údržby komponentů a**
- viii) **trh poskytování služeb údržby podvozků.**

III.2. Geografický relevantní trh

93. Geografickým relevantním trhem se rozumí oblast, v níž daní soutěžitelé nabízejí a poptávají příslušné zboží a v níž jsou podmínky soutěže dostatečně homogenní a současně dostatečně odlišitelné od podmínek existujících v jiných oblastech.

III.2.1 Trh pravidelné letecké přepravy osob

94. Při vymezování geografických relevantních trhů v oblasti **pravidelné letecké osobní přepravy** Úřad v souladu s praxí Evropské komise uplatňuje princip „místo odletu/místo určení“.²⁸ Podle tohoto destinačního přístupu pak každá kombinace místa odletu a cílové destinace představuje z pohledu zákazníka samostatný relevantní trh.²⁹
95. Společnost ČSA provozuje, kromě vnitrostátní přepravy, lety zejména do evropských destinací, ale rovněž do vybraných destinací na Středním Východě a ve Střední Asii, přičemž lety jsou realizovány převážně z letiště Praha-Ruzyně, v menší míře dále pak z Karlových Varů a Ostravy. S ohledem na charakter posuzovaného spojení, kdy dochází k propojení leteckého přepravce a provozovatele jeho bázového letiště v Praze, v důsledku čehož nedojde k žádnému překrytí jednotlivých linek pravidelné letecké přepravy osob a efekty spojení se projeví v souvislosti s tržním postavením společnosti LP v oblasti infrastrukturních služeb letiště Praha-Ruzyně na celém segmentu pravidelné letecké přepravy osob z/na letiště Praha-Ruzyně, dospěl Úřad k závěru, že členění předmětného trhu v závislosti na kombinaci místa odletu a cílové destinace není v posuzovaném případě nezbytně nutné. Relevantní trh pravidelné letecké přepravy osob tak z pohledu geografického vymezil místem odletu a příletu jednotlivých dopravců, kteří poptávají infrastrukturní služby společnosti LP a tímto místem je území letiště Praha-Ruzyně. Nicméně ve své analýze tržní síly spojujících se soutěžitelů Úřad zohlednil i postavení společnosti ČSA na jednotlivých konkrétních linkách.

III.2.2 Trh nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob

96. Pokud jde o nepravidelnou (charterovou) leteckou přepravu osob, u tohoto typu dopravy nejde o konkrétní místo odletu a příletu, neboť charteroví přepravci provozují svoje lety zpravidla mezi zemí jejich původu a letišti poblíž destinace zájezdů pořádaných cestovními kancelářemi. Z věcného hlediska lze charterovou leteckou přepravu osob chápat jako nabídku charterových kapacit zákazníkům, zejména cestovním kancelářím. Určujícím faktorem je požadavek zákazníka, cestovní kanceláře. V České republice jsou jako místa odletu nejvíce používána mezinárodní letiště Praha,

²⁷ Viz např. rozhodnutí M.3280 AIR FRANCE/KLM.

²⁸ Viz např. rozhodnutí Úřadu S 13/2005 České aerolinie/Travel Service.

²⁹ Viz např. rozhodnutí Komise M.3280 AIR FRANCE/KLM.

Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice. Úřadem oslovené cestovní kanceláře potvrdily výjimečnost letiště Praha-Ruzyně, přičemž možnost vypravovat svoje charterové lety z tohoto letiště pokládají za důležitý až nezbytný předpoklad jejich podnikání. Zároveň většina oslovených cestovních kanceláří potvrdila, že jejich zákazníci nejsou zpravidla ochotní letět ze zahraničního letiště. Z hlediska destinací je nepravidelná letecká přeprava organizována především do významných středomořských letovisek, popřípadě k Černému moři, do rekreačních oblastí v severní Africe a na Blízký Východ. Nabídka služeb leteckých přepravců cestovním operátorům není přesně specifikována jednotlivými linkami, a z tohoto důvodu lze považovat veškeré charterové lety z České republiky za součást jednoho geografického relevantního trhu. Na základě uvedených skutečností Úřad vymezil relevantní trh nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob **územím České republiky**.

III.2.3 Trh poskytování služeb letištní infrastruktury

97. Při vymezování geografického relevantního trhu v oblasti služeb letištní infrastruktury je třeba posuzovat možnost ostatních letišť v dané oblasti nabízet dané služby na srovnatelné úrovni.
98. Evropská komise při posuzování této otázky dospěla k závěru,³⁰ že relevantní oblast je v takovém případě určena především velikostí a hustotou obyvatel, životní úroveň a významem podnikatelských subjektů dané aglomerace. Na základě takového přístupu je zcela zřejmý význam hlavního města Praha v porovnání s ostatními oblastmi České republiky.
99. V této souvislosti se Úřad zabýval možnou zaměnitelností i ryze z pohledu vhodnosti a dostupnosti letiště Praha-Ruzyně s jinými letišti nacházejícími se v České republice nebo v sousedních státech v blízkosti hranic s Českou republikou.
100. Přitom však Úřad zjistil, že ostatní vnitrostátní mezinárodní letiště, tj. především Brno a Ostrava v současnosti nedisponují dostatečnou kapacitou letištní infrastruktury (počet startů letadel či počet odbavených cestujících je 8 až 9-krát nižší v porovnání s letištem Praha-Ruzyně), nejbližše dostupné a využitelné zahraniční letiště od letiště Praha-Ruzyně je v Drážďanech, což představuje více než 2 hodiny jízdy autem, v Norimberku a Lipsku, tj. přibližně tři hodiny jízdy autem, ještě dále pak letiště v Berlíně či Vídni. V této souvislosti Úřad poukazuje na rozhodovací praxi Evropské komise, která za součást jednoho relevantního trhu považuje různá letiště nacházející se především v rámci téže městské aglomerace, popřípadě v blízkém okolí, přičemž mimo jiné konstatovala, že její šetření neprokázalo, že součástí téhož relevantního trhu jsou letiště ve Vídni a v Bratislavě, ačkoli vzdálenost bratislavského letiště od centra Vídně je pouze 87 km.³¹
101. Na základě svého šetření Úřad dospěl k závěru, že v případě letiště Praha-Ruzyně jsou služby letištní infrastruktury z pohledu geografického vázány, především s ohledem na význam letiště Praha-Ruzyně v rámci České republiky, na toto konkrétní letiště. V posuzovaném případě proto Úřad vymezil relevantní trh poskytování služeb letištní infrastruktury z hlediska geografického územím letiště Praha-Ruzyně.

³⁰ Viz rozhodnutí Komise M.4164 *FEROVIAL/QUEBEC/GIP/BAA*.

³¹ Viz rozhodnutí Komise M.5440 *LUFTHANSA/AUSTRIAN AIRLINES*.

III.2.4 Trh poskytování groundhandlingových služeb

102. S ohledem na skutečnost, že spojující se soutěžitelé poskytují také služby *ground handlingu* na letišti Praha-Ruzyně, lze, s přihlédnutím k závěrům týkajícím se geografické dimenze relevantního trhu služeb letištní infrastruktury, vymezit rovněž trh poskytování groundhandlingových služeb z hlediska geografického územím letiště Praha-Ruzyně.

III.2.5 Trh poskytování liniové údržby

103. Obecně lze relevantní trhy z oblasti **údržby a oprav letecké techniky**, s výjimkou liniové údržby, považovat pro potřeby geografického vymezení za trhy globální.³² Pouze v případě liniové údržby totiž není nutné pro plánovanou údržbu vyřadit stroj ze služby jako v ostatních případech údržby. Liniová údržba je totiž prováděna na jednotlivých letištích v místě odletu či příletu, popřípadě na bázových letištích jednotlivých dopravců. Z tohoto důvodu lze relevantní trh poskytování služeb liniové údržby vymezit z hlediska geografického územím letiště Praha-Ruzyně.

III.2.6 Trh poskytování služeb těžké údržby, trh poskytování služeb údržby komponentů a trh poskytování služeb údržby podvozků

104. Jak již bylo uvedeno, Evropská komise geograficky považuje tyto relevantní trhy z pohledu geografického jako trhy celosvětové, Úřad z důvodu konkrétnějšího vyjádření kvantifikace aktivit spojujících se soutěžitelů přihlíží k území EEA. S přihlédnutím k této skutečnosti lze otázku konečného geografického vymezení těchto relevantních trhů v oblasti údržby a oprav letecké techniky v tomto konkrétním případě ponechat otevřenou s tím, že případné vymezení by bylo patrně širší než území České republiky.

IV. Dopady spojení

105. Úřad zkoumal, zda posuzovaným spojením soutěžitelů dojde k podstatnému narušení hospodářské soutěže na relevantních trzích. Za tímto účelem se zaměřil na kritéria, jejichž zkoumání mu předepisuje ustanovení v § 17 odst. 1 zákona. Úřad tedy posuzoval zejména potřebu zachování a rozvíjení účinné hospodářské soutěže, strukturu všech spojením dotčených trhů, podíl spojujících se soutěžitelů na těchto trzích, jejich hospodářskou a finanční sílu, právní a jiné překážky vstupu dalších soutěžitelů na spojením dotčené trhy, možnost volby dodavatelů nebo odběratelů spojujících se soutěžitelů, vývoj nabídky a poptávky na dotčených trzích, potřeby a zájmy spotřebitelů a výzkum a vývoj, jehož výsledky jsou k prospěchu spotřebitele a nebrání účinné soutěži. Současně Úřad podpůrně přihlíží k pravidlům stanoveným v Pokynech pro posuzování horizontálních spojení podle Nařízení Rady č. 139/2004 o kontrole spojování podniků (dále jen „Pokyny pro posuzování horizontálních spojení“)³³ a v Pokynech pro posuzování nehorizontálních spojování podle nařízení Rady o kontrole spojování podniků (dále jen „Pokyny pro posuzování nehorizontálních spojení“).³⁴

³² Viz např. rozhodnutí M.3280 AIR FRANCE/KLM.

³³ Zveřejněno v Úředním věstníku Evropských společenství C 31, ze dne 5. 2. 2004, str. 5-18.

³⁴ Zveřejněno v Úředním věstníku Evropských společenství C 265, ze dne 18. 10. 2008, str. 6-25.

106. Posuzované spojení soutěžitelů se vyznačuje především vertikálním propojením činností spojujících se soutěžitelů, má však i horizontální charakter. Vertikální povaha spojení soutěžitelů spočívá v propojení subjektu, který, jakožto provozovatel mezinárodního letiště Praha-Ruzyně, poskytuje služby zejména leteckým přepravcům se subjektem, který je národním leteckým přepravcem s domovskou základnou na tomto letišti. Přitom poskytované služby jsou pro provozování letecké přepravy osob s místem odletu či přistání na letišti Praha-Ruzyně nezbytné. Obdobně dochází k vertikálnímu propojení činnosti společnosti LP spočívající v poskytování infrastrukturních služeb s činnostmi společnosti ČSA v oblasti *ground handlingu* a letecké údržby, neboť se rovněž jedná o činnosti, které je třeba provozovat přímo na letišti Praha-Ruzyně. K horizontálnímu překrytí činností spojujících se soutěžitelů dochází na relevantním trhu poskytování groundhandlingových služeb, neboť na tomto relevantním trhu působí jak společnost LP, tak i společnost ČSA.
107. Základní představu o struktuře trhů a konkurenčním významu spojujících se soutěžitelů i jejich konkurentů poskytují podíly na trhu. Pokud jde o velikost tržních podílů, jestliže společný podíl spojujících se soutěžitelů na relevantním trhu nepřesáhne 25 %, má se za to, že jejich spojení nemá za následek podstatné narušení hospodářské soutěže, neprokáže-li se při posuzování spojení opak.³⁵
108. V případě hodnocení struktury trhu Úřad podpůrně používá ukazatel míry celkové úrovně koncentrace trhu, jež je vyjádřena tzv. Herfindahl-Hirschmanovým indexem (HHI), jež se vypočítává jako součet čtverců jednotlivých tržních podílů všech soutěžitelů na trhu. Zatímco absolutní úroveň HHI poskytuje prvotní údaj o konkurenčním tlaku na trhu po spojení, změna HHI (tzv. delta) je užitečným ukazatelem změny úrovně koncentrace přímo vyvolané spojením.
109. Problémy v oblasti hospodářské soutěže při posuzování nehorizontálních spojení pravděpodobně nevyvstanou, je-li podíl spojením vzniklého soutěžitele na každém z dotčených trhů nižší než 30 % a úroveň HHI po spojení je nižší než 2000. To neplatí za předpokladu existence zvláštních okolností, např. v podobě jednoho nebo více těchto faktorů: spojení zahrnuje soutěžitele, který v blízké budoucnosti patrně významně rozšíří výrobu, např. kvůli nedávným inovacím, mezi účastníky trhu existuje významné vzájemné vlastnictví podílů nebo vzájemné obsazování řídicích funkcí, jeden ze spojujících se soutěžitelů je subjekt, který s vysokou mírou pravděpodobnosti naruší koordinovaného chování nebo existují známky minulé nebo stávající koordinace nebo usnadňujících postupů.³⁶
110. Pokud jde o posuzování horizontálních spojení soutěžitelů, obvykle problémy z hlediska hospodářské soutěže nevyvstanou na trhu s hodnotou HHI po spojení pod 1000 bodů, ani v případě spojení s hodnotou HHI po spojení mezi 1000 a 2000 a delta pod 250, resp. v případě spojení s výší HHI po spojení nad 2000 a delta pod 150. Tento závěr pozbývá platnosti v případě existence zvláštních okolností, např. v podobě jednoho nebo více těchto faktorů: spojení se účastní potenciální zájemce o vstup na trh nebo soutěžitel s malým podílem na trhu, který nedávno vstoupil na trh, jedna nebo více spojujících se stran jsou významnými inovátory, jejichž metody se nepromítají do podílů na trhu, existuje významné vlastnictví podílů mezi účastníky trhu, jeden ze

³⁵ Viz § 17 odst. 3 zákona či Pokyny pro posuzování horizontálních spojení, bod 18.

³⁶ Viz Pokyny pro posuzování nehorizontálních spojení, body 25-26.

spojujících se soutěžitelů je individualistický subjekt s vysokou pravděpodobností narušení koordinovaného chování, existují známky minulé nebo pokračující koordinace nebo usnadňujících postupů nebo jedna ze spojujících se stran má před spojením 50% nebo větší podíl na trhu.

IV. 1 Postavení spojujících se soutěžitelů a jejich konkurentů

IV.1.1 Relevantní trh pravidelné letecké přepravy osob

111. Na relevantním trhu pravidelné letecké přepravy osob působí ze spojujících se soutěžitelů pouze společnost ČSA, která má na letišti Praha-Ruzyně svoji bázi.
112. Celkový počet pohybů letadel na letišti Praha-Ruzyně při činnosti pravidelné letecké přepravy osob na letišti Praha-Ruzyně činil v roce 2010 cca 126000, čemuž odpovídá přibližný počet osob přepravených na linkách z/na letiště Praha-Ruzyně 9,36 milionů. Tržní podíl společnosti ČSA se na jednotlivých linkách s místem odletu či přistání na letišti Praha-Ruzyně se pohybuje od [0-10] % do [90-100] % s tím, že z hlediska celkového počtu pohybů a i počtu přepravených osob představuje společnost ČSA nejvýznamnějšího leteckého dopravce s podílem přibližně [65-75] % na celkovém počtu pohybů, respektive [45-55] % na celkovém počtu přepravených osob.
113. Mezi hlavní konkurenty společnosti ČSA na tomto relevantním trhu patří jednotliví letečtí dopravci jako např. Air France, Aeroflot, Lufthansa, Norwegian, SAS, Brussels Airlines, Easyjet, El Al Airlines, Iberia, TVS, Turkish Airlines a WizzAir.
114. Postavení spojujících se soutěžitelů na jednotlivých linkách provozovaných společností ČSA (měřeno dle počtu přepravených osob) vyjadřuje následující tabulka:

Tabulka: Tržní podíly ČSA a jejich konkurentů na jednotlivých linkách, na kterých v roce 2010 létala společnost ČSA; TP měřeny dle počtu přepravených osob.

Linka	TP ČSA (v %)	Konkurent – TP (v %)
Praha – Alma Ata - Taškent	100	
Praha – Amsterdam	[55-65]	KLM – [25-35]; Easy Jet – [5-15]
Praha – Atény	100	
Praha – Barcelona	[45-55]	TVS – [15-25]; WizzAir a Vueling – [25-35]
Praha – Bejrút	100	
Praha – Bělehrad	100	
Praha – Benátky	100	
Praha – Berlín	100	
Praha – Boloňa	100	
Praha – Bratislava	100	
Praha – Brno	[90-100]	Job Air - [0-10]
Praha – Brusel	[55-65]	Brussels Airlines – [35-45]
Praha – Budapešť	[45-55]	Malév – [45-55]; Tap Portugal – [0-10]
Praha – Bukurešť	100	
Praha – Curych	[25-35]	Swiss Air Lines – [65-75]
Praha – Damašek	100	
Praha – Dubrovník	100	
Praha – Düsseldorf	[55-65]	Lufthansa – [35-45]
Praha – Frankfurt	[15-25]	Lufthansa – [75-85]

Praha – Hamburk	100	
Praha – Hannover	100	
Praha – Helsinky	[45-55]	Finnair – [45-55]
Praha – Heraklion	[0-10]	TVS – [85-95]
Praha – Istanbul	[0-10]	Turkish Airlines – [90-100]
Praha – Jekatěrinburk	[65-75]	Ural Airlines – [25-35]
Praha – Jerevan	100	
Praha – Káhira	100	
Praha – Kodaň	[55-65]	Cimer Air – [35-45]; Norwegian – [5-15]
Praha – Kolín nad Rýnem	[15-25]	German Wings – [75-85]
Praha – Košice	100	
Praha – Krakov	100	
Praha – Kyjev	[55-65]	Aerosvit – [35-45]
Praha – Larnaka	[85-95]	TVS – [5-15]
Praha – Londýn	[15-25]	British Airways – [75-85]
Praha – Lublaň	100	
Praha – Madrid	[65-75]	Wizz Air – [5-15],2; Iben a TVS – [15-25]
Praha – Manchester	[15-25]	Jet 2 – [75-85]
Praha – Marseille	100	
Praha – Milán	[45-55]	Easy Jet – [45-55]
Praha – Minsk	[65-75]	Belavia – [25-35]
Praha – Mnichov	[15-25]	Lufthansa – [75-85]
Praha – Moskva	[45-55]	Aeroflot - [45-55]
Praha – Oděsa	100	
Praha – Oslo	[45-55]	Norwegian – [45-55]
Praha – Ostrava	[90-100]	Job Air – [0-10]
Praha – Paříž	[25-35]	Air France – [25-35]; TVS a Easy Jet – [25-35]
Praha – Petrohrad	[55-65]	Russia – [35-45]
Praha – Riga	100	
Praha – Rostov na Donu	[75-85]	Donavia – [15-25]
Praha – Řím	[45-55]	TVS – [25-35]; Wizz Air – [25-35]
Praha – Samara	100	
Praha – Skopje	100	
Praha – Sofie	100	
Praha – Soluň	[65-75]	TVS - [25-35]
Praha – Split	[25-35]	TVS - [65-75]
Praha – Stockholm	[90-100]	SAS – [5-15]
Praha – Stuttgart	100	
Praha – Štrasburk	100	
Praha – Talin	100	
Praha – Tbilisi	100	
Praha – Tel Aviv	[65-75]	El Al - [25-35]
Praha – Varšava	[55-65]	LOT – Polish Airlines –[35-45]
Praha – Vilnius	100	
Praha – Záhřeb	100	
Praha – Žilina	100	

IV.1.2 Relevantní trh nepravidelné letecké přepravy osob

115. Na relevantním trhu nepravidelné letecké přepravy osob v České republice působí ze spojujících se soutěžitelů opět pouze společnost ČSA, a to prostřednictvím dceřiné společnosti Holidays CA. Celková velikost tohoto relevantního trhu představovaného charterovými lety s místem odletu v České republice činila v roce 2010 přibližně 5,8 miliard Kč. Společnost Holidays CA na tomto relevantním trhu v roce 2010 dosáhla z hlediska obrátu cca [25-35]% tržního podílu a nejvýznamnějším subjektem působícím na tomto relevantním trhu je společnost Travel Service s cca [55-65]% tržním podílem. Zbývající tržní podíl je představován zejména aktivitami společnosti Karthago Airlines dále pak dalších do jisté míry nahodile působících soutěžitelů.

IV.1.3 Relevantní trh poskytování služeb letištní infrastruktury letiště Praha-Ruzyně

116. Relevantní trh poskytování služeb letištní infrastruktury letiště Praha-Ruzyně je specifický tím, že na něm společnost LP, jakožto provozovatel tohoto letiště, zaujímá monopolní postavení. Celková velikost tohoto relevantního trhu v roce 2010 činila 2,5 miliardy Kč.

IV.1.4 Relevantní trh poskytování groundhandlingových služeb na letišti Praha-Ruzyně

117. Na relevantním trhu poskytování groundhandlingových služeb na letišti Praha-Ruzyně, působí jak společnost LP, tak i společnost ČSA, a to prostřednictvím dceřiné společnosti CAH. Na tomto relevantním trhu tak jako na jediném spojení dotčeném trhu dochází k horizontálnímu propojení činností spojujících se soutěžitelů. Celková velikost trhu poskytování služeb *ground handlingu* na letišti Praha-Ruzyně činí přibližně 1,1 miliardy Kč. Nejvýznamnějším soutěžitelem působícím na tomto relevantním trhu je společnost ČSA s tržním podílem za rok 2010 přibližně [65-75] %. S velkým odstupem pak následuje společnost LP s cca [15-25]% tržním podílem a společnost Menzies s tržním podílem cca [15-25] %. Po realizaci posuzovaného spojení tedy bude spojením vzniklý subjekt zaujímat výrazně dominantní postavení indikované cca [75-85]% tržním podílem na daném relevantním trhu a společnost Menzies se tak stane jedinou alternativou k působení spojením vzniklého subjektu.

IV.1.5 Relevantní trhy v oblasti údržby a oprav letecké techniky

118. Na relevantním trhu poskytování liniové údržby na letišti Praha-Ruzyně jakožto jednom ze subtrhů v oblasti údržby a oprav letecké techniky působí ze spojujících se soutěžitelů pouze společnost ČSA, a to prostřednictvím společnosti CA Technics. Celková velikost tohoto relevantního trhu v roce 2010 činila cca 36 milionů Kč. Nejvýznamnějším soutěžitelem působícím na tomto relevantním trhu je společnost CA Technics s přibližně [65-75]% tržním podílem. S poměrně velkým odstupem následují zbylí dva soutěžitelé aktivní na tomto relevantním trhu, tj. společnosti Atis Aviation a AEROTECH, s.r.o. s tržními podíly [15-25] %, respektive [15-25] %.

119. Pokud jde o další vymezené relevantní trhy z oblasti údržby a oprav letecké techniky, tj. trh poskytování služeb těžké údržby, trh poskytování služeb údržby komponentů a trh poskytování služeb údržby podvozků, tyto činnosti vykonává ze spojujících se soutěžitelů rovněž pouze společnost ČSA, přičemž v rámci EEA prostoru nepřekročí tržní podíl spojením vzniklého subjektu na těchto trzích hranici 15 %. Přitom na těchto trzích spojením vzniklý soutěžitel čelí konkurenci významných subjektů (obvykle z řad

společností, jež jsou součástí podnikatelských skupin, k nimž náleží i nejvýznamnější evropské letecké společnosti, jako např. Air France, Lufthansa či British Airways) s výrazně vyšší tržní a finanční silou.

IV.1.6 Shrnutí struktury relevantních trhů

120. Na každém z vymezených relevantních trhů, s výjimkou trhů, jejichž geografický aspekt je širší než území České republiky, bude tržní podíl spojením vzniklého subjektu vyšší než hranice 25 %, což je v soutěžním právu³⁷ považováno za indikátor nebezpečí podstatného narušení hospodářské soutěže. Posouzení struktury relevantních trhů tak bylo jedním z faktorů, na jejichž základě Úřad vyjádřil své obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže, a to ve svém sdělení ze dne 29. 6. 2011, v němž mimo jiné oznámil účastníkovi řízení podle smyslu § 16 odst. 2 in fine zákona, že bude v řízení pokračovat.

IV.2 Vertikální integrace

121. Vertikální spojení soutěžitelů zpravidla nevyvolává obavy z negativních dopadů na hospodářskou soutěž, pokud žádný ze spojujících se soutěžitelů nedisponuje značnou tržní silou na některém z dotčených či souvisejících relevantních trhů a pokud vertikální integrace, k níž má v důsledku spojení dojít, nepovede ke zvýšení bariér vstupu na navazující (*downstream*) či předcházející (*upstream*) trh. V opačném případě se pak kromě rizika možného uzavření trhu, a to formou uzavření přístupu ke zdrojům či přístupu k zákazníkům, Úřad ve své soutěžní analýze případu musí zabývat i skutečností, zda taková vertikální integrace může usnadňovat koluzivní, nebo dokonce plně koordinované jednání na horizontální úrovni.

122. Úroveň vertikální integrace společnosti ČSA v době před spojením spočívá zejména v tom, že provozuje pravidelnou i nepravidelnou leteckou přepravu osob, která navazuje na poskytování služeb *ground handlingu* a současné poskytování služeb letecké údržby a oprav. Takto naznačenou úroveň vertikální integrace národního leteckého přepravce lze označit za úroveň zcela obvyklou, obdobně vertikálně integrovaní jsou další významní, především linkoví, přepravci, jako např. Lufthansa, Air France či British Airways.

123. Přitom však některé služby společnosti ČSA související s leteckou přepravou před plánovanou privatizací společnosti ČSA byly jednak odprodány třetím stranám (provozování cargo terminálu, cateringové služby či prodej zboží v režimu *duty free*), zbývající činnosti byly postupně převedeny z ČSA do jednotlivých dceřiných společností ČSA, které se v důsledku realizace posuzovaného spojení stanou většinou přímými dceřinými společnostmi účastníka řízení. Ve vztahu ke společnosti ČSA se tak stanou jejími sesterskými společnostmi a po případném prodeji ČSA v rámci privatizace by tak již neměly být s touto společností v jednom podnikatelském uskupení.³⁸ Konkrétně se jedná zejména o služby *ground handlingu* (CAH), charterovou přepravu (Holidays CA), služby technické údržby (CA Technics) a údržbu a opravy podvozků (CALG).

124. Stávající vertikální integrace společnosti LP spočívá v provázání infrastrukturních služeb, které jsou nezbytné pro poskytování jakýchkoli dalších služeb na letišti Praha-

³⁷ Viz § 17 odst. 3 zákona, obdobně bod 32. preambule Nařízení Rady (ES) č. 139/2004, o kontrole spojování podniků.

³⁸ Za předpokladu, že případný zájemce o privatizaci ČSA nebude rovněž úspěšný při privatizaci některé z dalších dceřiných společností účastníka řízení.

Ruzyně, a služeb *ground handlingu* na letišti Praha-Ruzyně, ale i v doplňkové činnosti jejich dceřiných společností v oblasti realit. Také tato úroveň vertikální integrace je u provozovatelů evropských letišť obvyklá.

125. V důsledku realizace posuzovaného spojení tedy dojde k posílení vertikální integrace. Především dojde k vertikálnímu provázání činností spočívající v poskytování osobní letecké přepravy, služeb *ground handlingu* a služeb údržby a oprav poskytovaných společností ČSA s poskytováním infrastrukturních služeb společnosti LP, které jsou základním předpokladem (*must have* službou) pro poskytování služeb, jež nyní nabízí ČSA na letišti Praha-Ruzyně.
126. Vzájemné vertikální vazby ve výše zmiňovaných oblastech sice existují již před uskutečněním posuzované transakce, nicméně tyto vazby jsou ryze obchodního charakteru, kdy společnost LP nabízí společnosti ČSA, resp. jejím dceřiným společností, služby letištní infrastruktury za stejných či obdobných obchodních podmínek, za nichž tyto služby nabízí ostatním subjektům aktivním na letišti Praha-Ruzyně. V důsledku předmětného spojení dojde k situaci, kdy subjekt, který poskytuje služby letištní infrastruktury všem leteckým, *groundhandligovým* či opravárenským soutěžitelům, kteří jsou na těchto službách existenciálně závislí,³⁹ bude součástí stejné podnikatelské skupiny, jako jeden z významných soutěžitelů, jež v těchto navazujících oblastech působí.
127. V této souvislosti je důležitým aspektem skutečnost, že společnost ČSA a jí kontrolovaní soutěžitelé (dále též jako „skupina ČSA“) představují nejvýznamnějšího soutěžitele činného na letišti Praha-Ruzyně právě v těchto navazujících oblastech. Skupina ČSA tak vystupuje v pozici odběratele služeb společnosti LP, v případě oblasti *ground handlingu* dokonce i v pozici konkurenta. Přitom skupina ČSA jakožto národní letecký dopravce s bází na letišti Praha-Ruzyně a současně i nejvýznamnější subjekt působící na tomto letišti, je rovněž nejvýznamnějším odběratelem služeb společnosti LP a poptává tak největší objem infrastrukturních služeb letiště nezbytných pro jí provozovanou pravidelnou i nepravidelnou leteckou přepravu osob, *ground handling* i opravy a údržbu. Objem odběrů těchto služeb ze strany ČSA představuje přibližně [...*obchodní tajemství*...] % podíl na celkovém obratu společnosti LP, což je v případě národních přepravců obvyklé i v zahraničí. Například na letišti Amsterdam Schiphol je hlavním přepravcem KLM zajišťující přibližně 60 % pohybů letadel na tomto letišti.
128. Na druhou stranu je v rámci zemí Evropské unie či Evropského hospodářského prostoru zcela neobvyklé, aby součástí jednoho podnikatelského uskupení byl jak subjekt, jenž je provozovatelem významného mezinárodního letiště, tak i subjekt působící v oblasti poskytování letecké přepravy osob, a to pravidelné či nepravidelné.
129. Porovná-li se spojení vzniklá vertikální integrace a postavení skupiny ČSA na letišti Praha-Ruzyně, pak lze konstatovat, že tento ukazatel je u skupiny ČSA nesrovnatelný s konkurenčními soutěžiteli působícími ve všech dotčených oblastech. Uskutečněním předmětného spojení soutěžitelů by pak došlo k takovému propojení soutěžitelů v jeden vertikálně integrovaný komplex, který by byl z pohledu letecké přepravy a souvisejících služeb v rámci České republiky i v rámci Evropského hospodářského prostoru zcela ojedinělý.

³⁹ Existenciálně závislí alespoň co do působení na letišti Praha-Ruzyně.

IV.3 Hospodářská a finanční síla

130. Hospodářskou sílu lze obecně pojmut jako určitý souhrn konkurenčních výhod, kterými jednotliví soutěžitelé v hospodářské soutěži disponují. Jednou z těchto výhod pak může být zejména vyšší finanční síla jako vyjádření možnosti přístupu k finančním zdrojům (zejména pokud se jedná o například významnou celosvětově působící společnost). Mezi základní kritéria hodnocení finanční a hospodářské síly může patřit výše investic, výše obratu, hodnota investičního a finančního majetku, rozsah portfolia služeb a dosahovaná výše úspor z rozsahu.
131. Pokud jde o finanční a hospodářskou sílu spojením vzniklého subjektu, tak především společnost ČSA (včetně jí kontrolovaných soutěžitelů) s celosvětovým obratem přesahujícím 17 miliard Kč, je významným, přinejmenším celoevropsky působícím leteckým dopravcem, členem globální letecké aliance Skyteam,⁴⁰ která zákazníkům členských leteckých společností poskytuje přístup k rozsáhlé globální síti s větším množstvím destinací, častějším letům a snazším propojením než je schopna letecká společnost, jež není součástí žádné letecké aliance. Činnost společnosti LP, jejíž obrat (včetně jí kontrolovaných soutěžitelů) přesahuje 5 miliard Kč, je logicky spjatá pouze s územím České republiky, nicméně letiště Praha-Ruzyně je významným letištěm v rámci střední Evropy, což dokládá mimo jiné velké množství na něm působících leteckých dopravců.⁴¹
132. Uskutečněním předmětného spojení soutěžitelů by tedy došlo k cca 30% navýšení obratu skupiny ČSA. Konkurenty společnosti ČSA v oblasti pravidelné letecké přepravy osob aktivními na letišti Praha-Ruzyně jsou sice celosvětově působící nejvýznamnější letečtí přepravci jako například Lufthansa, British Airways, Air France apod., jež dosahují výrazně vyšších obrátů než společnost ČSA, nicméně v důsledku posuzovaného spojení by vznikl v Evropě prakticky jedinečný vertikálně integrovaný komplex⁴² s významnou tržní silou na všech spojením dotčených relevantních trzích. I zmiňovaní nejvýznamnější evropští letečtí přepravci by na letišti Praha-Ruzyně byli závislí na službách poskytovaných společnostmi LP, resp. i společností ČSA, jakožto jejich potenciálně nejvýznamnějšího konkurenta v oblasti poskytování letecké přepravy osob z/na letiště Praha-Ruzyně.
133. Významně nižší hospodářskou a finanční silou, v porovnání se spojením vzniklým subjektem, pak disponují například charteroví nebo nízkonákladoví přepravci aktivní na letišti Praha-Ruzyně, popřípadě společnosti působící v oblasti údržby a oprav letecké techniky.

IV.4 Překážky vstupu na trh

134. Významným faktorem pro posouzení toho, jaký prostor existuje na relevantních trzích pro realizaci nezávislého soutěžního chování, jsou bariéry vstupu na trh. Úřad zjišťuje, zda na relevantních trzích bariéry vstupu existují a jaký mají charakter, a současně hodnotí, jakým způsobem jsou tyto bariéry ovlivněny v důsledku posuzovaného spojení.

⁴⁰ Dalšími členy aliance jsou dopravci Aeroflot, Aeromexico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Eastern Airlines, China Southern Airlines, Delta Air Lines, Kenya Airways, KLM, Korean Air, TAROM a Vietnam Airlines.

⁴¹ V roce 2010 byl počet pravidelně operujících přepravců (osob) na letišti Praha-Ruzyně 51 pro letní sezonu a 45 pro zimní sezonu.

⁴² V některých případech provozuje letecký přepravce na svém domovském letišti vlastní terminál.

135. Nejčastějšími překážkami vstupu na trh jsou tzv. překážky právní, tedy omezení vyplývající z právních předpisů, která ztěžují vstup na relevantní trh. Může jimi být například nutnost disponovat určitými oprávněními k podnikání na relevantním trhu, jako je získání licence pro danou činnost, celní či množstevní omezení (tarifní a netarifní) při importu, povinná certifikace zboží, existence práv plynoucích z průmyslového a jiného duševního vlastnictví apod. Druhou skupinou překážek vstupu na trh jsou překážky hospodářské, kterými se obvykle rozumí náklady, které jsou se vstupem na relevantní trhy spojeny. Poslední skupinou překážek jsou bariéry vyplývající zejména z nedostupnosti technologie či *know-how*.

IV.4.1 Překážky vstupu na trhy v oblasti letecké přepravy osob

136. Ve vztahu k oblasti letecké přepravy osob lze u překážek administrativních hovořit o omezeních vyplývajících z právních předpisů a spočívajících v nutnosti získat povolení a licence na provozování letecké přepravy a zajištění její bezpečnosti, překážky hospodářské pak souvisejí s nutností vynaložit investiční náklady nutné na vstup do oblasti letecké dopravy. Mimoto musí nový soutěžitel splnit požadavky spojené se splněním kvalifikačních kritérií pro posádky letadel, mechaniků a ostatního personálu.
137. Mezinárodní letecká přeprava je organizována za podmínek řady předpisů státních orgánů a mezinárodních organizací, jako jsou Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (EUROCONTROL) apod. Současně je činnost v oblasti mezinárodní letecké přepravy koordinována prostřednictvím mezinárodních organizací leteckých dopravců, zejména Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA).
138. Základním mezinárodněprávním dokumentem v oblasti civilního letectví jsou mezivládní letecké dohody, které vycházejí z tzv. Chicagské úmluvy (ICAO). Dle těchto dohod je možné provozovat letecký provoz mezi smluvními státy. Ve smlouvách jsou jmenováni dopravci zajišťující dohodnuté služby letového provozu, jako např. počet linek, způsoby stanovení nabízené kapacity, jsou v nich stanovena provozní práva, principy stanovení poplatků za přistání, celní poplatky, uznávání příslušných osvědčení, průkazů způsobilosti, závaznosti předpisů pro létání, zásady tarifní politiky, letiště, na která mohou stanovené společnosti létat, podmínky prodeje dokladů a další.
139. V rámci Evropské unie byly před rokem 1987 trhy letecké dopravy chráněné a fragmentované. Následná liberalizace proběhla ve třech fázích. Třetí liberalizační balíček z roku 1993 zavedl svobodu poskytování služeb v ES a v dubnu 1997 právo letecké společnosti jednoho členského státu ES působit na trasách v rámci jiných členských států. Komplexní evropská úprava podmínek a pravidel provozu leteckých služeb vstoupila v platnost 1. 11. 2008 ve formě Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (dále též „Nařízení“). Toto Nařízení upravuje udělování licencí, kontrolu přístupu nových hráčů na trh letecké dopravy a zajišťuje větší konkurenci mezi jednotlivými dopravci.
140. V současné době je pro letecký provoz v rámci Evropské unie charakteristická plná liberalizace letecké dopravy (tzv. *Open Sky*). Letecké společnosti registrované v zemích Evropské unie tak mohou bez administrativních omezení provozovat své služby mezi kterýmikoliv body (letišti) v rámci EU a také cenová liberalizace je na vysokém stupni. Komunitární úprava zajišťuje stejné podmínky přístupu leteckých dopravců na

jednotný přepravní trh, včetně přepravního trhu České republiky, a volné stanovování cenových tarifů za letecké služby v EU. Pro lety z Evropské unie do destinací mimo ni se uplatňuje nediskriminační přístup pro všechny soutěžitele, kteří jsou tzv. usazenými podniky v jednotlivých členských státech Evropské unie v rámci tzv. svobody usazování.

141. Nicméně zmiňovaná právní úprava požaduje transparentnost, neboť jedním ze stěžejních bodů této úpravy je požadavek na transparentní stanovování ceny letenek. Letečtí dopravci jsou povinni zveřejňovat konečné ceny letenek včetně veškerých poplatků. Dalším významným bodem Nařízení je opatření, jehož cílem je posílit bezpečnost letecké dopravy a ochránit klienty před situacemi souvisejícími s krachem leteckých společností, které z tohoto důvodu podléhají přísnější kontrole národních orgánů a jsou povinné podávat informace o svém financování.
142. Pokud jde o právní překážky vstupu na trh letecké přepravy osob pro tuzemské subjekty, jednou ze základních podmínek je získání provozní licence a osvědčení leteckého provozovatele. Jedná se o oprávnění vydaná příslušným orgánem státu (Úřad pro civilní letectví) umožňující dané společnosti poskytovat letecké služby v rozsahu daného povolení. Za účelem jejich vydání musí letecká společnost, která chce poskytnout letecké služby splnit řadu podmínek a požadavků. Mezi hlavní z nich patří nutnost mít hlavní místo provozování obchodní činnosti na území České republiky nebo v rámci Společenství, dále je to finanční způsobilost, bezúhonnost managementu, kvalifikovanost personálu, dostatečné materiální vybavení k zajištění provozu, dostatečné pojištění odpovědnosti za škody způsobené leteckým provozem, zpracování bezpečnostních postupů apod.
143. Vstup na letecký trh České republiky z třetích zemí (zemí, jež nejsou členy Evropské unie) je zajištěn mezinárodními dvoustrannými dohodami o letecké přepravě mezi Českou republikou a třetími zeměmi, které řeší smluvně pravidelnou leteckou přepravu na bázi tzv. leteckých svobod stanovených v rámci ICAO.
144. V souvislosti s neprávními překážkami vstupu na trhy v oblasti letecké přepravy osob se nejvýznamnější omezení vztahují k přidělování letištních časů, tzv. slotů. Nezávislost a transparentnost jejich přidělování vychází z principů stanovených IATA a ICAO a je současně upravena Nařízením Rady (EHS) 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství a dále zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a o doplnění zákona č. 455/1991., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“).
145. Na základě uvedených norem a z rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví je výkonem funkce koordinátora pro přidělování letištních časů leteckým dopravcům na letišti Praha-Ruzyně, jakožto koordinovaném letišti, pověřena Slotová koordinace ČR. Jedná se o otevřené profesní sdružení právnických osob, jehož členy jsou společnosti LP, ČSA a TVS.
146. Samotné přidělování letištních časů závisí na kapacitách letiště stanovených vždy pro každou letovou sezónu a jednotlivá období. Všechny stanovené kapacity jsou implementovány do koordinačního systému, jedná se zejména o kapacitu dráhového systému, kapacitu parkujících míst pro letadla, kapacitu počtu cestujících v jednotlivých částech odbavení či stanovení počtu pohybů v době platnosti nočního hlukového

omezení. Dostupnost slotů je pak vypočítávána on-line v průběhu koordinování slotů v koordinačním systému.

147. V souvislosti s omezením kapacity slotů na letišti Praha-Ruzyně šetření Úřadu ukázalo, že obecně je na letišti Praha-Ruzyně dostatečně velká část kapacity (zejména příletových a odletových časů) nevyužitá, určitý nedostatek volných kapacit nastává pouze v průběhu letní sezóny (duben až říjen), kdy v časovém období mezi 17. až 18. hodinou a mezi 20. a 21. hodinou se míra využití příslušných kapacit pohybuje až okolo 85 %. K jistému omezení volných kapacit pak dochází v nočních hodinách, kdy je z hlediska hlukových limitů značně snížen počet letů, jež mohou být z/na letišti Praha-Ruzyně uskutečněny, nicméně tato restrikce není absolutní, neboť v případě, že je příslušný počet letů překročen, je dotčená letecká společnost povinna zaplatit dodatečný poplatek. Toto překročení omezení počtů nočních letů z/na letišti Praha-Ruzyně pak není výjimečné, naopak dochází k němu poměrně často.
148. Základem procesu přidělování slotů je žádost o slot na koordinovaném letišti podaná u koordinátora letiště. Systém a proces přidělení slotu se řídí postupy danými IATA v manuálu *Worldwide Scheduling Guidelines* a pravidly stanovenými zmiňovaným Nařízením Rady (EHS) 95/93. Situace, kdy může být více zájemců o jeden slot, může reálně nastat pouze v případě koordinace před nebo na IATA konferenci o letových řádech, kdy je pro doručení žádostí stanoven termín 35 dní před zahájením příslušné IATA konference. K tomuto termínu jsou dopravci nuceni poslat veškeré žádosti na nadcházející sezónu. Hlavními kritérii pro přidělení slotu jsou pak v přesném pořadí: i) historický slot, ii) změna historického slotu, iii) nově vstupující dopravci, iv) celoročně operované linky. Jako doplňková kritéria pak slouží délka operační doby, počet operačních hodin, charakter letu (pravidelný, charterový, *cargo*), a typ letu (dálkový, regionální a vnitrostátní).
149. Po každé IATA konferenci je koordinační proces řešen kontinuálním způsobem a žádosti jsou vyřizovány v pořadí, ve kterém přicházejí, tj. slot bude přidělen dopravci, který o něj požádá první. Koordinátor má v takovém případě povinnost odpovědět na žádost do tří dnů. Pokud nelze dopravci žádané sloty z kapacitních důvodů přidělit, musí mu koordinátor navrhnout nejbližší volný slot. Takový návrh je platný tři dny a v této lhůtě musí dopravce akceptovat nebo odmítnout nabízenou variantu.
150. Jak již bylo uvedeno, významnou roli při přidělování slotů hrají tzv. historické sloty (*grandfather rights*). Jedná se o právo leteckého dopravce, které v případě, že v přecházejícím provozním období (obvykle zimní nebo letní sezóna) užíval tento přidělený letištní čas alespoň z 80 %, umožňuje ponechat si tento slot i pro následující období. Pravidlo historického slotu tedy zaručuje dopravci, že pokud daný slot získá a dostatečně využívá, nemůže o něj přijít. Přitom však je umožněna výměna slotů v návaznosti na aktuální potřeby jednotlivých přepravců.
151. Pro některé, zejména nízkonákladové letecké přepravce mohou podstatnou bariéru vstupu na dané letiště představovat poplatky za využívání infrastruktury daného letiště. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že pro oblast stanovování cen za užívání letiště byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. 3. 2009 o letištních poplatcích (dále jen „směrnice o letištních poplatcích“). Transpozice této směrnice byla s účinností od 1. 8. 2011 provedena zákonem č. 137/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně

a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Dle této právní úpravy je zakázána jakákoliv diskriminace leteckých dopravců a je zajištěna transparentnost letištních poplatků a jejich stanovení, neboť provozovatel letiště je povinen projednat každý rok, není-li četnost dohodnuta jinak, letištní ceník s jednotlivými leteckými dopravci.

152. Nově byla dána určitá dozorová pravomoc Ministerstva dopravy České republiky, které na žádost leteckého dopravce rozhodne, zda zveřejněný letištní ceník, jeho složky a způsob jejich stanovení není v rozporu s povinností nediskriminovat. V případě, že by ministerstvo dopravy rozhodlo, že tuto povinnost provozovatel letiště porušil, nelze takto sjednaný letištní ceník použít.
153. Současně se letečtí dopravci mohou účastnit dalšího plánovaného rozvoje letiště, neboť provozovatel letiště vyzývá dopravce užívající jím provozované letiště k účasti na projednávání záměru rozvoje letiště a projedná záměr rozvoje letiště s dopravci, kteří se na takovou výzvu přihlásili.
154. V této souvislosti je třeba konstatovat, že vznik a rozvoj nového soutěžitele v oblasti letecké přepravy osob je náročný především z hlediska finančního, proto případný vstup nového soutěžitele v oblasti pravidelné i nepravidelné přepravy osob z/na letiště Praha-Ruzyně lze očekávat spíše z řad leteckých společností již existujících a v České republice dosud nepůsobících.
155. Z hlediska právních překážek pak lze konstatovat, že překážky nejsou nepřekonatelnými, navíc jsou standardně aplikovány přinejmenším v rámci všech členských států Evropské unie. Pokud jde o kapacitní omezení volných slotů, Úřad konstatuje, že obecně letiště Praha-Ruzyně disponuje dostatečně volnou kapacitou pro další letecký provoz, s výjimkou zmiňovaných denních časových úseků.
156. K tomu Úřad konstatuje, že případný nedostatek volných slotových kapacit v období mezi 17. a 18. hodinou a mezi 20. a 21. hodinou je limitní zejména pro síťové přepravce, neboť nízkonákladoví a charteroví přepravci využívají jiných časových denních úseků.

IV.4.2 Překážky vstupu na relevantní trh poskytování služeb letištní infrastruktury

157. Vstup na uvedený relevantní trh je spojen s výstavbou nového letiště, přičemž je omezen zejména kapitálovou náročností a přístupem k lokalitě, v níž by bylo možné takovou stavbu realizovat. Faktickou překážkou v podmínkách České republiky je tak malý počet volných ploch prakticky využitelných pro obdobné stavby. Alternativou je tak pronájem nebo obdobný způsob využití existující infrastruktury.
158. Právními překážkami vstupu na tento relevantní trh je především nutnost získání povolení ze strany řady státních orgánů. Kromě obvyklých povolení (např. územní rozhodnutí) jde zejména o kladný posudek o vlivu na životní prostředí (EIA) a získání povolení k provozování civilního letiště a osvědčení o způsobilosti letiště vydané Úřadem pro civilní letectví.
159. Případný vstup na tento trh je náročný rovněž z hlediska časového. Rovněž tak v podmínkách České republiky je vstup dostatečně významného konkurenta omezen i neexistencí z hlediska infrastruktury, ekonomické aktivity a velikosti populace srovnatelného regionu jako je Praha, resp. Středočeský kraj.

IV.4.3 Překážky vstupu na relevantní trh poskytování groundhandlingových služeb

160. Pro poskytování odbavovacích služeb na určitém letišti vyžaduje především vstupní investice do pořízení nezbytného vybavení a technického zařízení pro poskytování uvedených služeb.
161. Požadavky pro vstup na předmětný relevantní trh stanoví směrnice Rady 96/67/ES, o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství, která byla transponována do právního řádu České republiky rovněž zákonem o civilním letectví.⁴³
162. Subjekt hodlající vstoupit na trh groundhandlingových služeb musí získat licenci Úřadu pro civilní letectví pro poskytování pozemních odbavovacích služeb. Pokud žadatel splní předepsané náležitosti, vystaví mu zmiňovaný úřad tzv. Souhlas k poskytování služeb, jehož součástí jsou i podmínky, za nichž se tento souhlas vydává a jeho případná omezení.
163. Možností omezení vstupu na trh odbavovacích služeb na konkrétním letišti je vydání opatření Úřadu pro civilní letectví k regulaci odbavovacích služeb z důvodu zajištění bezpečnosti podle § 49f zákona o civilním letectví. Takové omezení by v případě letiště Praha-Ruzyně mohlo omezit počet poskytovatelů předmětných služeb až na dva, z nichž jeden by mohl být provozovatel letiště. Dalším omezením může být nezbytnost smlouvy či předběžné dohody s provozovatelem konkrétního letiště, kterou musí disponovat žadatel o souhlas Úřadu pro civilní letectví k poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti pro odbavení letadla na provozní ploše, odbavení cestujících, nákladu a pošty.

IV.4.4 Překážky vstupu na relevantní trhy v oblasti údržby a oprav letecké techniky

164. Obdobně jako u služeb pozemního odbavení, také v oblasti údržby letecké techniky je největší překážkou vysoká investice do zavedení vlastní služby, a to nejen finanční, ale i z pohledu know-how. Subjekt hodlající působit na určitém letišti musí být především materiálně a technicky vybaven k těmto činnostem, mimoto musí získat typové zkoušky na údržbu daných typů letadel, kvalifikované letecké mechaniky, ověření spolehlivosti dále smluvní zajištění povolení působení v areálu letiště apod.

IV.5 Možnosti odběratelů

165. V průběhu svého šetření Úřad posuzoval možnosti odběratelů služeb tvořících jednotlivé relevantní trhy v souvislosti s posouzením zastupitelnosti infrastruktury letiště Praha-Ruzyně v rámci České republiky.
166. Z pohledu kapacity infrastrukturních služeb, dopravní dostupnosti z hlavního města, geografické polohy a celkového významu není letiště Praha-Ruzyně v rámci České republiky zastupitelné žádným jiným civilním letištem. Z pohledu konečných spotřebitelů v oblasti pravidelné letecké přepravy osob by mohlo být v budoucnu alternativou letiště Vodochody, o němž bylo již v minulosti uvažováno jako o dalším možném letišti v oblasti Prahy. Veškeré další mezinárodní letiště v České republice nedisponují infrastrukturou srovnatelnou s letištem Praha-Ruzyně a pro cestující využívající služeb pravidelné letecké přepravy nejsou reálnou alternativou k letišti Praha-Ruzyně.

⁴³ Viz Hlava II, díl 5 tohoto zákona – Služby při odbavovacím procesu na veřejném letišti.

167. Varianty využití infrastrukturních služeb regionálního letiště s následným odvozem cestujících do zamýšleného cíle využívají v některých případech pouze nízkonákladoví dopravci (např. společnost Ryanair, jež využívá letiště Brno-Tuřany), jejichž zákazníci jsou však obvykle pasažéři odlišující se od zákazníků klasických linkových leteckých přepravců.
168. V případě nepravidelné letecké přepravy, která je realizována z/do místa dle požadavků zákazníka, kterým je v tomto případě zpravidla cestovní kancelář, je pak možnost použití alternativního letiště teoreticky vyšší (Brno, Ostrava, Pardubice, Karlovy Vary), nicméně šetření Úřadu ukázalo a oslovené cestovní kanceláře tento závěr potvrdily, že i v tomto případě zaujímá letiště Praha-Ruzyně takřka výsadní postavení a je pro zákazníky nepostradatelné. Blízká zahraniční letiště jsou pak k charterovým letům využívána okrajově.
169. Pokud jde o možnosti leteckých přepravců zvolit si dodavatele groundhandlingových služeb a služeb liniové údržby na letišti Praha-Ruzyně, lze konstatovat, že alternativní poskytovatelé těchto služeb na předmětném letišti působí, nicméně tyto subjekty jsou závislé na přístupu k infrastruktuře letiště a dohoda se společností LP je tedy pro ně nezbytná. Pokud jde o další činnosti spojujících se soutěžitelů v oblasti údržby a oprav letecké techniky, tj. těžkou údržbu, údržbu komponentů či údržbu podvozků, tyto činnosti mohou letečtí dopravci odebírat od subjektů operujících na jiných letištích a jejich možnost volby alternativního dodavatele těchto služeb je tak relativně široká.

V. Celkové hodnocení

170. Z analýzy činnosti spojujících se soutěžitelů na vymezených relevantních trzích vyplývá, že posuzované spojení má převážně vertikální charakter (spojení poskytovatele služeb letištní infrastruktury a leteckého dopravce), nicméně spojením zároveň dochází k významnému horizontálnímu překrytí činností spojujících se soutěžitelů na trhu poskytování groundhandlingových služeb.

V.1 Vertikální efekty

171. Vertikální spojení soutěžitelů zahrnují taková spojení, kdy jednotliví spojující se soutěžitelé působí na různé úrovni výrobního či distribučního řetězce. O takové spojení se například jedná, pokud se soutěžitel působící na trhu výroby určitého produktu (předcházející trh, *upstream market*) spojí s jedním z distributorů jeho produktu na trhu navazujícím (*downstream market*). Na rozdíl od spojení horizontálního nepřináší vertikální spojení (obdobně i konglomerátní spojení) ztrátu přímého konkurenta a snížení soutěžního tlaku na spojením vzniklý subjekt na stejném relevantním trhu. Vertikální spojení soutěžitelů může přinést spojením vzniklému soutěžiteli zvýšenou motivaci k navýšení produkce, a to vzhledem k možnosti dosáhnout vyššího odbytu, nižších transakčních nákladů a podobně. Nicméně však mohou nastat situace, kdy rovněž vertikální spojení soutěžitelů mohou vést k podstatnému narušení hospodářské soutěže a negativním dopadům na konečného spotřebitele.
172. Existují dva základní způsoby, jakými mohou nehorizontální spojení soutěžitelů podstatným způsobem narušit účinnou soutěž na trhu, a to prostřednictvím koordinovaných a nekoordinovaných efektů. Nekoordinované efekty vznikají v důsledku uzavření přístupu na trh ze strany spojujících se soutěžitelů pro současné

či potenciální konkurenty, čímž dochází k omezení jejich schopnosti či motivace účinně konkurovat. V důsledku tohoto jednání je pro spojením vzniklého soutěžitele snazší následně zvýšit cenu za zboží či služby pro spotřebitele. Naproti tomu koordinované efekty nehorizontálních fúzí spočívají ve změně povahy soutěže na trhu v tom smyslu, že soutěžitelé, kteří dříve nekoordinovali své chování, budou po spojení s podstatně vyšší pravděpodobností na trhu koordinovat a zvyšovat ceny nebo jinak narušovat účinnou soutěž. Spojení může rovněž usnadnit koordinaci, více ji stabilizovat a zefektivnit pro ty subjekty, které již na trhu koordinovaly.

173. Pokud jde o posouzení účinků vertikálního spojení soutěžitelů, obvykle není důvod k obavám z podstatného narušení hospodářské soutěže, pokud spojením vzniklý soutěžitel nedisponuje významnou tržní silou alespoň na jednom z dotčených trhů. Z tohoto pohledu jsou tržní podíly a stupeň koncentrace prvním indikátorem tržní síly jak spojením vzniklého soutěžitele, tak i jeho konkurentů. Pro takové zjištění je významná skutečnost, zda spojením vzniklý subjekt na jednotlivých vertikálně integrovaných trzích nedisponuje tržním podílem vyšším než 30 % a hodnotou indexu HHI po spojení přesahující 2000 bodů.⁴⁴
174. Při posuzování nekoordinovaných účinků se Úřad zabýval možností uzavření či omezení přístupu (*foreclosure*). V praxi lze rozlišovat dvě hlavní formy takového jednání. První formou je omezení přístupu k důležitým vstupům pro konkurenční subjekty (*input foreclosure*). Druhou formou je omezení přístupu konkurentů k významné části zákazníků, odběratelů zboží či služeb (*customer foreclosure*). Omezení či uzavření přístupu ke zdrojům zpravidla vede u konkurenčních subjektů ke zvýšení nákladů souvisejících se složitějším či méně výhodným zajištěním potřebných dodávek zboží a služeb. Pokud jde o omezení přístupu k zákazníkům, takové jednání zpravidla vede ke zvýšení nákladů spojených s praktickou realizací prodeje zboží (například vybudování vlastní distribuční sítě). V posuzovaném případě se Úřad, s ohledem na působení spojujících se skupin, a to LP, jakožto monopolního provozovatele služeb letištní infrastruktury na letišti Praha-Ruzyně a významného poskytovatele groundhandlingových služeb, a ČSA, jako významného leteckého přepravce, poskytovatele groundhandlingových služeb a služeb v oblasti údržby a oprav letecké techniky (zejména trh liniové údržby letecké techniky, neboť tato se geograficky váže pouze k území letiště Praha-Ruzyně), zaměřil především na možnost omezení přístupu k důležitým vstupům.
175. Za účelem posouzení možnosti a pravděpodobnosti omezení přístupu se obvykle společně posuzují tři základní kritéria, a to i) schopnost omezit přístup, ii) motivace k omezení přístupu a iii) pravděpodobný dopad na účinnou soutěž na trhu.

V.1.1 Omezení přístupu ke vstupům

V.1.1.1 Trh pravidelné a nepravidelné letecké přepravy

V.1.1.1.1 Schopnost omezit přístup

176. Pokud jde o schopnost spojením vzniklého soutěžitele svým jednáním omezit přístup k důležitým vstupům, lze konstatovat, že takový vstup musí být považován za vstup

⁴⁴ U všech dotčených relevantních trhů, tj. relevantního trhu pravidelné letecké přepravy osob, nepravidelné letecké přepravy osob, poskytování infrastrukturních služeb, poskytování groundhandlingových služeb a poskytování služeb liniové údržby je hodnota HHI vyšší než 2000 bodů.

významný pro odběratele, a to buď z pohledu nákladů anebo z pohledu jeho technologické nezbytnosti. Na trhu služeb letištní infrastruktury má LP monopolní postavení (její infrastruktura představuje tzv. *essential facility* pro subjekty působící na navazujících trzích). Vedle toho spojením vzniklý subjekt působí na dalších trzích, na kterých poskytuje nezbytné služby (tzv. *must-have services*) pro konkurenční letecké přepravce. Jedná se o trh služeb *ground handlingu* a trh služeb liniové údržby. Bez přístupu k těmto službám by nemohli letečtí přepravci nabízet své služby na letišti Praha-Ruzyně. Navíc v případě poskytování služeb *ground handlingu*, které jsou pro letecké přepravce nezbytnou službou, dojde předmětným spojením k vytvoření dominantního subjektu, neboť tyto služby poskytuje ve významné míře jak LP, tak i ČSA. Tržní podíl spojením vzniklého subjektu byl v roce 2010 ve výši cca [75-85] %, přičemž nejbližší a zároveň jediný další soutěžitel na tomto trhu dosahoval tržního podílu cca [15-25] %.

177. Pokud by byl konkurentům provozujícím pravidelnou leteckou přepravu omezen (či přímo odepřen) přístup k nezbytným službám Letiště Praha či ČSA, pak by tito mohli být jak částečně, a to snížením počtu letů na konkrétní lince, tak úplně, pokud konkurent přestane na určité lince poskytovat své služby, vytlačeni z některých trhů v oblasti pravidelné osobní letecké přepravy. Na trhu nepravidelné osobní letecké přepravy by případným ztížením (či přímo znemožněním) přístupem k nezbytným službám mohlo rovněž dojít k částečnému omezení počtu letů (do určité destinace) či k úplnému vytlačení z celého trhu nepravidelné osobní letecké přepravy.
178. Vzhledem k tomu, že spojením vzniklý subjekt má disponovat monopolním postavením na trhu poskytování služeb letištní infrastruktury a je významným poskytovatelem služeb na trzích v oblasti pravidelné a nepravidelné osobní letecké přepravy, Úřad se zabýval tím, zda a jakým způsobem by mohlo dojít k omezení konkurentů v přístupu ke službám letecké infrastruktury.
179. Obecně pro schopnost omezit přístup ke vstupům je nezbytné, aby spojením vzniklý subjekt disponoval významnou tržní silou na předcházejícím trhu a mohl tak zásadně ovlivňovat podmínky hospodářské soutěže na předcházejícím trhu a rovněž podmínky soutěže na navazujícím trhu. Vzhledem ke skutečnosti, že Letiště Praha má monopolní postavení na trhu provozování letištní infrastruktury letiště Praha-Ruzyně, lze mít za to, že spojením vzniklý soutěžitel bude nepochybně disponovat dostatečnou tržní silou způsobitou omezením přístupu k důležitým vstupům.
180. Spojením vzniklý subjekt by mohl díky své tržní síle teoreticky omezovat konkurenci formou omezení přístupu ke vstupům zejména následujícími způsoby: i) zvyšováním letištních poplatků za použití služeb letištní infrastruktury, což by vedlo ke zvýšení nákladů na provozování přepravy pro konkurenční letecké přepravce, popř. uplatňováním diskriminačního přístupu při stanovování těchto poplatků se zaměřením na zvýhodnění společností, jež jsou součástí stejného podnikatelského uskupení jako LP, oproti ostatním odběratelům letištních infrastrukturních služeb, ii) omezováním až odmítáním přístupu k letištní infrastruktuře (např. k poskytování letištních drah, odbavovacích a parkovacích ploch, ke skladování a plnění pohonných hmot, k službám výstupu a nástupu cestujících) subjektům, jež nejsou součástí stejného podnikatelského uskupení jako společnost LP, a iii) omezováním dostupnosti letištních slotů v požadovaných časech.

181. Výše uvedené způsoby, kterými by bylo možné omezit či uzavřít přístup konkurentů k nezbytným službám Letiště Praha či ČSA, jsou do určité míry omezeny regulatorním prostředím leteckého odvětví v Evropské unii a České republice.
182. Podmínky přístupu k letištní infrastruktuře a ceny za tuto službu jsou upraveny ve směrnici o letištních poplatcích a v § 42d – § 42i zákona o civilním letectví,⁴⁵ které stanovují zejména povinnost provozovatele letiště, aby při tvorbě ceníku svých služeb postupoval transparentně a nediskriminačně vůči všem subjektům, jež poptávají jeho služby. Kontrolou dodržování této povinnosti je pak pověřeno Ministerstvo dopravy České republiky. Současně tato právní úprava dává možnost leteckým operátorům aktivně se podílet na tvorbě příslušného ceníku služeb.
183. Evropská a česká právní úprava stanovování letištních poplatků tak nastavuje pravidla chování pro LP tak, aby bylo minimalizováno riziko, že by LP stanovovalo podmínky přístupu k infrastruktuře diskriminačně ve prospěch integrovaného přepravce (tj. společností ČSA a Holidays CA) na úkor ostatních leteckých přepravců.
184. Na druhou stranu příslušná legislativa přímo neupravuje případnou konečnou výši letištních infrastrukturních poplatků, resp. její oprávněnost. Tudíž Úřad dospěl k závěru, že existuje obava z toho, zda společnost by LP nemohla ustanovit nadměrnou (excesivní), byť nediskriminační, cenu za letištní poplatky. Toto navýšení ceny vstupů pro letecké společnosti by se pak projevilo i v nárůstu ceny letenek konečným spotřebitelům. S ohledem na skutečnost, že společnost LP však bude součástí stejného podnikatelského uskupení jako letečtí přepravci ČSA a Holidays CA, zvýšené příjmy a zisky z poskytování infrastrukturních služeb by mohly v rámci holdingu kompenzovat případné zhoršené ekonomické výsledky těchto leteckých operátorů, jež by byly způsobeny případným poklesem množství zákazníků, resp. stanovením nižších marží při určení ceny letenek. Tímto by spojením vzniklý subjekt mohl získat významnou konkurenční výhodu oproti ostatním leteckým přepravcům, která by mohla vyústit až v jejich vytlačení z příslušných trhů (tratí), a tím i k následnému zhoršení konkurenčního prostředí.
185. Rovněž tak právní úprava jednoznačně nestanoví povinnost LP poskytnout letištní infrastrukturu každé letecké společnosti, jež bude mít zájem o provozování letů z/na letiště Praha-Ruzyně, pouze stanoví, že pokud danou infrastrukturu LP poskytne, musí tak učinit za nediskriminačních cenových podmínek. Tudíž, spojením vzniklý subjekt tím, že by nezpřístupnil letištní infrastrukturu svým potenciálním odběratelům letištní infrastruktury a současně i konkurentům v oblasti letecké přepravy osob, by mohl značným způsobem narušovat hospodářskou soutěž na daných trzích.
186. Schopnost omezit přístup ke službám letištní infrastruktury je rovněž podmíněna tím, že i z pohledu spádové oblasti letiště⁴⁶ není možná jiná nejbližší položená zahraniční mezinárodní letiště považovat za dostatečný substitut letiště Praha-Ruzyně. Jak již bylo uvedeno, nejbližší dostupné a využitelné zahraniční letiště od letiště Praha-Ruzyně je letiště Drážďany s dojezdovou vzdáleností více než 2 hodiny jízdy autem. V případě vnitrostátních mezinárodních letišť,⁴⁷ tyto jednak tyto nedisponují dostatečnou

⁴⁵ S účinností od 1. 8. 2011.

⁴⁶ Spádová oblast letiště je většinou určována dojezdovou vzdáleností jedné hodiny (viz rozhodnutí EK M.4439-Ryanair/Aer Lingus).

⁴⁷ Např. letiště Brno - Tuřany, letiště Ostrava - Mošnov, letiště Pardubice a letiště Karlovy Vary.

kapacitou letištní infrastruktury a jednak je jejich dojezdová vzdálenost (kromě letiště Karlovy Vary) vyšší než jedna hodina.

187. Co se týče přidělování letištních slotů, Úřad uvádí následující. Letištní sloty jsou na koordinovaném letišti Praha-Ruzyně přidělovány sdružením Slotová koordinace ČR, v němž jako členové sdružení a členové orgánů tohoto sdružení působí kromě zástupců společností LP a ČSA pouze zástupci společnosti TVS. Nejvyšším orgánem Slotové koordinace ČR je valná hromada, na kterou deleguje každý člen sdružení po dvou delegátech, statutárním orgánem je Výbor sdružení (volený nadpoloviční většinou hlasů na Valné hromadě), který má 4 členy, z nichž je prostou většinou volen Vedoucí koordinátor.
188. V současné době je nezávislost celého sdružení garantována skutečností, že ani jeden z členů sdružení nemá prostřednictvím Valné hromady či Výboru schopnost blokovat jeho rozhodování, když pro jakékoli jeho rozhodnutí je třeba nadpoloviční většiny. Po uskutečnění posuzovaného spojení (i přes existující regulační rámec procesu přidělování slotů) však bude spojením vzniklý soutěžitel disponovat 4 z 6 delegátů na Valné hromadě s možností zvolit členy Výboru, ale například i změnit stanovy sdružení, tudíž bude schopen teoreticky přijmout jakékoli rozhodnutí, ať už na úrovni Valné hromady či Výboru sdružení. V důsledku toho by mohla být dle názoru Úřadu narušena nezávislost a transparentnost rozhodování Slotové koordinace ČR, jakožto slotového koordinátora, a tudíž i procesu přidělování slotů, jakožto jedné ze základních podmínek možnosti vstoupit a působit na trzích letecké přepravy osob. To by umožňovalo spojením vzniklému subjektu účinně bránit nejen vstupu případných konkurentů na trh provozování pravidelné i nepravidelné osobní letecké přepravy na letišti Praha-Ruzyně, ale i jakékoliv změně rozsahu působení stávajících konkurentů na těchto trzích.
189. Je tedy možno shrnout, že poskytování služeb letištní infrastruktury je pro letecké přepravce působící jak na trzích v oblasti pravidelné přepravy, tak i nepravidelné přepravy, zásadní pro jejich podnikání, neboť představují nezbytný vstup. Ostatní letiště nepředstavují dostatečný substitut letiště Praha-Ruzyně. I přes skutečnost, že případné protisoutěžní jednání spojením vzniklého subjektu může být do určité míry omezeno regulačními předpisy, má Úřad za to, že uvedená podmínka schopnosti omezit přístup ke vstupům je v případě posuzovaného spojení splněna.

V.1.1.1.2 Motivace k omezení přístupu

190. Při hodnocení motivace k omezení přístupu ke vstupům je třeba zohlednit ziskovost takového postupu pro spojením vzniklý subjekt. Ten totiž při úvahách o omezení přístupu volí mezi pravděpodobným ziskem plynoucím z rozšíření svých služeb letecké přepravy v důsledku omezení přístupu konkurentů k důležitým vstupům, na straně jedné, a ztrátou z letištních infrastrukturních poplatků, na straně druhé. V případě, že ztráta plynoucí z toho, že spojením vzniklý soutěžitel přijde o část příjmů a zisků z poplatků za poskytování služeb letecké infrastruktury na předcházejícím trhu, bude pravděpodobně převážena příjmy a zisky plynoucími ze zvýšení prodejů a/nebo zvýšení cen na navazujícím trhu pravidelné a nepravidelné osobní letecké přepravy v důsledku omezení přístupu ke vstupům konkurenčním leteckým přepravcům, je motivace omezení přístupu ke vstupům pravděpodobná.
191. Motivace k omezení přístupu je zpravidla vyšší v případě, že spojením vzniklý soutěžitel má na navazujícím trhu vysoký tržní podíl. U pravidelné osobní letecké přepravy by

z krátkodobého pohledu mohlo v takovém případě dojít k přímé újmě spotřebitelů, především v případě navýšení cen letenek. Z dlouhodobého pohledu může dojít k újmě spotřebitelů především omezením počtu nabízených destinací a letů či omezením kvality souvisejících služeb.

192. Poskytování služeb letištní infrastruktury společností LP je z ekonomického hlediska ziskové, naproti tomu skupina ČSA na trzích v oblasti provozování pravidelné a nepravidelné osobní letecké přepravy generuje souhrnně ztrátu. Dle tvrzení ČSA se podle vytvořeného restrukturalizačního plánu má ČSA dostat do zisku po roce 2013.
193. V případě hodnocení spojujících se soutěžitelů dle výše obratu (údaje za rok 2010), dosahuje skupina ČSA na trzích v oblasti provozování pravidelné a nepravidelné osobní letecké přepravy cca třikrát větší obrat v porovnání s trhem poskytování služeb letištní infrastruktury LP.
194. Úřad na základě dat a kalkulací shromážděných ve správním řízení zjistil, že při případném vyloučení konkurentů na trhu pravidelné osobní letecké přepravy by sice došlo ke snížení příjmů a zisků z letištních poplatků LP na trhu poskytování služeb letištní infrastruktury (předcházející trh), ale toto snížení by bylo velmi pravděpodobně více než kompenzováno zvýšením příjmů a zisků (resp. snížením ztrátovosti) z provozování pravidelné letecké přepravy (navazující trh) společností ČSA. Zvýšení příjmů a zisků (resp. snížení ztrátovosti) na navazujícím trhu by bylo dosaženo zvýšením míry využití kapacity sedadel letadla, případně zvýšením ceny letenek vzhledem k odstranění konkurenčního tlaku či kombinací obojího. Úřad na základě provedených analýz dospěl k závěru, že i relativně malé zvýšení vlastní obsazenosti letadla ČSA⁴⁸ by bylo schopno více než pokrýt ztrátu příjmů a zisků LP z letištních poplatků za použití služeb letištní infrastruktury.
195. Motivy k omezení přístupu na trh nepravidelné osobní letecké přepravy Úřad zkoumal odděleně, a to vzhledem k odlišnému charakteru poskytované služby. ČSA obdobně jako i ostatní poskytovatelé nepravidelné letecké přepravy osob pronajímají celou přepravní kapacitu letadla včetně souvisejících služeb především cestovním kancelářím, které následně zajišťují leteckou přepravu svých klientů do cílových destinací. V případě nepravidelné osobní letecké přepravy tedy není důležitým ukazatelem míra využití kapacity sedadel letadla. Cenová nabídka nepravidelné letecké přepravy ze strany přepravce pro cestovní kanceláře se stanovuje na základě nákladové kalkulace se započtením ziskové marže stanovené dle konkrétního zákazníka a ročního období. V případě vyloučení menších konkurentů, popřípadě zvýšení nákladů nejvýznamnějšího konkurenta (TVS), na trhu nepravidelné přepravy, a tím i odstranění či omezení konkurenčního tlaku, by skupina ČSA pravděpodobně byla schopna zvýšit cenu za poskytování služeb nepravidelné přepravy pro cestovní kanceláře. Úřad zde dospěl k závěru, že obdobně jako v případě pravidelné osobní přepravy, by i malé navýšení ceny nepravidelné přepravy bylo způsobivé více než pokrýt ztrátu příjmů a zisků Letiště Praha z letištních poplatků za použití služeb letištní infrastruktury.
196. Spojením vzniklý subjekt by se mohl uchýlit k omezení přístupu ke vstupům zejména na úkor leteckých přepravců, kteří mu nejvíce konkurují, tj. jsou jeho blízkými konkurenty na trzích v oblasti pravidelné a nepravidelné osobní letecké přepravy. Takové jednání je pravděpodobnější: i) u konkurentů, kteří mají letiště Praha-Ruzyně jako své

⁴⁸ Zvýšení obsazenosti letadla o cca 1-5% (dle konkrétní linky).

domovské (bázové) letiště, jako např. letečtí přepravci TVS⁴⁹ a WizzAir a ii) u leteckých přepravců, kteří nejsou součástí leteckých aliancí a nedisponují významnou hospodářskou, finanční a vyjednávací silou (jedná se především o nízkonákladové přepravce). V případě leteckých přepravců, kteří jsou součástí leteckých aliancí (jedná se o většinu klasických pravidelných přepravců) a kteří disponují významnou hospodářskou, finanční a vyjednávací silou, je jednání spojením vzniklého subjektu směřující k omezení přístupu ke vstupům málo pravděpodobné. Tento závěr rovněž vyplývá i z odpovědí Úřadem oslovených aliančních leteckých přepravců. U leteckých přepravců, kteří jsou součástí též letecké aliance jako ČSA (Skyteam), je takové jednání málo pravděpodobné i z toho důvodu, že členové aliance Skyteam jsou významnými obchodními partnery ČSA.

197. Na základě výše uvedeného lze shrnout, že spojením vzniklý subjekt může být motivován k omezení přístupu některých leteckých přepravců poskytujících pravidelnou a nepravidelnou osobní leteckou přepravu k nutným službám poskytovaných spojujícími se soutěžiteli na letišti Praha-Ruzyně.

V.1.1.1.3 Možný dopad na účinnou soutěž

198. Dopad případného omezení soutěže na trhu pravidelné i nepravidelné osobní letecké přepravy z letiště Praha-Ruzyně v důsledku jednání spojením vzniklého subjektu se tak velmi pravděpodobně vztahuje jen na část konkurentů ČSA, a to na nealianční (především nízkonákladové) a charterové přepravce.
199. Úřad se v této souvislosti zaměřil zejména na nealianční přepravce, jejichž bázovým letištem je Praha-Ruzyně a kteří mohou být blízkými konkurenty ČSA. Jedná se hlavně o společnosti TVS a WizzAir. Tyto společnosti mají společně tržní podíl cca 9 % na celkové pravidelné osobní letecké přepravě na letišti Praha-Ruzyně. Motivace k případnému omezení přístupu ke vstupům a dopad na účinnou soutěž na trhu pravidelné osobní letecké přepravy závisí do značné míry na tom, jak blízkými konkurenty jsou nízkonákladoví přepravci a spojením vzniklý subjekt. Pokud by existovaly odlišné skupiny zákazníků (např. různě cenově a časově citliví zákazníci), které by poptávaly jen služby od nízkonákladových přepravců, pak by mohl být dopad případného protisoutěžního jednání značně omezený či v krajním případě málo pravděpodobný. Z analýz nabízených druhů tarifů a jejich charakteristik, vývoje cen letenek a obsazenosti sedadel letadel ČSA, vstupu a výstupu konkurentů na vybrané linky, objemu prodaných letenek v závislosti na časovém rozdílu mezi dobou nákupu a časem odletu a prodejních kanálů Úřad dospěl k závěru, že ČSA a nealianční přepravci, kteří využívají letiště Praha-Ruzyně jako bázové letiště, primárně cílí na jiné skupiny zákazníků a nejedná se tedy o blízké konkurenty. Takový závěr oslabuje případný motiv a dopad vylučování těchto konkurentů spojením vzniklého subjektu z trhu pravidelné osobní letecké přepravy.
200. Uvedený závěr Úřad vyvozuje zejména z následujících skutečností. Úřad analyzoval vývoj závislosti cen letenek, počtu cestujících a obsazenosti sedadel letadla⁵⁰ u vybraných linek⁵¹ na počtu a vstupech a výstupech konkurentů poskytujících přepravní služby pro stejné destinace, a to za období 2006 až 2010. S ohledem na

⁴⁹ Travel Service působí jak na pravidelné (linkové), tak i na nepravidelné (charterové) osobní letecké přepravě.

⁵⁰ Při svých analýzách vycházel Úřad zejména z dat od ČSA a dále z dat o společnosti TVS a WizzAir.

⁵¹ Destinace významné svým podílem na celkovém výnosu letecké pravidelné přepravy.

zjištěnou sezónnost časových řad (významnou zejména u vývoje počtu cestujících a obsazenosti), Úřad provedl jejich sezónní očištění a analyzoval rovněž sezónně očištěné časové řady.

201. Úřad ve svých analýzách dospěl k závěru, že ceny letenek ČSA u vybraných destinací mají od roku 2006 [...*obchodní tajemství*...] trend, přičemž cena letenky byla v průběhu posuzovaného období ovlivňována zejména cenovou elasticitou poptávky, sezónností a hospodářským cyklem (např. nižší poptávkou v období hospodářské krize). Co se týče počtu přepravených osob a obsazenosti linek měla v průběhu posuzovaného období vliv zejména sezónnost poptávky ze strany cestujících (vliv vyšší poptávky v letních měsících a výrazně nižší v zimních měsících). Naopak nebyl jednoznačně prokázán vliv vstupu či výstupu konkurenta (z řad nízkonákladových leteckých společností) na obsazenost letadel ČSA. Provedené analýzy rovněž neukázaly jednoznačnou či znatelnou reakci vývoje ceny tarifu ČSA na vstup či výstup konkurenta. Výše uvedené tvrzení ilustrují následující grafy u vybraných destinací.⁵²

Graf č. 1: Zahrnuje časové řady sezónně očištěných průměrných cen základního jednosměrného tarifu a sezónně očištěné průměrné obsazenosti sedadel letadel pravidelně provozovaných letů do cílové destinace Amsterdam, a to souhrnně za lety EU0616, EU0618 a EU 0622.

[...*obchodní tajemství*...]

Graf č. 2: Zahrnuje časové řady sezónně očištěných průměrných cen základního jednosměrného tarifu a sezónně očištěné průměrné obsazenosti sedadel letadel pravidelně provozovaných letů do cílové destinace Barcelona, a to za let EU0688.

[...*obchodní tajemství*...]

⁵² U předmětných časových řad se nepodařilo prokázat zřejmou závislost vývoje ceny tarifu ČSA v reakci na vstup či výstup konkurenta. V případě cenového vývoje je možno pouze konstatovat trend [...*obchodní tajemství*...] průměrných cen základního jednosměrného tarifu za hodnoceného období 2006-2010.

Graf č. 3: Zahrnuje časové řady sezónně očištěných průměrných cen základního jednosměrného tarifu a sezónně očištěné průměrné obsazenosti sedadel letadel pravidelně provozovaných letů do cílové destinace Paříž, a to souhrnně za lety EU0758, EU0760 a EU 0762.

[...obchodní tajemství...]

Graf č. 4: Zahrnuje časové řady sezónně očištěných průměrných cen základního jednosměrného tarifu a sezónně očištěné průměrné obsazenosti sedadel letadel pravidelně provozovaných letů do cílové destinace Řím, a to souhrnně za lety EU0724 a EU 0726.

[...obchodní tajemství...]

202. Úřad dále zjistil, že v posuzovaném období neexistovala silná závislost mezi počtem konkurentů na dané lince a cenou letenky ČSA, a to ve vztahu ke klasickým aliančním přepravcům i k nealiančním (nízkonákladovým) přepravcům. Neexistence znatelné závislosti ceny letenky ČSA na vstupu nealiančních (nízkonákladových) přepravců a struktura zákazníků ČSA a nízkonákladových přepravců členěná dle jejich tarifů a doby zakoupení letenky před požadovaným letem nasvědčuje existenci rozdílných zákaznických skupin.
203. Avšak vzhledem k tomu, že Úřad dospěl k závěru, že vyloučení jakéhokoliv konkurenta by bylo pro spojení vzniklý subjekt profitabilní i při relativně malém zvýšení obsazenosti letadel ČSA, nemohou být soutěžní obavy Úřadu závěrem o různých skupinách zákazníků na trhu pravidelné osobní letecké přepravy dostatečně rozptýleny přinejmenším bez přijetí příslušných závazků ve prospěch zachování účinné soutěže.
204. Trh nepravidelné letecké přepravy osob má na rozdíl od trhu pravidelné letecké přepravy odlišnou strukturu. Z informací získaných Úřadem vyplývá, že tento typ přepravy není na letišti Praha-Ruzyně poskytován aliančními přepravci, ale převážně menšími leteckými společnostmi, jejichž souhrnný tržní podíl na trhu nepravidelné osobní přepravy na letišti Praha-Ruzyně je cca [5-15] %, a dále společností TVS s tržním podílem cca [55-65] % a společností ČSA s tržním podílem cca [25-35] %.
205. Dopad případného omezení soutěže na trhu nepravidelné osobní letecké přepravy na letišti Praha-Ruzyně by se mohl projevat okamžitě zejména na úkor leteckých přepravců s nízkým tržním podílem. Na společnost TVS, která navíc využívá letiště Praha-Ruzyně jako bázové, a tudíž využívá služeb infrastruktury Letiště Praha v podstatně větší míře než menší charteroví přepravci, by spojením vzniklý subjekt

mohl rovněž aplikovat praktiky vedoucí k omezení přístupu ke vstupům, nicméně vzhledem k vysokému tržnímu podílu společnosti TVS by takové jednání muselo být dostatečně důrazné (např. výrazné zvýšení poplatků za služby přístupu k poskytování služeb infrastruktury ze strany spojením vzniklého subjektu) a dlouhodobé, aby mohlo vést k vyloučení společnosti TVS z části nebo celého trhu nepravidelné letecké přepravy na letišti Praha-Ruzyně. Vzhledem k tržnímu postavení společnosti TVS a z toho plynoucí silné vyjednávací pozice vůči odběratelům (zejména cestovním kancelářím) by totiž mohlo v případě zvýšení poplatků za služby infrastruktury pro TVS ze strany LP dojít spíše k částečnému pokrytí daného zvýšení cen z marží společnosti TVS, zbytek tohoto zvýšení by pak byl pravděpodobně přenesen formou navýšení cen pro odběratele, a tím by i nepřímo došlo k možnému přenesení vyšších cen za nepravidelnou leteckou přepravu na konečné spotřebitele. Navíc, společnost Holidays CA, jež ve skupině ČSA poskytuje služby na trhu nepravidelné letecké přepravy osob, má velmi omezené volné přepravní kapacity.⁵³

206. Lze tedy shrnout, že v případě omezení přístupu, respektive zvýšení ceny za přístup,⁵⁴ konkurentů na trh nepravidelné letecké přepravy osob na letišti Praha-Ruzyně, by spojením vzniklý subjekt byl velmi pravděpodobně schopen vytlačit malé charterové přepravce z trhu a navýšit cenu za poskytování služeb nepravidelné přepravy pro cestovní kanceláře s následným negativním dopadem na konečného spotřebitele – zákazníka cestovní kanceláře.
207. Z tohoto důvodu má Úřad za to, že shora uvedenou soutěžní obavu nelze dostatečně rozptýlit přinejmenším bez přijetí příslušných závazků ve prospěch zachování účinné soutěže.

V.1.1.2 Trh poskytování groundhandlingových služeb a trh liniové údržby letecké techniky

V.1.1.2.1 Schopnost omezit přístup

208. Střet nabídky a poptávky po poskytování groundhandlingových služeb a služeb liniové údržby letecké techniky probíhá především formou výběrového řízení na dodávku uvedených služeb, které jsou vypisovány leteckými přepravci. Služby *ground handlingu* a liniové údržby představují nezbytné služby pro letecké přepravce působící na trzích v oblasti pravidelné i nepravidelné osobní letecké přepravy na letišti Praha-Ruzyně. Každý subjekt podnikající v areálu letiště Praha-Ruzyně, tj. včetně poskytovatelů groundhandlingových služeb, oprav a údržby letecké techniky, musí být ve smluvním vztahu se společností LP. Provozovatel letiště Praha-Ruzyně poskytuje těmto subjektům služby a pronajímá prostory, které jsou nutné pro jejich podnikatelskou činnost. Společnost LP tedy má schopnost omezit, resp. zabránit vstupu či působení poskytovatelů těchto služeb, jež tito nabízejí leteckým přepravcům poskytujícím služby pravidelné i nepravidelné osobní letecké přepravy, a to např. formou neuzavírání či vypovězení smluv o pronájmu prostor a poskytování služeb ze strany Letiště Praha.

V.1.1.2.2 Motiv omezit přístup

209. Obecně platí, že pokud má spojením vzniklý subjekt přebytek kapacity na relevantním trhu, má i motiv omezit vstup nových konkurentů na tento trh. V tomto případě bude

⁵³ Dle restrukturalizačního plánu nemají být tyto kapacity ani ve střednědobém horizontu výrazně navyšovány.

⁵⁴ Ceny infrastrukturních služeb by současně byly navyšovány i pravidelným přepravcům, neboť LP je legislativou vázána k nediskriminaci leteckých přepravců při stanovení ceníku jejich služeb.

spojením vzniklý subjekt disponovat na trhu poskytování groundhandlingových služeb velmi vysokým tržním podílem (cca [75-85]%), a v důsledku realizace spojení tak na tomto relevantním trhu dojde k vytvoření dominantního soutěžitele. Spojením vzniklý subjekt bude mít současně k dispozici dostatečné kapacity, které by mu umožnily v případě potřeby navýšit objem poskytovaných služeb, a lze tedy předpokládat i motiv k omezení přístupu. Podobné závěry lze učinit i pro trh liniové údržby letecké techniky.

V.1.1.2.3 Možný dopad na účinnou soutěž

210. Vzhledem ke skutečnosti, že v posuzovaném případě Úřad dospěl k závěru, že je naplněna schopnost i motiv omezit účinnou soutěž na trhu, spojením vzniklý subjekt by mohl zejména bránit vstupu nových konkurentů na trh poskytování groundhandlingových služeb a trhy v oblasti údržby a oprav letecké techniky, respektive omezovat podmínky pro jejich efektivní působení takovým způsobem, že by tito konkurenti nebyli co do kvality služeb a ceny konkurenceschopní. Lze předpokládat, že uvedený postup by měl za následek odchod konkurentů spojujících se soutěžitelů z uvedených trhů, a tím i narušení soutěžního prostředí na nich.
211. Rovněž v tomto případě zmiňované obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže je pro její rozptýlení, dle názoru Úřadu, nezbytné přijetí příslušných závazků ve prospěch zachování účinné soutěže.

V.1.2 Omezení přístupu k zákazníkům

V.1.2.1 Trh pravidelné a nepravidelné letecké přepravy

212. Letečtí přepravci v oblasti pravidelné přepravy prodávají letenky prodejními kanály, které nejsou závislé na prodejních kanálech spojením vzniklého subjektu. Spojením vzniklý subjekt tedy nemá možnost omezit nebo zabránit leteckým přepravcům volně nabízet letenky na jimi provozované linky. Na trhu nepravidelné letecké přepravy je poptávka tvořena zejména velkými odběrateli (cestovní kanceláře a podniky). Tito odběratelé zpravidla vyhlašují tendry na zajištění služeb nepravidelné osobní letecké přepravy, přičemž možnosti účasti v tendrech jsou dány podmínkami určenými odběrateli. Ani na trhu nepravidelné letecké přepravy tak nemá spojením vzniklý subjekt schopnost omezit přístup leteckých přepravců k zákazníkům.
213. Z tohoto důvodu není dále nutné zkoumat ani motiv a ani dopad případných kroků vedoucích k omezení přístupu k zákazníkům. Tato forma možného negativního dopadu na hospodářskou soutěž plynoucí z vertikálního spojení soutěžitelů není v posuzovaném případě relevantní.

V.1.2.2 Trh poskytování groundhandlingových služeb a trh liniové údržby letecké techniky

V.1.2.2.1 Schopnost omezit přístup k zákazníkům

214. Spojením vzniklý subjekt (prostřednictvím společností ČSA a Holidays CA) představuje nejvýznamnějšího soutěžitele na trhu pravidelné letecké přepravy osob z/na letiště Praha-Ruzyně a druhého nejvýznamnějšího soutěžitele na trhu nepravidelné letecké přepravy osob v České republice. Současně by spojením vzniklý subjekt po uskutečnění posuzovaného spojení soutěžitelů byl nejvýznamnějším soutěžitelem na trhu poskytování groundhandlingových služeb a služeb liniové údržby letecké techniky. Uskutečněním předmětného spojení soutěžitelů se však na této skutečnosti *de facto* nic nemění, neboť společnost ČSA, resp. její dceřiné společnosti již před spojením byly

nejvýznamnějšími soutěžiteli na daných trzích (vyjma charterové přepravy osob, kde společnost ČSA zaujímá pozici druhého nejvýznamnějšího soutěžitele). V důsledku navrhované transakce tedy dochází „pouze“ ke zvýraznění odstupu spojením vzniklého subjektu na trhu groundhandlingových služeb od svého nejbližšího konkurenta.

215. Nicméně s ohledem na charakter střetu poptávky a nabídky na těchto trzích, jež byl popsán v kapitole V.1.1.2.1 tohoto rozhodnutí, tzn. s ohledem na existenci výběrových řízení vypsaných leteckými přepravci na zajištění dodavatele předmětných služeb, se Úřad domnívá, že spojením vzniklý subjekt nebude mít schopnost omezit přístup konkurentů k zákazníkům na trzích groundhandlingových služeb a služeb liniové údržby letecké techniky.
216. Rovněž tak s ohledem na skutečnost, že žádný z konkurentů na těchto trzích před spojením nedodával žádné služby skupině ČSA, posuzovaná transakce nezpůsobuje negativní dopady na konkurenty, jež by plynuly ze skutečnosti, že před spojením by odběry služeb spojujících se soutěžitelů představovaly značnou část příjmů konkurentů a jejich ztráta by způsobila nemožnost jejich dalšího působení na dotčených trzích.
217. Výše uvedený závěr však nijak nevyvrací možnost snížení konkurenceschopnosti jiných soutěžitelů ze strany spojením vzniklého subjektu prostřednictvím odmítnutí přístupu k infrastruktuře poskytované společností LP či prostřednictvím výrazného zhoršení obchodních podmínek za zpřístupnění této infrastruktury.

V.1.3 Vertikální efekty – ostatní nekoordinované účinky

V.1.3.1 Přístup k obchodně citlivým informacím konkurentů spojením vzniklého subjektu a možnost jejich zneužití

218. Provozovatel letiště Praha-Ruzyně shromažďuje řadu informací především od leteckých přepravců využívajících letiště Praha-Ruzyně. Informace jsou shromažďovány za účelem poskytování služeb letištní infrastruktury, plánování jejího rozvoje a tvorby ceníku služeb infrastruktury pro další období. Jedná se o následující oblasti informací: i) počet přepravených cestujících, a to jak celkově, tak i dle individuálních letů, ii) počet uskutečněných letů, a to jak celkově tak i v členění na jednotlivé destinace, resp. místa odletu, iii) informace o vzletové hmotnosti, iii) informace o obsazenosti letadel, a to jak celkově tak i v členění jednotlivých letů a iv) další statistiky. Tyto informace má společnost LP, popř. groundhandlingoví operátoři ve vztahu k již uskutečněným letům, některé z nich však má společnost LP k dispozici i s výhledem minimálně na nejbližší 2 roky.
219. Skutečnost, že by spojením vzniklý subjekt disponoval těmito informacemi, by vytvořila informační asymetrii mezi ním, respektive společností ČSA, a ostatními přepravci působícími na letišti Praha-Ruzyně, neboť tyto výše uvedenými údaji nedisponují (vyjma údaji o vlastních výkonech). Tato asymetrie může představovat pro spojením vzniklý subjekt, konkurenční výhodu oproti ostatním konkurenčním přepravcům. S ohledem na skutečnost, že ceny letenek (včetně jejich hlavních složek), minimálně v oblasti pravidelné osobní letecké přepravy, jsou veřejné a snadno dohledatelné, měl by spojením vzniklý subjekt k dispozici detailní informace, z nichž by bylo možné dovodit: i) postavení konkurenčního přepravce na dané lince a jím dosahované výsledky (příčemž obsazenost patří mezi významné ukazatele úspěšnosti podnikání v oboru letecké přepravy), ii) dopad změny obchodní politiky konkurentů na jejich obsazenost

a zejména iii) dopad určité konkrétní obchodní strategie spojením vzniklého subjektu na výsledcích konkurenčního přepravce, a to vše ve velmi krátké době. Sdílení uvedených informací, jež má k dispozici společnost LP (ať už jako provozovatel letištní infrastruktury nebo jako groundhandlingový operátor), s ČSA či HCA by mohlo mít za následek aplikaci takových obchodních podmínek spojením vzniklým subjektem, které by mohly vést k omezení (snížení frekvence letů) či k vytlačení konkurentů z části (konkrétní linky) či celého trhu pravidelné či nepravidelné letecké přepravy.

220. Skupina ČSA v současné době má přístup k výše uvedeným informacím prostřednictvím poskytování groundhandlingových služeb, a to zejména aliančním přepravcům, na rozdíl od Letiště Praha, které se orientuje spíše na letecké přepravce, kteří nejsou součástí leteckých aliancí (jedná se především o nízkonákladové přepravce). Realizací předmětného spojení by skupina ČSA (ČSA a Holidays CA) mohla získat přístup k informacím o svých dalších konkurentech na trhu pravidelné či nepravidelné osobní letecké přepravy, vůči kterým je omezování přístupu ke vstupům ze strany spojením vzniklého subjektu více pravděpodobné. Navíc, sdílením zmiňovaných dat by společností ČSA a Holidays CA získaly přístup i k údajům o budoucích obchodních plánech konkurenčních subjektů, přičemž těmito daty doposud skupina ČSA nedisponovala.
221. Úřad i v případě těchto obav z podstatného narušení hospodářské soutěže již v průběhu správního řízení konstatoval, že pro jejich rozptýlení bude nezbytné přijetí příslušných závazků ve prospěch zachování účinné soutěže.

V.2 Dopady horizontálního překrytí činností spojujících se soutěžitelů na trhu groundhandlingových služeb

222. Jak již Úřad v předchozí části rozhodnutí dovodil, kromě vertikálních efektů přinese realizace posuzovaného spojení soutěžitelů horizontální překrytí činností spojujících se soutěžitelů na trhu poskytování groundhandlingových služeb na letišti Praha-Ruzyně a s tím spojené přímé navýšení tržního podílu spojujících se soutěžitelů. Přitom navýšení tržního podílu spojujících se soutěžitelů by bylo tak zásadní, že výkony spojením vzniklého subjektu by dosahoval cca [75-85]% celkových výkonů realizovaných na uvedeném relevantním trhu. Mimo spojením vzniklý subjekt by jediným alternativním konkurentem zůstala společnost Menzies s tržním podílem cca [15-25] %. Už samotná existence subjektu s takto vysokým tržním podílem je dostatečnou indicií pro konstatování dominantního postavení tohoto subjektu. V posuzovaném případě je tato okolnost umocněna ještě skutečností, že spojením vzniklý subjekt je monopolistou na relevantním trhu poskytování infrastrukturních služeb, který je ve vztahu k poskytování pozemních odbavovacích služeb tzv. *upstream* trhem a společnost Menzies by tak byla odkázána na přístup k infrastrukturním službám ze strany subjektu, jehož součástí je i její hlavní konkurent.
223. Uvedené skutečnosti tak jednoznačně vzbuzují obavy Úřadu z narušení hospodářské soutěže na daném relevantním trhu a Úřad se domnívá, že i shora uvedenou soutěžní obavu lze dostatečně rozptýlit přijetím, především strukturálního, závazku ve prospěch zachování účinné soutěže.

V.3 Shrnutí dopadů spojení

224. Jednotlivé shora uvedené dílčí závěry lze z pohledu hodnocení dopadů na hospodářskou soutěž shrnout v následujících bodech.
225. Letiště Praha-Ruzyně je zařízením nezbytným (*essential facility*) pro působení subjektů na trzích pravidelné i nepravidelné letecké přepravy osob s místem odletu a přistání v Praze, a z tohoto důvodu je primárním předpokladem pro rozvíjení účinné soutěže na těchto trzích zachování principu otevřeného a rovného přístupu k infrastrukturním službám tohoto letiště. Realizací posuzovaného spojení by spojením vzniklý vertikálně integrovaný subjekt mohl aplikaci uvedeného principu omezovat zejména prostřednictvím odmítnutí nebo omezení přístupu k této infrastruktuře, popř. stanovením excesivně vysokých cen za její užívání.
226. Společnost LP disponuje a bude disponovat přístupem k citlivým obchodním informacím, jimiž nedisponuje žádný jiný subjekt působící na letišti Praha-Ruzyně. Jejich znalosti by mohl provozovatel pravidelné i nepravidelné letecké přepravy osob působící v rámci skupiny účastníka řízení využít a v důsledku toho aplikovat takové obchodní podmínky, které by mohly vést k omezení či k vytlačení konkurentů z části či celého trhu pravidelné či nepravidelné letecké přepravy z/na letiště Praha-Ruzyně.
227. Společnost LP v současné době sama může pomáhat rozvíjet a dle informací Úřadu i pomáhala rozvíjet hospodářskou soutěž na některých trzích služeb poskytovaných na letišti Praha-Ruzyně (např. služeb údržby či *ground handlingu*) tím, že poskytovala leteckým společnostem, jež provozovaly nebo chtěly začít provozovat své lety z/na letiště Praha-Ruzyně, informace o všech subjektech, jež tyto služby poskytovaly. V důsledku předmětného spojení soutěžitelů se však společnost LP stane součástí podnikatelského uskupení, jež bude nejvýznamnějším soutěžitelem jak v oblasti liniové údržby, tak i poskytování groundhandlingových služeb na území letiště Praha-Ruzyně. V důsledku této skutečnosti lze očekávat, že společnost LP přestane tyto informace leteckým společnostem poskytovat nebo začne, jako provozovatel letiště Praha-Ruzyně, sdělovat kontaktní údaje pouze na poskytovatele těchto služeb náležitých do podnikatelského uskupení, v jehož čele bude stát společnost Aeroholding. Tento krok by pak měl za následek postupné snižování konkurenčního prostředí na výše uvedených trzích.
228. S ohledem na skutečnost, že letiště Praha-Ruzyně je koordinovaným letišťem ve smyslu Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, je základním předpokladem pro vstup nového leteckého přepravce na letiště Praha-Ruzyně, popřípadě zavedení nové linky přepravcem již na tomto letišti působícím, přidělení letištního času (slotu). O přidělování slotů rozhoduje tzv. slotový koordinátor, kterým je na letišti Praha-Ruzyně Slotová koordinace ČR. Členy tohoto sdružení jsou společnosti LP, ČSA a TVS, přičemž nejvyšším orgánem sdružení je valná hromada, na kterou deleguje každý člen sdružení po dvou delegátech, statutárním orgánem je Výbor sdružení (volený nadpoloviční většinou hlasů na Valné hromadě), který má 4 členy, z nichž je prostou většinou volen Vedoucí koordinátor. V současné době je nezávislost celého sdružení garantována skutečností, že ani jeden z členů sdružení nemá prostřednictvím Valné hromady či Výboru schopnost blokovat jeho rozhodování, když pro jakékoli jeho rozhodnutí je třeba nadpoloviční většiny. Naopak po uskutečnění posuzovaného spojení bude spojením vzniklý soutěžitel

disponovat 4 z 6 delegátů na Valné hromadě s možností zvolit členy Výboru, ale například i změnit stanovy sdružení, tudíž bude schopen přijmout jakékoli rozhodnutí, ať už na úrovni Valné hromady či Výboru sdružení. V důsledku toho by mohla být dle názoru Úřadu narušena (i přes existující regulační rámec procesu přidělování slotů) nezávislost a transparentnost rozhodování Slotové koordinace ČR, jakožto slotového koordinátora.

229. Spojením vzniklý subjekt bude na trhu poskytování groundhandlingových služeb na letišti Praha-Ruzyně disponovat velmi významným tržním podílem s tím, že spojující se soutěžitelé obsluhují prakticky všechny významné přepravce jak na trhu pravidelné letecké přepravy osob, tak i na trhu nepravidelné letecké přepravy osob. Kombinace této skutečnosti ve spojení s handlingovými kapacitami spojujících se soutěžitelů a monopolním postavením v oblasti poskytování infrastrukturních služeb letiště Praha-Ruzyně, jež je nezbytným obchodním partnerem pro handlingové operátory, by mohlo vést k podstatnému omezení na relevantním trhu groundhandlingových služeb na území letiště Praha-Ruzyně.
230. Obdobnou obavu z vertikálního propojení, jakou naznačil Úřad ve výše uvedeném bodě (mezi významným groundhandlingovým operátorem a poskytovatelem infrastrukturních služeb na letišti Praha-Ruzyně), Úřad spatřuje i v oblasti poskytování služeb údržby na letišti Praha-Ruzyně.

VI. Námitky třetích osob

231. V průběhu správního řízení Úřad obdržel řadu připomínek k posuzovanému spojení od třetích subjektů, zejména konkurentů společnosti ČSA. V rámci svého šetření se Úřad se žádostí o stanovisko obrátil i na poskytovatele ostatních služeb působících na letišti Praha-Ruzyně, dále cestovní kanceláře, jakožto odběratele služeb na trhu nepravidelné letecké přepravy osob, ale i na státní instituce působící v oblasti civilního letectví či slotového koordinátora.
232. Řada oslovených subjektů přitom vyslovila názor, že posuzované spojení umožní spojujícím se soutěžitelům realizovat vertikální integraci, v důsledku které by mohlo dojít ke znevýhodnění konkurentů společnosti ČSA, kteří jsou zároveň odběrateli služeb společnosti LP na letišti Praha-Ruzyně. Toto letiště je totiž zařízením nezbytným pro výkon jejich podnikatelské činnosti (*essential facility*). Po realizaci posuzovaného spojení by dle názoru některých oslovených subjektů mohla společnost ČSA těžit z nadstandardních vztahů s provozovatelem letiště, což by se mohlo projevit zejména v nižších cenách za infrastrukturní služby, v přednostním přístupu k obchodním informacím o kapacitách letiště, v nekontrolovatelném sdílení a výměně citlivých obchodních informací týkajících se konkurentů společnosti ČSA.⁵⁵ Někteří soutěžitelé vyjádřili rovněž obavu, že spojením vzniklý subjekt nebude příchozím leteckým přepravcům poskytovat informace o svých konkurencích, tj. ostatních subjektech poskytujících na letišti Praha-Ruzyně služby pro letecké přepravce (např. služby *ground handlingu* či služby údržby a oprav letecké techniky).⁵⁶
233. Někteří významní celosvětově působící letečtí přepravci působící na letišti Praha-Ruzyně pak ve svých stanoviscích k posuzovanému spojení soutěžitelů Úřadu sdělili, že

⁵⁵ Např. společnost TVS (viz str. spisu č. 1228) a WizzAir (viz str. spisu č. 1442).

⁵⁶ Např. společnost Aerotech (viz str. spisu č. 932).

nemají výraznějších námitek, za předpokladu, že ze strany provozovatele letiště zůstane zachován otevřený přístup především k infrastruktuře letiště.

234. Provozovatel letiště by dle stěžovatelů tak mohl omezit přístup k základním službám a vybavenosti na *downstream* trhu letecké přepravy osob, a tím vytvářet bariéry pro vstup dalších konkurentů ČSA. V důsledku vertikálních efektů a s nimi spojenými výhodnějšími podmínkami pro ČSA stanovenými ze strany společnosti LP by mohlo dojít ke zvýšení nákladů konkurentů společnosti ČSA, kteří by nemohli dosahovat efektivity ČSA a byli by nuceni spojením dotčené relevantní trhy opustit.
235. Vedle zmiňovaných vertikálních efektů posuzovaného spojení poukazovali někteří oslovení soutěžitelé na tržní postavení spojením vzniklého subjektu na relevantním trhu groundhandlingových služeb, který by značně přesahoval 40% tržní podíl, a současně by v důsledku posuzovaného spojení došlo ke snížení soutěžitelů poskytujících tyto služby na letišti Praha-Ruzyně ze tří na dva, což by se projevilo ve zvýšení úrovně koncentrace trhu a potenciálně ve snížení konkurenčního prostředí na tomto relevantním trhu.⁵⁷
236. Jak již bylo výše uvedeno, především společnost TVS poukázala rovněž na skutečnost, že předmětná transakce má za cíl především poskytnout zakázanou státní podporu, neboť v souvislosti se spojením dojde k umožnění přesunu majetku z profitující společnosti LP do ztrátových ČSA. V důsledku toho by Úřad dle názoru společnosti TVS překročil svoje pravomoci, neboť by rozhodoval i v oblasti, v níž má výlučnou pravomoc Evropská komise.
237. Společnost TVS dále ve svých připomínkách upozornila, že již v říjnu 2009 došlo k personálnímu propojení obou spojujících se soutěžitelů a nastolení situace ekonomické závislosti ČSA na společnosti LP, což umožnilo společnosti LP vykonávat rozhodující vliv na činnost společnosti ČSA a tedy tuto společnost i kontrolovat ve smyslu § 12 odst. 4 zákona. Dle názoru společnosti TVS tak došlo k porušení § 18 odst. 1 zákona, neboť bylo uskutečněno spojení soutěžitelů a to před právní mocí rozhodnutí Úřadu, kterým se takové spojení povoluje.
238. Své stanovisko k námitkám týkajícím se údajné zakázané státní podpory a porušení § 18 odst. 1 zákona Úřad vyjádřil již v úvodu tohoto rozhodnutí v části I. Notifikační podmínky.
239. S ohledem na skutečnost, že námitky třetích osob související s dopady posuzovaného spojení soutěžitelů na účinnou hospodářskou soutěž se v podstatě ztotožňovaly (nebo alespoň byly velmi podobné) s obavami Úřadu, jež jsou shrnuty v předcházející části tohoto rozhodnutí, Úřad se jejich vypořádání věnuje v následující části rozhodnutí pojednávající o opatřeních ve prospěch zachování účinné soutěže.

VII. Opatření ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže

240. Ve smyslu § 17 odst. 4 zákona může Úřad povolení spojení podmínit splněním závazků, které ve prospěch zachování účinné soutěže Úřadu navrhli spojující se soutěžitelé před zahájením řízení o povolení spojení nebo v jeho průběhu.
241. Jak bylo uvedeno v úvodu tohoto rozhodnutí, Úřad na ústním jednání s účastníkem řízení ze dne 13. 9. 2011 vyjádřil svoje předběžné obavy z podstatného narušení účinné

⁵⁷ Např. společnost TVS (viz str. spisu č. 1261) či společnost Menzies (viz str. spisu č. 883).

- soutěže v důsledku posuzovaného spojení, které jsou shrnuty v části V.3 tohoto rozhodnutí.
242. V reakci na uvedené obavy Úřadu účastník řízení předložil v podání ze dne 21. 9. 2011 soubor závazků ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže pro případ povolení posuzovaného spojení ze strany Úřadu. Předložené závazky byly po následném projednání na ústním jednání ze dne 7. 10. 2011 modifikovány a dne 18. 10. 2011 předloženy v podobě, v jaké byly přijaty v tomto rozhodnutí.
243. Podle těchto závazků se účastník řízení zavazuje jednak k tomu, že zajistí, aby provozovatel letiště Praha-Ruzyně nadále zachovával otevřený a rovný přístup k letištní infrastruktuře a souvisejícím službám poskytovaným na letišti Praha-Ruzyně, přičemž tento otevřený přístup může být omezen pouze na základě objektivně ospravedlnitelných důvodů daných příslušnou účinnou právní úpravou, případně rozhodnutími příslušných správních orgánů, zejména pak z důvodů zajištění bezpečnosti civilního letectví nebo bezpečnosti provozování veřejného letiště za podmínek § 49f zákona o civilním letectví.
244. Dále se účastník řízení zavázal k tomu, že ve lhůtě do 3 měsíců od právní moci rozhodnutí přijme a zároveň zajistí dodržování takových opatření, v jejichž důsledku provozovatel letiště Praha-Ruzyně zůstane nadále a nepřetržitě právně, personálně i účetně oddělen od ostatních soutěžitelů, které budou po realizaci spojení účastníkem řízení kontrolovány. Zákaz personálního propojení bude spočívat v oddělení společnosti LP od společnosti Aeroholding a jí přímo či nepřímo kontrolovaných společností s výjimkou dceřiných společností LP ve vztahu k pozicím statutárního orgánu nebo člena statutárního orgánu, člena dozorčí rady, prokuristy i vedoucího zaměstnance.
245. Současně se účastník řízení zavázal ve lhůtě do 3 měsíců od právní moci tohoto rozhodnutí přijmout a dodržovat taková opatření, která vyloučí sdílení informací, zejména informací o kapacitách a obsazenosti konkurentů společnosti ČSA (resp. provozovatele pravidelné i nepravidelné letecké přepravy osob rámci spojení vzniklého soutěžitele), a to mezi provozovatelem letiště Praha-Ruzyně, na straně jedné, a ostatními společnostmi spojení vzniklého vertikálně integrovaného subjektu, na straně druhé.
246. Ve vztahu k obavám souvisejícím s přidělováním volných slotů na koordinovaném letišti Praha-Ruzyně se účastník řízení zavázal zajistit do 3 měsíců od právní moci tohoto rozhodnutí přijetí změny stanov Slotové koordinace ČR tak, aby pro změnu stanov sdružení, volbu členů výboru sdružení a volbu předsedy výboru sdružení bylo třeba 100% souhlasu všech členů sdružení. Současně se účastník řízení zavázal, že nebude blokovat přijetí nových členů za předpokladu, že se bude jednat o uchazeče z řad provozovatelů letecké přepravy osob využívajících letiště Praha-Ruzyně. Pro případ, že by počet členů tohoto sdružení byl roven či vyšší než 5, zavázal se účastník řízení navrhnout a neblokovat změnu stanov sdružení, na základě které by pro přijetí rozhodnutí postačovala prostá většina hlasů všech členů sdružení.
247. V souvislosti s obavami Úřadu z podstatného narušení hospodářské soutěže v důsledku horizontálního propojení aktivit spojujících se soutěžitelů v oblasti služeb *ground handlingu* se účastník řízení ve lhůtě do [...obchodní tajemství...] od právní moci rozhodnutí zavázal zajistit prodej části podniku společnosti LP tvořeného organizační

složkou „Handling“,⁵⁸ popřípadě prodej své majetkové účasti na jím kontrolované osobě, do jejíhož základního kapitálu by byla zmíněná organizační jednotka vložena nebo na kterou by byla tato část podniku společnosti LP převedena. Přitom nabyvatelem uvedených aktiv musí být taková osoba (fyzická či právnická), popřípadě entita, která bude v době realizace daného převodu na společnosti Aeroholding vlastnický, finančně a personálně nezávislá a která bude mít předpoklady k udržení a dalšímu rozvoji převáděné části podniku společnosti LP, přičemž výběr takového nabyvatele podléhá předchozímu schválení ze strany Úřadu.

248. Aby nemohlo dojít k znehodnocení převáděných aktiv pro budoucího kupujícího, zavázal se účastník řízení rovněž k tomu, že do dne realizace shora uvedeného převodu nebude předmětnou část podniku zatěžovat závazky nad rámec běžné provozní činnosti (zejména pak závazky týkající se rozsahu a kvality poskytovaných služeb, obchodních a jiných smluvních vztahů a majetkových či jiných hodnot) tak, aby v důsledku takových závazků nedošlo k poklesu hodnoty prodávané části podniku ke dni vydání tohoto rozhodnutí.
249. Současně se účastník řízení zavázal, že ve lhůtě 5 let od právní moci rozhodnutí nezíská aktiva tvořící předmět případného prodeje zpět do svého vlastnictví. Přitom zůstane účastníkovi řízení zachována možnost krátkodobé výpůjčky či pronájmu těchto aktiv v případě potřeby.
250. Pro případ, že by se účastníkovi řízení z objektivně ospravedlnitelných důvodů nepodařilo závazek spočívající v odprodeji části podniku společnosti LP tvořené organizační složkou „Handling“ v uvedené lhůtě realizovat, zavázal se účastník řízení ve lhůtě 14 dnů informovat odběratele groundhandlingových služeb společnosti LP, resp. předmětné části podniku této společnosti, o možnosti ukončení vzájemných smluvních vztahů dohodou bez jakýchkoli sankcí, a to na základě písemné žádosti těchto odběratelů podané a doručené do 3 měsíců ode dne doručení informace o možnosti takového ukončení smluvních vztahů.
251. S ohledem na obavy Úřadu týkající se poskytování služeb v oblasti údržby a oprav letecké techniky na letišti Praha-Ruzyně se účastník řízení zavázal ve lhůtě do 1 měsíce od právní moci tohoto rozhodnutí zajistit zachování otevřeného a rovného přístupu ke službám a technickým či jiným kapacitám poskytovaným či provozovaným subjekty, jež se realizací posuzovaného spojení stanou součástí spojení vzniklého soutěžitele, pro všechny zájemce o poskytování služeb údržby a oprav letecké techniky a *ground handlingu* na letišti Praha-Ruzyně, a to za transparentních, komerčně přiměřených a nediskriminačních podmínek. Současně se účastník řízení zavázal zveřejňovat na svých webových stránkách informace (včetně kontaktů) o všech poskytovatelích těchto služeb působících na letišti Praha-Ruzyně.
252. Platnost a účinnost všech navržených behaviorálních závazků č. I až VII stanovil účastník řízení na dobu, po kterou bude společnost Aeroholding vykonávat kontrolu nad provozovatelem letiště Praha-Ruzyně a současně nad provozovatelem pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy osob, a závazků č. XI a XII po dobu, po kterou bude společnost Aeroholding vykonávat kontrolu nad poskytovatelem služeb údržby a oprav letecké techniky a/nebo nad poskytovatelem služeb *ground handlingu*.

⁵⁸ Přesná identifikace části podniku společnosti LP tvořící samostatnou organizační složku s označením „Handling“ je součástí spisu vedeného v předmětném správním řízení.

VII.1 Zhodnocení přijatých podmínek a omezení ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže

253. Úřad účastníkem navržené závazky ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže posoudil jednak z pohledu, zda jsou způsobilé odstranit jeho vážné obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže na relevantních trzích, jednak zda jsou tato omezení ze strany Úřadu do budoucna kontrolovatelná.
254. Lze konstatovat, že navržené závazky reagují na shora identifikované obavy z možného narušení hospodářské soutěže zejména v důsledku posílení tržní síly a identifikovaných především vertikálních, ale i horizontálních účinků, vedoucích zejména k možnosti omezovat přístup k tzv. *essential facility* v podobě infrastruktury letiště Praha-Ruzyně.
255. Smyslem přijatých závazků je především zachování otevřeného a rovného přístupu konkurentů společnosti ČSA působících jak na trzích v oblasti letecké přepravy osob, tak i na trzích v oblastech *ground handlingu* a údržby a oprav letecké techniky. Úřad přijal tyto závazky garantující nediskriminaci konkurenčních subjektů působících na letišti Praha-Ruzyně především jako výraz posílení férových podmínek nezbytných pro účinnou soutěž mezi těmito subjekty. Zachování otevřeného přístupu a nediskriminaci přitom ve svých vyjádřeních požadovali rovněž někteří oslovení soutěžitelé.⁵⁹
256. Přitom účastník řízení má možnost omezit otevřený přístup k letištní infrastruktuře a souvisejícím službám stanovený v závazku č. I, a to na základě objektivně ospravedlnitelných důvodů daných příslušnou účinnou právní úpravou, případně rozhodnutím příslušných správních orgánů.
257. Jako další účinné oslabení dopadů z vertikálního propojení letecké přepravy osob a infrastrukturních služeb letiště Praha-Ruzyně vnímá Úřad závazek směřující k *unbundlingu* provozovatele letiště Praha-Ruzyně od ostatních činností provozovaných v rámci vertikálně integrovaného holdingu, který realizací posuzovaného spojení soutěžitelů vznikne. Zejména dojde k zabránění sdílení informací, které jsou společnosti LP známy z jeho činnosti a které by mohly být využity v konkurenčním boji například na trzích letecké přepravy osob ze strany ČSA či společnosti Holidays CA. Dle přijatého závazku reagujícího na tuto obavu nebude mít přístup k individuálním datům společnosti LP týkajícím se především kapacity a obsazenosti jednotlivých letů žádný zaměstnanec jakéhokoli subjektu náležícího do skupiny spojením vzniklého soutěžitele. Kromě personálního oddělení zahrnují závazky zajišťující shora uvedený *unbundling* i oddělení provozovatele letiště Praha-Ruzyně ve smyslu právním, personálním a účetním, přičemž toto oddělení se vztahuje na jakoukoli část podniku provozovatele letiště Praha-Ruzyně, tj. společnosti LP, který by mohl být ještě před realizací závazků z této společnosti vyčleněn. U závazků týkajících se *unbundlingu* sehrává důležitou roli rovněž fakt, že dokud nebude zmiňovaný *unbundling* uveden do praxe, nesmí účastník řízení majetkovou účast v provozovateli letiště Praha-Ruzyně nabýt, a tedy ani vykonávat kontrolu s výjimkou úkonů nezbytných ke splnění účastníkem řízení přijatých závazků. Pro úplnost Úřad uvádí, že obdobných opatření je užíváno pro zajištění transparentního a nediskriminačního chování majetkově vertikálně propojených subjektů působících v oblasti energetiky, například v zákoně č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických

⁵⁹ Např. letečtí přepravci Air France či KLM.

odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v ustanoveních o oddělení provozovatele distribuční soustavy od ostatních činností v energetice.

258. Přijetím závazků č. II až VI bude vyloučena jakákoli možnost výměny citlivých obchodních informací prostřednictvím personálního, právního a účetního propojení subjektů takovými informacemi disponujícími a takto nastavený *unbundling* v propojení s ostatními přijatými závazky účastníka řízení současně eliminuje i další možné obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže souvisejících s propojení provozovatele letištní infrastruktury a provozovatele letecké přepravy osob.
259. Rovněž tak je omezena motivace řídicích pracovníků společnosti LP na ekonomickém výsledku celé podnikatelské skupiny, jež má vzniknout v důsledku posuzovaného spojení soutěžitelů, když určuje, že jeho odměňování je závislé pouze na ekonomických výkonech společnosti LP.
260. Uvedený závazek tak má za následek rovněž odstranění obavy z možného stanovení excesivních cen za poskytování infrastrukturních služeb společnosti LP pro letecké přepravce operující na letišti Praha-Ruzyně. Společnost LP by v důsledku uplatňování předmětného závazku měla zohledňovat pouze svůj vlastní hospodářský výsledek a nikoli výsledky dalších společností v rámci skupiny účastníka řízení, zejména pak provozovatele pravidelné či nepravidelné letecké přepravy osob.
261. Ačkoli přidělování letištních slotů podléhá na koordinovaném letišti přísnému režimu, Úřad v průběhu svého šetření identifikoval určité obavy o nezávislost tohoto sdružení po realizaci předmětného spojení. K odstranění obav z upřednostňování společnosti ČSA při procesu přidělování slotů tak má směřovat závazek, v jehož důsledku by mělo dojít ke zvýšení *kvóra* potřebného pro rozhodování Slotové koordinace ČR na 100 % všech hlasů. V důsledku toho by společnost TVS, která je jediným členem tohoto sdružení mimo společnosti LP a ČSA s právem hlasovat na valné hromadě, získala blokační minoritu, v důsledku čehož by k rozhodování o změně stanov, volbě členů výboru sdružení a volbě předsedy tohoto výboru byla nutná jednomyslnost všech členů. Zde je nutno upozornit, že Úřad nepožadoval úplné odstranění blokačního vlivu spojujících se soutěžitelů na rozhodování Slotové koordinace ČR, neboť ani v takovém případě by nebyla zajištěna nezávislost rozhodování tohoto sdružení, neboť to by bylo zcela odvislé na vůli třetího člena.
262. Současně se účastník řízení zavázal neblokovat rozšíření členské základny, přičemž pro případ rozšíření na počet 5 a více členů, kdy by dosažení jednomyslnosti bylo z pochopitelných důvodů hůře proveditelné, se pak účastník řízení zavázal navrhnout změnu uvedeného *kvóra* na prostou většinu všech hlasů. V důsledku toho by společnosti ČSA a LP nedisponovaly ani blokační minoritou a jejich vliv na přidělování slotů na letišti Praha-Ruzyně by tak byl ještě více omezen.
263. V důsledku předmětného závazku bude vyloučena možnost, aby společnosti ČSA a LP využily svého vlivu a vahou svých hlasů společně prosadily změny stanov, volbu členů výboru, včetně jeho předsedy, Slotové koordinace ČR, popřípadě aby blokovaly přijetí nových členů sdružení z řad případných zájemců, provozovatelů letecké přepravy osob využívajících letiště Praha-Ruzyně.

264. K odstranění obav z horizontálního překrytí činností spojujících se soutěžitelů v oblasti *ground handlingu* směřuje jediný strukturální závazek předložený účastníkem řízení, který spočívá v odprodeji handlingových činností společnosti LP.
265. K navrhované divestici může dojít jednak přímým převodem části podniku společnosti LP tvořeného organizační jednotkou Handling, jednak vložím této části podniku do základního kapitálu formou nepeněžitýho vkladu nově založené společnosti kontrolované společností LP, popřípadě převodem části podniku na jinou společnost kontrolovanou společností LP. V této souvislosti Úřad upozorňuje na skutečnost, že na takovou část podniku společnosti LP, respektive společnost, jejíž by se nově stala součástí, se plně vztahuje povinnost *unbundlingu*, který se vztahuje na společnost LP ve vztahu k ostatním subjektům ze skupiny účastníka řízení.
266. Úřad v této souvislosti zdůrazňuje, že nabyvatelem veškerých převáděných aktiv může být jeden subjekt, který prokáže splnění předepsaných charakteristik, tj. bude nezávislý na spojujících se soutěžitelích a který bude splňovat předpoklady k udržení a dalšímu rozvoji převáděných částí spojujících se soutěžitelů. Úřad dále uvádí, že bude mít možnost před uskutečněním prodeje zkontrolovat, zda vybraný nabyvatel splňuje požadovaná výše uvedená kritéria, a tím i vyloučit možnost prodeje převáděných aktiv nezpůsobilému subjektu. Schválení vhodného nabyvatele přitom neodvisí od splnění notifikačních kritérií, a tedy povinnosti podat návrh na povolení spojení soutěžitelů ze strany nabyvatele.
267. Přitom Úřad upozorňuje, že smyslem a výlučným obsahem takového ustanovení je pouze verifikace splnění podmínek, které se vážou k převodu zmiňovaných aktiv, nikoli stanovení oprávnění Úřadu určovat konkrétního nabyvatele těchto aktiv. Porušení závazku vyžádat si souhlas Úřadu, respektive realizace prodeje předmětné části podniku bez tohoto souhlasu by byla považována za porušení závazků ze strany účastníka řízení s důsledky předpokládanými v § 19 odst. 1 zákona.
268. Současně se účastník řízení zavázal, že po dobu, kdy bude kontrolovat provozovatele pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy osob, nenabude odprodaná aktiva zpět.
269. Pro případ, že by se z objektivně ospravedlnitelných důvodů nepodařilo výše zmíněný prodej části podniku společnosti LP v uvedené lhůtě realizovat, zavázal se účastník řízení k tomu, že subjektům odebírajícím handlingové služby od společnosti LP, respektive od části podniku společnosti LP, která měla být předmětem převodu, umožní ukončit vzájemné smluvní vztahy se společností LP či společnostmi, do jejíhož základního kapitálu bude předmětná část podniku společnosti LP vložena či na kterou bude převedena, tak, aby se konkurenti provozovatele letecké přepravy kontrolovaného účastníkem řízení nedostali nechtěně do pozice odběratelů služeb svého konkurenta (viz závazek č. XI). Ti odběratelé handlingových služeb LP, kteří budou chtít změnit dodavatele těchto služeb, budou mít možnost požádat ve lhůtě do 3 měsíců od oznámení takové možnosti o odstoupení od příslušné smluvní dokumentace. Účastník řízení pak bude povinen jim toto ukončení smluvních vztahů do 1 měsíce od uvedené žádosti umožnit.
270. V souvislosti s výše uvedeným Úřad upozorňuje, že objektivnost důvodů, pro které nebylo možné prodej předmětné části podniku realizovat, je oprávněně posoudit na základě podkladů předložených ze strany účastníka řízení, přičemž nabídka s nižší

cenou než je cena požadovaná či předpokládaná prodávajícím není v žádném případě kritériem objektivnosti a případná nevýhodnost nabídkové ceny jde k tíži účastníka řízení. V případě, že by Úřad zmíněnou objektivnost nekonstatoval a účastník řízení by prodej nerealizoval, bylo by takové jednání účastníka řízení považováno za porušení závazků s důsledky předpokládanými v § 19 odst. 1 zákona.

271. V závazku č. XI a č. XII se účastník řízení zavázal jednak k tomu, že zajistí otevřený a rovný přístup ke službám a technickým či jiným kapacitám poskytovaným či provozovaným subjekty náležícími do holdingu spojením vzniklého soutěžitele pro všechny subjekty, které budou mít zájem poskytovat na letišti Praha-Ruzyně groundhandlingové služby a služby údržby a oprav letecké techniky. Tento závazek je reakcí na vertikální propojení infrastruktury letiště a činností ČSA v oblasti *ground handlingu* a údržby a oprav letecké techniky. Toto propojení sice již v případě *ground handlingu* společnosti LP existuje, nicméně v důsledku spojení dojde k výraznému navýšení technické i personální kapacity *ground handlingu*, a tím i ke zvýšení motivace uzavřít přístup k infrastruktuře letiště.
272. Současně se účastník řízení zavázal zveřejňovat na internetových stránkách provozovatele letiště Praha-Ruzyně informace (včetně kontaktních) o subjektech, které na letišti Praha-Ruzyně v uvedených oblastech působí. Tyto subjekty, respektive zájemci o poskytování uvedených služeb, by tak měly mít garantovány shodné podmínky pro provozování těchto služeb, jako budou mít subjekty náležící do holdingu účastníka řízení.
273. K vyloučení možnosti, že v souvislosti s posuzovaným spojením dojde k jednání vzbuzujícímu obavy Úřadu z narušení hospodářské soutěže před přijetím a provedením souboru závazků přijatých ve vztahu k provedení *unbundlingu* a vyloučení možnosti výměny obchodně citlivých informací, navrhl účastník řízení závazek č. XIV, který vylučuje implementaci spojení provozovatele letištní infrastruktury s ostatními společnostmi ve skupině kontrolované společností Aeroholding před tím, než bude zajištěn a realizován jeho plný *unbundling* ve smyslu navržených závazků.
274. V souvislosti s časovým aspektem souboru přijatých závazků a zejména v souvislosti s vertikálním charakterem posuzovaného spojení a plánovanou privatizací jednotlivých dotčených společností navrhl účastník řízení omezit trvání závazků č. I až VII po dobu, po kterou bude společnost Aeroholding vykonávat kontrolu nad provozovatelem letiště Praha-Ruzyně a současně nad provozovatelem pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy osob, a závazků č. XI a XII po dobu, po kterou bude společnost Aeroholding vykonávat kontrolu nad poskytovatelem služeb údržby a oprav letecké techniky a/nebo nad poskytovatelem služeb *ground handlingu*.
275. Z hlediska efektivity závazků je z pohledu Úřadu důležitým bodem závazků účastníka řízení především omezení, že před splněním závazků spočívajících v *unbundlingu* a zamezení sdílení informací nebude uskutečňovat ve výroku tohoto rozhodnutí definované spojení soutěžitelů. Zejména nenabude přímou či nepřímou majetkovou účast na provozovateli letiště Praha-Ruzyně, popřípadě na společnosti, jejíž součástí se stane část podniku společnosti LP tvořená organizační složkou „Handling“ či neučiní úkony, které by shora uvedený *unbundling* zmařily.
276. Pokud jde o celkovou dobu dodržování veškerých závazků, k nimž se účastník řízení zavázal, považuje Úřad dobu, po kterou bude účastník řízení mít možnost kontrolovat

provozovatele letiště Praha-Ruzyně a současně provozovatele pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy osob za dostatečnou, neboť v důsledku privatizace společnosti ČSA odpadne hlavní důvod pro obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže spočívající ve vertikální integraci provozovatele letiště a významného leteckého přepravce. Obdobné platí i ve vztahu k plnění závazků vztahujících se k *ground handlingu* a údržbě a opravám letecké techniky.

277. Ke stanovení lhůt pro splnění závazků Úřad konstatuje, že pro jejich efektivní působení na udržení a rozvoj hospodářské soutěže je nezbytná jejich rychlá implementace, přičemž v případech behaviorálních závazků považuje Úřad lhůtu 3 měsíců od právní moci rozhodnutí za přiměřenou například k přijetí interních směrnic vedoucích k *unbundlingu*, u strukturálního závazku spočívajícího prodeji část podniku Úřad považuje obvykle za nejdelší akceptovatelnou lhůtu pro uskutečnění požadovaného převodu dobu odpovídající [...*obchodní tajemství...*], doba [...*obchodní tajemství...*] tedy postačuje. Toto období je dle Úřadu dostačující pro vyčlenění převáděné části podniku nebo případné vložení do základního kapitálu jiné společnosti, případně převod na jinou společnost skupiny a následný odprodej potenciálnímu nabyvateli.
278. Jak vyplývá z výše uvedeného, v důsledku plnění závazků ve prospěch zachování hospodářské soutěže budou, při současné důsledné aplikaci regulatorního rámce platného v dotčené oblasti, v nezanedbatelné míře eliminovány soutěžní výhody plynoucí z vertikálního propojení infrastruktury letiště a významného leteckého přepravce a zůstane zachována možnost přístupu ostatních soutěžitelů působících na letišti Praha-Ruzyně k jeho infrastruktuře. Z hlediska materiálního Úřad tedy považuje přijatá omezení za dostačující pro odstranění vyjádřených obav z podstatného narušení soutěže, a byť se jedná o závazky veskrze behaviorálního charakteru, i za relativně snadno kontrolovatelné.

VIII. Právní posouzení

279. Podstatou posuzovaného spojení soutěžitelů je získání kontroly nad společnostmi LP, ČSA, RD, Sky Venture, Whitelines Industries, Holidays CA, CAH, CAT, CSAS, CALG a Amadeus Marketing ze strany společnosti Aeroholding. K předmětné transakci má dojít tak, že společnost Aeroholding má nabýt akcie a obchodní podíly představující 95,7% podíl na základním kapitálu společnosti ČSA a 100% podíl na základním kapitálu společností LP, RD, Holidays CA, CAH, CA T, CSAS a CALG, a tím i možnost tyto společnosti přímo a výlučně kontrolovat ve smyslu ustanovení § 12 odst. 3 písm. a) zákona.
280. Úřadem provedené šetření ukázalo, že uskutečněním předmětného spojení soutěžitelů by došlo k posílení tržní síly spojením vzniklého subjektu, přičemž zejména společnosti ČSA a LP již před realizací předmětného spojení disponovaly významnou hospodářskou a finanční silou, kdy současně infrastruktura letiště Praha-Ruzyně je zařízením nezbytným pro soutěžitele působící na daném letišti zejména v oblasti letecké přepravy osob, ale i v oblasti *ground handlingu* a oblasti údržby a oprav letecké techniky.
281. Úřad v průběhu správního řízení zkoumal, zda spojení bude mít za následek podstatné narušení hospodářské soutěže na relevantních trzích. Na základě analýzy relevantních trhů a pravděpodobných dopadů spojení na ně, podpořené oslovenými soutěžiteli,

Úřad zjistil, že v důsledku uskutečnění spojení by mohlo dojít k podstatnému narušení hospodářské soutěže na spojením dotčených trzích.

282. Za účelem odstranění obav z tohoto narušení hospodářské soutěže účastník řízení poté, co mu byly Úřadem sděleny předběžné závěry jeho šetření ve druhé fázi správního řízení, přijal závazky ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže a navrhl Úřadu, aby jimi podmínil svoje povolení předmětného spojení. Závazky, jejichž trvání omezil účastník řízení na dobu jeho výkonu kontroly nad provozovatelem letiště Praha-Ruzyně a současně provozovatelem pravidelné a/nebo nepravidelné letecké přepravy osob, popř. kontroly nad provozovatelem služeb *ground handlingu* a oprav a údržby letecké techniky, spočívají především v i) zachování rovného a otevřeného přístupu k infrastruktuře letiště Praha-Ruzyně, a to jak ze strany leteckých přepravců, tak subjektů poskytujících na tomto letišti služby *ground handlingu* a služby údržby a oprav letecké techniky, v ii) právním, účetním a personálním *unbundlingu* provozovatele letiště Praha-Ruzyně od ostatních činností v rámci skupiny účastníka řízení, dále v iii) oslabení vlivu společností LP a ČSA na rozhodování Slotové koordinace ČR a v iv) odprodeji části podniku společnosti LP představované organizační složkou Handling.
283. Úřad proto po zvážení všech okolností případu dospěl k závěru, že ve výroku uvedené závazky účastníka řízení jsou z důvodů uvedených v předcházejících částech rozhodnutí postačující k odstranění obav z podstatného narušení hospodářské soutěže na vymezených relevantních trzích.
284. Po analýze účastníkem řízení navržených závazků ve prospěch zachování účinné soutěže a jejich efektu na hospodářskou soutěž tedy Úřad konstatuje, že posuzované spojení soutěžitelů, za podmínky splnění takových závazků, nevzbuzuje vážné obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže na vymezených relevantních trzích především v oblasti letecké přepravy osob, ale i v dalších oblastech souvisejících s poskytováním infrastrukturních služeb letiště Praha-Ruzyně.
285. Z tohoto důvodu Úřad rozhodl o povolení posuzovaného spojení soutěžitelů v souladu s § 17 odst. 4 zákona tak, jak je uvedeno ve výroku, a ve stanovené lhůtě podle § 16 odst. 5 zákona vydává rozhodnutí, kterým posuzované spojení povoluje za podmínky splnění ve výroku uvedených závazků ve prospěch zachování účinné hospodářské soutěže.

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení v souladu s § 152 odst. 1 a 4, ve spojení s § 83 odst. 1 a § 85 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat do 15 dnů od jeho oznámení rozklad, o kterém rozhoduje předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Rozklad se podává u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Včas podaný a přípustný rozklad má odkladný účinek.

JUDr. Michal Petr, Ph.D.
ředitel Sekce hospodářské soutěže

v zastoupení

Ing. Milan Brouček
pověřený zastupováním

PM: 25. 10. 2011

Obdrží:

Mgr. Radek Pokorný, advokát
AK Pokorný, Wagner a spol.
Karolíny Světlé 301/8
110 00 Praha 1

Vypraveno dne:

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