S 13/05-4450/05-OOHS V Brně dne 22. července 2005

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení č.j. S 13/05, zahájeném dne 16. března 2005 podle § 18 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (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 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, na návrh účastníka řízení, jímž je společnost České aerolinie a.s., se sídlem Letiště Ruzyně, Praha 6, IČ: 45795908, ve věci povolení spojení soutěžitelů ve smyslu § 12 a násl. zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, vydává toto

r o z h o d n u t í :

Spojení soutěžitelů, k němuž má dojít dle ustanovení § 12 odst. 3 písm. a) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, na základě *[…obchodní tajemství…]*, v jejichž konečném důsledku společnost České aerolinie a.s., se sídlem Letiště Ruzyně, Praha 6, IČ: 45795908, získá možnost kontrolovat společnosti Travel Service, a.s., se sídlem Janáčkovo nábř. 59/138, Praha 5, IČ: 25663135, LEROX CZ, s.r.o., se sídlem Horňátecká 5/481, Praha 8, IČ: 25775260, a Leromik, S.L., se sídlem Secretario Artiles 36, Las Palmas de Gran Canaria, Španělské království, se dle § 16 odst. 4 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů,

p o v o l u j e .

O d ů v o d n ě n í :

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) zahájil dne 16. března 2005 na návrh společnosti České aerolinie a.s., se sídlem Letiště Ruzyně, Praha 6, IČ: 45795908 (dále jen „ČSA“), správní řízení č.j. S 13/05 ve věci povolení spojení soutěžitelů ČSA, na straně jedné, a Travel Service, a.s., se sídlem Janáčkovo nábř. 59/138, Praha 5, IČ: 25663135 (dále jen „TVS“), LEROX CZ, s.r.o., se sídlem Horňátecká 5/481, Praha 8, IČ: 25775260 (dále jen „LEROX“), a Leromik, S.L., se sídlem Secretario Artiles 36, Las Palmas de Gran Canaria, Španělské království (dále jen „LEROMIK“), na straně druhé, ve smyslu § 15 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 jen „zákon“).

Skutečnost, že se Úřad navrhovanou transakcí zabývá, byla zveřejněna v Obchodním věstníku č. 13/2005 ze dne 30. března 2005. V pětidenní lhůtě stanovené pro podání případných připomínek Úřad žádnou připomínku k uvedenému spojení soutěžitelů neobdržel.

Nicméně v souladu se zásadou objektivní (materiální) pravdy, ve snaze využít všechny dostupné způsoby k získání potřebných informací k objektivizaci stavu v oblasti dotčené předmětným spojením soutěžitelů, Úřad oslovil vybrané (i) konkurenty spojujících se soutěžitelů, (ii) odběratele produktů a služeb spojujících se soutěžitelů, jakož i Ministerstvo dopravy České republiky coby orgán státní správy působící v oblasti letecké dopravy, s žádostí o poskytnutí stanovisek k předmětnému spojení.

Na základě vyjádření oslovených subjektů, a zejména na základě závěrů provedené analýzy vycházející ze všech ve správním řízení shromážděných informací o spojením dotčených trzích, ale i 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.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti sdělil Úřad dopisem č.j. S 13/05-2804/05-OHS ze dne 14. dubna 2005 účastníku správního řízení, že ve smyslu ustanovení § 16 odst. 2 zákona bude v řízení nadále pokračovat a že rozhodnutí ve věci bude vydáno v souladu s ustanovením § 16 odst. 4 zákona ve lhůtě pěti měsíců od zahájení správního řízení.

Při posuzování spojení soutěžitelů Úřad vycházel zejména z návrhu na povolení spojení, dotazníku k povolení spojení, výročních zpráv a účetních závěrek spojujících se soutěžitelů 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 správního řízení na ně reagujících. Úřad zohlednil i svoji předchozí rozhodovací praxi a přihlédl k judikatuře Evropské komise[1].

1 Notifikační podmínky

K navrhovanému spojení soutěžitelů má dojít na základě *[…obchodní tajemství…]*.

V důsledku vypořádání všech shora uvedených smluv, k němuž by mělo dojít ve shodnou dobu, získá společnost ČSA částečně přímou 50% majetkovou účast ve společnosti TVS a částečně nepřímou majetkovou účast v této společnosti, odpovídající zbylým 50 % jejích akcií, a to prostřednictvím nabytí 100% podílu ve společnosti LEROX. Současně společnost ČSA získá 100% přímou majetkovou účast v holdingové společnosti

[1] tj. jednotlivé případy spojení leteckých dopravců, ale i např. *Report of the ECA Air Trafic Working Group – Mergers and alianes in civil aviation*

LEROMIK. Realizací předmětné transakce tak má společnost ČSA získat možnost kontrolovat společnost TVS, LEROX a LEROMIK.

Navrhovaná transakce tedy představuje spojení soutěžitelů ve smyslu § 12 odst. 3 písm. a) zákona. Podle uvedeného ustanovení zákona se za spojení soutěžitelů považují situace, kdy jedna nebo více osob, které nejsou podnikateli, ale kontrolují již alespoň jeden podnik, anebo jestliže jeden nebo více podnikatelů získá možnost přímo nebo nepřímo kontrolovat jiný podnik, zejména pak nabytím účastnických cenných papírů, obchodních nebo členských podílů.

V dalším se Úřad zabýval otázkou, zda navrhované spojení splňuje také druhé notifikační kritérium stanovené v § 13 zákona.

Vzhledem k tomu, že celkový čistý obrat všech spojujících se soutěžitelů dosažený za poslední účetní období na trhu České republiky je vyšší než 1,5 miliardy Kč a alespoň dva ze spojujících se soutěžitelů dosáhli každý za poslední účetní období na trhu České republiky čistého obratu vyššího než 250 mil. Kč, je podmínka ustanovení § 13 písm. a) splněna a navrhované spojení soutěžitelů podléhá povolení Úřadu.

2 Charakteristika spojujících se soutěžitelů

Společnost **ČSA** je akciovou společností založenou dle českého právního řádu. Jejími nejvýznamnějšími akcionáři jsou Fond národního majetku České republiky (56,92 %), Česká konsolidační agentura (34,59 %), společnost Česká pojišťovna a.s., se sídlem Spálená 75/16, Praha 1, IČ: 45272956 (4,33 %), a Hlavní město Praha (2,94 %).

Společnost ČSA se svým působením zaměřuje na následující odvětví činnosti: (i) pravidelná letecká osobní přeprava, (ii) letecká nákladní přeprava, (iii) nepravidelná (chareterová) letecká osobní přeprava, (iv) opravy a údržba letecké techniky, (v) poskytování služeb zásobování letadel potravinami a nápoji (catering), (iv) maloobchod se smíšeným zbožím a tabákovými výrobky a (vi) poskytování služeb při odbavovacím procesu (handling). Ostatní činnosti společnosti ČSA vyplývající z předmětu podnikání uvedeného v obchodním rejstříku mají pouze podpůrný a doplňkový charakter k výše uvedeným hlavním činnostem.

Společnost ČSA působí na území České republiky jednak přímo a druhak prostřednictvím jí kontrolovaných společností:

- ČSA Airtours a.s., se sídlem Kolejní 2, Praha 6, IČ: 61860336, která působí v oblasti služeb pasivního i aktivního cestovního ruchu se specializací na individuální turistiku, služební cesty, kongresy, konference a specializované zájezdy,
- ČSA Support s.r.o., se sídlem K letišti, Praha 6, IČ: 25674285, zabývající se úklidem objektů a letadel, zabezpečením dopravy nedoručených zavazadel, přepravy transferových cestujících do tranzitního hotelu a přepravy posádek k letadlům,
- AMADEUS MARKETING CSA, s.r.o., se sídlem Gestin centrum, V Celnici 1040/5, Praha 1, IČ: 49680030, která je činná v oblasti poskytování software a poradenství v oblasti hardware a software (prodej rezervačního systému, zajišťování souvisejících školení, technické a uživatelské podpory),
- CSA Services, s.r.o., se sídlem K letišti, Praha 6, IČ: 25085531, která se zaměřuje na poskytování cateringových služeb v oblasti neleteckého cateringu,
- Czech Charters, a.s., se sídlem Jana Kašpara 1/1609, Praha 6, IČ: 27145573, jež dosud fakticky nevykonává žádnou hospodářskou činnost a jejímž zapsaným předmětem podnikání je pronájem nemovitostí.

Společnost ČSA je členem mezinárodní letecké asociace leteckých společností Sky Team, sdružující kromě ní dalších osm leteckých přepravců, a to AeroMexico, Air France, KLM, Alitalia, Continental Airlines, Delta, Korean Air a Northwest Airlines. Mimoto je společnost ČSA členem Mezinárodní asociace leteckých přepravců (IATA), sdružující všchny významnější letecké společnosti celého světa, Asociace evropských aerolinií (AEA), jejímž členy jsou nejvýznamnější evropské letecké společnosti a sdružení „Slotová koordinace Praha“, které zodpovídá za přidělení volných letištích časů (slotů) pro přílet a odlet na Letišti Praha Ruzyně. Mimoto je společnost ČSA členem sdružení leteckých přepravců „Board of Airline Representatives“ (tzv. BAR).

- Společnost **TVS** je rovněž akciovou společností založenou v souladu s právním řádem České republiky. Jejími akcionáři v době před realizací posuzovaného spojení jsou společnost Travel servis, vlastnící akcie představjící 48,5% podíl na základním kapitálu, dále společnost G.T.O. (34,0% podíl), pánové Jiří Šimáně a Jaroslav Šmejkal (dohromady 16,0% podíl) a společnost LEROX (1,5% podíl). Prostřednictvím uvedených společností a osob je společnost TVS začleněna do struktury skupiny Unimex Group, jejíž jednotlivé složky vyvíjejí hospodářskou činnost v množství odvětví, včetně činnosti cestovních kanceláří, správy a pronájmu nemovitostí, provozování supermarketů a dalších. Skupina Unimex Group je kontrolována společností UNIMEX GROUP, a.s., se sídlem Václavské náměstí 53, Praha 1, IČ: 41693540.

Samotná společnost TVS působí v následujících odvětvích činnosti: (i) nepravidelná (charterová) letecká osobní přeprava, (ii) nízkonákladová pravidelná letecká osobní přeprava, kterou společnost TVS provozuje pod obchodní značkou Smart Wings. Společnost TVS rovněž provozuje činnost obdobnou charterové přepravě na bázi pronájmu letadel s posádkou (tzv.ACMI pronájem či *wet lease-out*), tato činnost má však pouze doprovodný charakter. Společnost TVS se nezabývá doplňkovými službami vztahujícími se k zajištění pravidelné nebo nepravidelné letecké přepravy. Zabezpečení těchto služeb si společnost TVS objednává od jiných na ní, nezávislých subjektů, které tuto činnost provozují, popřípadě je vykonává pouze pro svoji interní potřebu.

Společnost TVS je členem poradního sdružení Airline Operator`s Commettee a Slotové koordinace Praha.

Společnost TVS kontroluje společnost Travel Service Kft., se sídlem Wesselényi 16/A, Budapešť, Maďarská republika, jež podniká v oblasti nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob. Tato společnost však nepůsobí v České republice.

Společnost **LEROX** je společností s ručením omezeným, jejímiž dosavadními společníky jsou paní Lenka Viková, bytem Blažimská 2217/2, Praha 4, a pan Ing. Roman Vik, bytem Papírníkova 615/11, Praha 4. Jedná se o společnost holdingového typu, která nevyvíjí žádnou významnou vlastní hospodářskou činnost. Činnosti uvedené v předmětu podnikání této společnosti dle výpisu z obchodního rejstříku, tj. koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje, realitní činnost, poradenská činnost v oblasti ekonomiky a pronájem a půjčování věci movitých, vykonává jen ve minimální míře.

Společnost LEROX kontroluje prostřednictvím své 100% majetkové účasti společnost Travel Servis, která je činná jako společnost holdingového typu, přičemž zapsaným předmětem podnikání je koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje.

Společnost **LEROMIK** je obchodní společností založenou dle španělského právního řádu. Společnost LEROMIK je kontrolována společností Unimex Spain, která je součástí skupiny Unimex Group. LEROMIK je pouze společností holdingového typu, která nevyvíjí žádnou vlastní hospodářskou činnost.

Společnost LEROMIK kontroluje prostřednictvím 75% majetkového podílu společnost Visig Operationes Aeras S.A., se sídlem C/Buenos Aires 12-1A, Las Palmas de Grand Canaria, Španělské království, zabývající se nepravidelnou (charterovou) leteckou přepravou osob, avšak nikoli na území České republiky.

3 Relevantní trh

V průběhu správního řízení Úřad šetřil, zda posuzované spojení bude mít za následek podstatné narušení hospodářské soutěže na relevantním trhu. Za účelem zjištění, zda tato podmínka byla splněna, bylo třeba, aby Úřad vymezil, u jakého zboží a na jakém území dochází ke střetu nabídky a poptávky, tj. relevantní trh.

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 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.

3.1 Vymezení relevantního trhu

Při vymezování relevantních trhů v jednotlivých případech spojení, k nimž dochází dle § 12 odst. 3 zákona, se Úřad zaměřuje na činnosti, které na území České republiky provozuje soutěžitel, nad nímž je v důsledku spojení získávána kontrola, a z nich pak zejména na ty, které se zároveň překrývají s činnostmi navrhovatele.

Jak je z výše podaného výčtu podnikatelských aktivit spojujících se soutěžitelů patrné, spojením je dotčena především oblast letecké přepravy osob, a to zejména pravidelné letecké přepravy osob, nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob, a dále oblasti související, tj. opravy a údržba letecké techniky, poskytování služeb zásobování potravinami a nápoji, maloobchod se smíšeným zbožím a tabákovými výrobky a poskytování služeb při odbavovacím procesu.

Pokud jde o leteckou přepravu osob, společnost TVS, která je v rámci posuzované transakce nabývanou společností, působí v České republice v oblastech pravidelné letecké přepravy osob, a to dopravy nízkonákladové (tzv. *low cost carrier*), a nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob. Navrhovatel působí v České republice rovněž v oblasti nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob, z pravidelné letecké přepravy osob působí pouze v oblasti klasické plánované letecké přepravy osob (tzv. *full service* carriers). Výše uvedené služby související s leteckou dopravou na území České republiky provozuje pouze navrhovatel.

3.1.1 Pravidelná letecká přeprava osob

Pravidelnou leteckou osobní přepravou se rozumí letecká doprava cestujících prováděná podle letového řádu. V souladu s praxí Evropské komise, k jejímuž přístupu Úřad ve své rozhodovací praxi podpůrně přihlíží, Úřad v oblasti pravidelné letecké přepravy rozlišuje jako dva samostatné relevantní trhy (i) klasické plánované lety na straně jedné a (ii) tzv. nízkonákladové, resp. nízkotarifové, lety na straně druhé. Oproti klasickým plánovaným letům lze lety nízkotarifové charakterizovat prostřednictvím jejich nákladové struktury a typické kvality poskytovaných služeb, ale i dalšími faktory jako jsou létané destinace, používaná letadla, cenová politika, či typ cestujících.

Obecně platí, že pravidelná letecká přeprava osob, a to jak prostřednictvím klasických plánovaných letů, tak i letů nízkotarifových, není zastupitelná s leteckou přepravou nepravidelnou (charterovou), neboť tento segment je tvořen především prázdninovými charterovými lety prováděnými mimo pravidelný letový řád na základě individuálního požadavku zákazníků, kterými jsou typicky cestovní kanceláře. Oba segmenty se tak podstatně odlišují především strukturou odběratelů daných služeb. Pravidelná letecká přeprava není též obecně zastupitelná s jinými způsoby přepravy osob.

Leteckou osobní přepravu lze dále dělit 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. V této souvislosti platí, že v kontextu evropského regionu představují přímé a nepřímé lety na krátké vzdálenosti vzájemné substituty jen v několika výjimečných případech, mezi něž trasy se vztahem k České republice provozované spojujícími se soutěžiteli nepatří.

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 (no time-sensitive).

Při vymezování geografických relevantních trhů v oblasti pravidelné letecké osobní přepravy Úřad v souladu s praxí Evropské komise uplatňuje princip „místo odletu/místo určení“[2]. Podle tohoto destinačního přístupu pak každá kombinace místa odletu a cílové destinace představuje z pohledu zákazníka samostatný relevantní trh.

Společnost TVS působí v České republice v oblasti pravidelné nízkotarifové letecké přepravy osob pouze na pravidelných trasách Praha – Bangkok, Praha – Tenerife, Praha – Madrid, Praha – Londýn, Praha – Curych, Praha – Řím, Praha – Paříž, Praha – Dublin, Praha – Kodaň, a Praha – Amsterodam. Společnost ČSA působí v oblasti pravidelné letecké přepravy osob pouze v oblasti klasických (*full services*) letů.

Na základě výše uvedených skutečností Úřad pro účely tohoto rozhodnutí vymezil jako relevantní trhy v oblasti letecké nízkotarifní osobní dopravy **trhy letecké nízkotarifní přepravy osob na trasách (i) Praha – Bangkok, (ii) Praha – Tenerife, (iii) Praha – Madrid, (iv) Praha – Londýn, (v) Praha – Curych, (vi) Praha – Řím, (vii) Praha – Paříž, (viii) Praha – Dublin, (ix) Praha – Kodaň a (x) Praha – Amsterodam**.

3.1.2 Nepravidelná (charterová) letecká přeprava osob

Pokud jde o nepravidelnou (charterovou) leteckou přepravu osob, u tohoto typu dopravy nejsou fixně stanovena místa odletu a příletu. 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, Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice. 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. Tomuto závěru svědčí i skutečnost, že zákazníky charterových přepravců působících v České republice jsou až na výjimky tuzemské cestovní kanceláře a naopak odlety českých turistů se zahraničními cestovními kancelářemi

[2] „point of origin/point of destination“

ze zahraničních letišť jsou dosud spíše výjimečného charakteru. V oblasti nepravidelné letecké přepravy osob působí jak společnost TVS, tak i navrhovatel, tedy společnost ČSA.

Vzhledem ke shora uvedeným skutečnostem Úřad pro účely tohoto rozhodnutí vymezil jako věcně relevantní trh v oblasti chartrové letecké přepravy **trh nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob.**

V návaznosti na výše uvedené Úřad pro účely tohoto rozhodnutí vymezil z hlediska geografického relevantní shora uvedený věcně relevantní trh nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob **územím celé České republiky**.

4 Dopady posuzovaného spojení na hospodářskou soutěž

V rámci celkového posouzení spojení Úřad v souladu s ustanoveními hlavy IV zákona zkoumal, zda posuzovaným spojením soutěžitelů dojde k podstatnému narušení hospodářské soutěže na relevantním trhu. Za tím účelem se Úřad zaměřil na kritéria, jejichž zkoumání mu předepisuje zákon v ustanovení § 17 odst. 1. Posuzoval tedy 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.

4.1 Postavení spojujících se soutěžitelů na relevantních trzích

Pro potřeby správního řízení byly tržní podíly účastníků řízení na vymezených relevantních trzích zjišťovány za kalendářní rok 2004, případně též za kalendářní rok 2003 a 2002.

Jak již bylo uvedeno, k překrytí činností spojujících se soutěžitelů dochází pouze na relevantním trhu nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob. Na takto vymezeném relevantním trhu dosahuje společnost TVS tržního podílu vyjádřeného dle počtu přepravených osob cca *[…obchodní tajemství…]* **%** a společnost ČSA cca *[…obchodní tajemství…]***%** tržního podílu. Společný podíl spojením vzniklého subjektu tak bude činit přibližně *[…obchodní tajemství…]* **%**.

V této souvislosti je třeba konstatovat, že uvedený tržní podíl společnosti TVS zahrnuje rovněž tzv. in-house prodeje v rámci skupiny Unimex Group, jejímiž členy jsou rovněž cestovní kanceláře Čedok, Canaria Travel a ESO travel. Dle účastníka řízení míra těchto tzv. in-house prodejů v rámci daného podnikatelského uskupení tvoří až *[…obchodní tajemství…]* % cestujících přepravených společností TVS. Rovněž lze konstatovat, že v případě realizace posuzovaného spojení dojde k přerušení těchto majetkových vazeb s tím, že dojde ke snížení daného tržního podílu spojujících se soutěžitelů a uvedeným cestovním kancelářím budou moci svoje služby nabízet i další provozovatelé charterové letecké přepravy osob.

Dalším významným soutěžitelem působícím na relevantním trhu nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob je zejména společnost CHARTER AIR, s.r.o. (dříve FISCHER AIR, s.r.o.), se sídlem Letiště Ruzyně čp. 1017, Praha 6, IČ: 250 68 105, s cca 10% tržním podílem a dále pak zahraniční charteroví přepravci, prosazující se u tuzemských cestovních kanceláří. Jedná se především o letecké přepravce pocházející ze zemí, které jsou zároveň českými turisty vyhledávanými destinacemi, tj. Nouvelair Tunisia, Tunis Air, Karthago Airlines, Bulgaria Airlines, Croatia Airlines apod.

Na dalších vymezených relevantních trzích k horizontálnímu překrytí činností spojujících se soutěžitelů nedochází. Zatímco společnost TVS provozuje pod obchodní značkou Smart Wings pravidelné nízkotarifové lety na trasách Praha – Bangkok, Praha – Tenerife, Praha – Madrid, Praha – Londýn, Praha – Curych, Praha – Řím, Praha – Paříž, Praha – Dublin, Praha – Kodaň a Praha – Amsterodam, společnost ČSA pravidelné nízkotarifní lety vůbec neprovozuje.

S výjimkou trasy Praha – Curych a Praha – Londýn je společnost TVS na všech shora uvedených trasách prozatím jediným subjektem provozujícím pravidelnou nízkotarifovou leteckou přepravu osob s tomu odpovídajícím 100% tržním podílem. Na relevantním trhu letecké nízkotarifové přepravy osob na trase Praha – Curych působí mimo TVS od roku 2004 společnost Helvetic, jejíž tržní podíl dosáhl cca 60 %. Na trase Praha Londýn pak působí společnosti Easy Jet a BMI Baby, jejichž tržní podíl činí cca 98 %.

4.1.1 Posouzení spojení z hlediska tržních podílů spojujících se soutěžitelů dosahovaných na relevantních trzích

Nejvážnější obavy z podstatného narušení hospodářské soutěže spatřoval Úřad ve svém Oznámení o pokračování v řízení ze dne 14. dubna 2005 ve výrazném posílení postavení spojením vzniklého subjektu na vymezených relevantních trzích.

Z údajů o tržních podílech spojujících se soutěžitelů vyplývá, že k navýšení tržního podílu spojujících se soutěžitelů dojde v důsledku realizace spojení na relevantním trhu nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob. Dosavadní *[…obchodní tajemství…]***% tržní podíl společnosti ČSA se tak zvýší na celkových cca** *[…obchodní tajemství…]* **%**.

Naproti tomu na dalších vymezených relevantních trzích zůstanou stávající podíly zachovány, v důsledku realizace spojení dojde pouze k převzetí tržních podílů dosahovaných na těchto trzích společností TVS ze strany společnosti ČSA.

V této souvislosti je však nezbytné zdůraznit, že společnost ČSA, ačkoli nepůsobí na vymezených relevantních trzích z oblasti pravidelné nízkotarifní letecké přepravy osob, provozuje na všech trasách, na nichž působí společnost TVS, s výjimkou linek Praha – Bangkok a Praha – Tenerife, klasickou (full service) pravidelnou leteckou přepravu osob. Přitom na trasách z Prahy do Amsterodamu, Madridu, Paříže, Říma a Dublinu disponuje společnost ČSA – pokud jde o tzv. *full service* lety – *[…obchodní tajemství…]* tržním podílem. Ačkoli se jedná o odlišné relevantní trhy, představují svojí povahou klasické pravidelné lety a nízkotarifní pravidelné lety související trhy. V tomto ohledu tedy k posílení stávajícího postavení společnosti ČSA nepochybně dojde.

Na základě shora uvedených skutečností Úřad konstatuje, že v důsledku posuzovaného spojení dojde na relevantním trhu nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob ke vzniku, respektive posílení dominantního postavení společnosti ČSA, jakožto národního dopravce s domovským letištěm Praha Ruzyně.

Na druhou stranu je nezbytné, zejména ve vztahu k relevantnímu trhu nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob, přihlédnout k v úvahu přicházející širší geografické dimenzi relevantních trhů v oblasti letecké přepravy. Přestože Úřad nepřistoupil k širšímu geografickému vymezení tohoto relevantního trhu, jak to navrhoval účastník řízení, který má za to, že do území s dostatečně homogenními podmínkami by měla být zahrnuta kromě shora uvedených tuzemských letišť rovněž přilehlá letiště ve Vídni, Linci, Bratislavě, Drážďanech a Krakově. Odlety z letišť na území České republiky či v příhraničí realizuje, i když prozatím v minimální míře, nebo může realizovat převážná většina charterových přepravců působících v sousedících zemích a stejně tak i využívat většina významných cestovních kanceláří. Poptávka po charterové přepravě z letišť v České republice není omezena jen na české

subjekty, například cestovní kanceláře a zákazníci z jižní části Polska využívají často odletů z letiště Ostrava – Mošnov. Podobně jsou využívány odlety z letiště v Brně cestovními kancelářemi a individuálními klienty ze Slovenska. To platí rovněž naopak, když spádové oblasti příhraničních letišť zasahují i na území České republiky.

4.2 Vertikální propojení spojujících se soutěžitelů

Dalším z dopadů posuzovaného spojení, ke kterému se rovněž vztahovaly obavy Úřadu z podstatného narušení hospodářské soutěže sdělené účastníkovi řízení prostřednictvím oznámení o pokračování v řízení ze dne 14. dubna 2005, je vertikální propojení spojujících se soutěžitelů, při kterém bude mít společnost ČSA možnost poskytovat společnosti TVS služby související s provozování letecké přepravy osob.

Společnost ČSA lze zařadit mezi klasické národní dopravce, pro něž je typická vertikální integrace ve vztahu k dalším činnostem souvisejícím s leteckou dopravou, tj. údržbě letecké techniky, službám zásobování letadel potravinami a nápoji (catering) a poskytování služeb při odbavovacím procesu (handling) na svém domovském letišti. Tato vertikální integrace je typická pro většinu národních leteckých přepravců.

Poskytování oprav a údržby letecké techniky a související činnosti zahrnuje množství činností, které lze diverzifikovat na několik úrovní/stupňů poskytování údržby letadel pro externí zákazníky. Obecně se rozlišuje tzv. lehká (základní) údržba, těžká údržba, údržba strojů a údržba součástek, přičemž platí, že základní údržbu flotily si každá letecká společnost provádí sama. Další členění lze provést například v závislosti na typu či velikosti udržovaných letadel, přičemž je obvyklé, že společnosti působící v oblasti oprav a údržby letadel poskytují svoje služby jen pro některé typy či velikost letadel. S údržbou letecké techniky pak souvisí řada dalších činností jako například předletové prohlídky a odmrazování letadel.

Společnost TVS provádí opravy a údržbu pouze svých vlastních letadel, a to jen na úrovni tzv. základní a lehké údržby. Zbývající úrovně údržby si společnost TVS zajišťuje v zahraničí. Společnost ČSA poskytuje předmětné služby na svém domovském letišti v Praze, přičemž kromě předletových prohlídek a služeb odmrazování, které na území České republiky poskytuje také společnost Menzies Aviation (Czech), s.r.o., se sídlem K letišti 57/1049, Ruzyně, Praha 6, IČ: 16948904 (dále jen „MENZIES“), je společnost ČSA jediným poskytovatelem uvedených služeb na území České republiky.

Poskytování cateringových služeb zahrnuje kromě samotného zásobování potravinami a nápoji letadel (in-flight catering) rovněž související činnosti jako balení potravin a jejich doprava k letadlům. Ze spojujících se soutěžitelů poskytuje služby cateringu pouze společnost ČSA, jejíž podíl na letišti Praha Ruzyně se pohybuje okolo *[…obchodní tajemství…]* % při vyčlenění cateringu pro potřebu vlastních linek, naopak při započtení i in-house cateringu by se jednalo o cca *[…obchodní tajemství…]* %. Jediným konkurentem působícím v dané oblasti na letišti Praha Ruzyně je společnost GASTRO-HROCH s.r.o., se sídlem Kříženeckého nám. 322, Praha 5, IČ: 63979845 (dále jen „GASTRO“).

Poskytování služeb při odbavovacím procesu je nezbytnou součástí letecké osobní přepravy a zahrnuje odbavení letadel na letištní ploše, handling (tj. odbavení) cestujících, a u nákladní přepravy je to pak cargo handling, tj. zajištění příjmu a odbavení nákladních zásilek na letišti. V oblasti osobního handlingu působí ze spojujících se soutěžitelů opět pouze společnost ČSA, přičemž podíl této společnosti ve vztahu k letišti Praha Ruzyně je přibližně *[…obchodní tajemství…]* %, respektive *[…obchodní tajemství…]* % po odečtení handlingu vlastních linek. Významnými konkurenty společnosti ČSA v této oblasti jsou společnost MENZIES s cca *[…obchodní tajemství…]*% podílem, respektive *[…obchodní*

tajemství…]% při vyčlenění handlingu společnosti ČSA pro vlastní linky, a společnost Česká správa letišť s.p., se sídlem K letišti 6/1019, Praha 6, IČ: 62413376 (dále jen „ČSL“), s *[…obchodní tajemství…]*%, resp. *[…obchodní tajemství…]*%, podílem.

Všechny shora uvedené konkurenční společnosti, které jsou v současné době dodavateli služeb pro společnost TVS vyjádřili ve svých stanoviscích obavy z narušení hospodářské soutěže.

Zatímco pro společnosti MENZIES a ČSL představují dodávky služeb pro TVS zanedbatelné podíly na jejich celkovém obratu a případné převzetí společnosti TVS jako odběratele ze strany účastníka řízení jim tak nezpůsobí výraznou finanční újmu, u společnosti GASTRO může být situace odlišná. Společnost GASTRO na výzvu Úřadu uvedla, že si pronajala pozemek na letišti Praha Ruzyně na 50 let a začala na něm výstavba nového zařízení pro účely cateringu, přičemž výstavba začala s ohledem na ustanovení směrnice Rady (EHS) č. 96/97 o přístupu na trh pozemního odbavování na letištích Společenství, z níž vyplývá, že na ruzyňském letišti by měli působit nejméně dva soutěžitelé v oblasti cateringu.

Spojení by podle společnosti GASTRO znamenalo pro společnost ztrátu nejvýznamnějšího odběratele, což by v konečném důsledku mohlo znamenat ztrátu konkurenceschopnosti vůči existujícímu cateringu společnosti ČSA. Z tohoto důvodu se společnost GASTRO domnívá, že spojení hrubým způsobem porušuje konkurenceschopnost, neboť dojde ke vzniku monopolu na trhu cateringu na letišti Ruzyně.

Pro posouzení dopadů vertikálního propojení spojujících se soutěžitelů je v daném případě prvořadým aspektem fakt, že účelem zákona je ochrana hospodářské soutěže jako ekonomického jevu ve prospěch spotřebitelů a nikoli ochrana individuálních zájmů jednotlivých soutěžitelů. Vzhledem ke skutečnosti, že příslušné smlouvy o poskytování daných služeb jsou smlouvami relativně krátkodobými s krátkou výpovědní lhůtou a vzájemné odběratelsko dodavatelské vztahy nelze pojímat jako vztahy výhradní, nemají stávající dodavatelé daných služeb žádnou garanci, že konkrétní odběratel, v tomto případě společnost TVS, bude nepřetržitě odebírat jimi nabízené služby. Vzhledem k výše uvedenému a s ohledem na skutečnost, že na letišti Praha Ruzyně zůstanou nadále zachovány podmínky pro další působení soutěžitelů konkurujících společnosti ČSA, jakož i dostatek potenciálních odběratelů předmětných služeb, má Úřad za to, že vertikální propojení spojujících se soutěžitelů nepovede k podstatnému narušení hospodářské soutěže na vymezených relevantních trzích či v souvisejících oblastech působení spojujících se soutěžitelů.

Mimoto, pokud jde o vertikální integraci, je třeba konstatovat, že v důsledku posuzovaného spojení dojde k přetržení vertikálního napojení společnosti TVS na skupinu Unimex Group, jejíž součástí jsou významné cestovní kanceláře. Uvedená skutečnost naopak povede k posílení konkurenčního prostředí na relevantním trhu nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob s možností vstupu nových soutěžitelů, neboť cestovní kanceláře ze skupiny Unimex Group budou mít napříště možnost zvolit si leteckého přepravce mimo jejich podnikatelské uskupení.

4.3 Hospodářská a finanční síla

Jedním z hlavních kritérií, podle nichž Úřad posuzuje dopady konkrétního spojení z hlediska současného stavu soutěžního prostředí na relevantních trzích a jeho budoucího vývoje, je v souladu s § 17 odst. 1 zákona hospodářská a finanční síla spojujících se soutěžitelů v porovnání s hospodářskou a finanční silou konkurujících subjektů na spojením dotčených trzích.

Hospodářskou sílu lze obecně pojmout jako určitý souhrn konkurenčních výhod, kterými jednotliví soutěžitelé disponují. Jednou z těchto výhod pak může být zejména vyšší

finanční síla jako vyjádření možnosti přístupu k finančním zdrojům. Mezi základní kritéria hodnocení finanční a hospodářské síly může patřit výše obratu, hodnota investičního a finančního majetku v porovnání s ostatními konkurenty, rozsah jejich výrobkového portfolia a dosahovaná výše úspor z rozsahu.

Spojením vzniklý subjekt bude disponovat celkovým obratem přibližně ve výši 20 – 30 mld. Kč[3]. Uvedený celkový obrat spojením vzniklého subjektu je přinejmenším srovnatelný s obraty dosahovanými zahraničními národními dopravci, ve většině případů však bude obrat spojením vzniklého subjektu podstatně nižší. Tato skutečnost je důsledkem toho, že v oblasti letecké dopravy působí především nadnárodní skupiny sdružené do značné míry kolem jednotlivých národních leteckých přepravců

Významným kritériem, které rovněž vypovídá o hospodářské síle jednotlivých soutěžitelů, je **rozsah jejich výrobkového portfolia** (dále též „portfoliová síla“). Společnost ČSA v důsledku realizace spojení rozšíří své portfolio nabízených služeb o nízkotarifovou leteckou osobní přepravu, což však v případě národního leteckého přepravce není situace nijak výjimečná.

Přestože toto rozšíření portfolia přinese konkurenční výhodu spojením vzniklému subjektu, nebude ani tato skutečnost ve světle hospodářské a finanční síly konkurenčních subjektů znamenat narušení hospodářské soutěže na spojením dotčených trzích.

4.4 Právní a jiné překážky vstupu dalších soutěžitelů na spojením dotčené trhy

Bariéry vstupu na trh jsou významným kriteriem pro posouzení toho, jaký prostor existuje na relevantních trzích pro realizaci nezávislého soutěžního chování. Jednak 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.

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. Překážky vstupu na trh mohou být dále prohloubeny dalšími faktory, jako jsou stagnující nebo klesající poptávka, doba působení na trhu, loajalita odběratelů, význam výzkumu a vývoje či geografické ohledy.

V oblasti letecké dopravy platí více než v obvyklé míře typické pro jiná odvětví činnosti, že bariéry vstupu jsou významným faktorem ovlivňující postavení spojujících se soutěžitelů s ohledem na potenciální konkurenci a soutěž. V oblasti osobní letecké přepravy náleží mezi tyto bariéry zejména následující faktory: (i) strukturální faktory, jako je nedostatek slotů, frekvence letů, struktura sítě linek spojených s daným letištěm (hub-and-spoke structure) apod., (ii) regulatorní faktory, jako je systém alokace slotů, a (ii) soutěžní chování na trhu.

Konkurenční prostředí v oblasti letecké dopravy v podmínkách České republiky je nutné posuzovat především z mezinárodního pohledu, neboť objem vnitrostátní letecké

[3] Většinu svého obratu dosáhl spojením vzniklý subjekt na území České republiky za rok 2003, tento obrat představuje cca 99 % celkového celosvětového obratu tohoto subjektu

dopravy je v porovnání s objemem letecké dopravy mezinárodní prakticky zanedbatelný. Pro letecký provoz v rámci Evropské unie je charakteristická plná liberalizace letecké dopravy, která vytváří harmonizované (tj. jednotné právní předpisy) a konkurenční prostředí mezi leteckými dopravci EU. To je upraveno zejména prostřednictvím tzv. 3. liberalizačního balíčku, který je tvořen třemi navzájem propojenými nařízeními Rady (EHS). Jedná se o nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 o vydávání licencí leteckým dopravcům, nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství, a Nařízení (EHS) č. 2409/92 o tarifech a sazbách za letecké služby.

Jak potvrdilo svým stanoviskem rovněž Ministerstvo dopravy České republiky (dále jen „MD ČR“), uvedené právní předpisy zajišťují stejné podmínky přístupu leteckých dopravců na jednotný přepravní trh EU, tj. včetně přepravního trhu České republiky (vydávání licencí leteckým dopravcům za shodných podmínek, v zásadě neomezený přístup leteckých dopravců na linky uvnitř EU) a volné stanovování tarifů za letecké služby v EU. V případě, že jakýkoli letecký přepravce splňuje platné předpisy provozování mezinárodní letecké přepravy, nejsou mu kladeny žádné zábrany z obchodního hlediska.

K zamezení uplatňování nepřiměřených cen lze potom využít ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. a) Nařízení (EHS) č. 2409/92, podle kterého může členský stát kdykoli rozhodnout o zrušení základního tarifu, který je v porovnání s celou tarifní strukturou pro leteckou linku a jinými souvisejícími faktory, včetně konkurenční situace na trhu, nadměrně vysoký v neprospěch uživatelů ve vztahu k nákladům leteckého dopravce.

Co se týče letů z Evropské unie do destinací mimo ni, uplatňuje se nediskriminační přístup pro všechny soutěžitele, kteří jsou tzv. usazenými podniky v jednotlivých členských státech EU v rámci tzv. svobody usazování. Pro to, aby byl určitý dopravce považován za usazený podnik v určitém členském státě, zpravidla postačuje pouze existence obchodního zastoupení či pobočky. Přístup na trhy mezi Českou republikou a třetími zeměmi (mimo EU) v pravidelné letecké přepravě se řídí především dvoustrannými dohodami o letecké dopravě/leteckých službách. V nepravidelné letecké přepravě se tento přístup na trhy řídí ve většině případů podmínkami, které stanovuje přijímající stát.

Přestože některé dohody o letecké přepravě/leteckých službách dle názoru MD ČR neposkytují leteckým dopravcům možnost liberálního chování na trhu, lze mít za to, že z celkového pohledu se čeští letečtí dopravci pohybují ve vztahu k dopravcům třetích zemí a potažmo ve vztahu k dopravcům EU ve vysoce konkurenčním prostředí.

Pokud jde o faktory, které mohou představovat bariéry pro vstup nových leteckých dopravců na přepravní trh České republiky, MD ČR potvrdilo, že s určitými kapacitními omezeními ve špičkových provozních hodinách se tito noví letečtí dopravci mohou setkat pouze na letišti Praha Ruzyně. Tato omezení však nepředstavují zamezení vstupu novým leteckým dopravcům, ale způsobují přesunutí jejich provozu do mimošpičkových provozních časů. Ačkoli i tato skutečnost by mohla přinést konkurenční znevýhodnění vstupujících soutěžitelů, je nutno uvést, že kapacitní omezení na letišti Praha Ruzyně, které je letištěm plně koordinovaným, jsou postupně odstraňována přijímáním příslušných opatření, ať už se jedná o výstavbu nových rychlých odbočení na stávajícím dráhovém systému letiště, výstavbu nového terminálu Sever 2 a přípravu výstavby nové paralelní vzletové a přistávací dráhy 06R/24L.

Pokud jde volné letištní časy, tzv. sloty, nezávislost a transparentnost jejich přidělování vychází z principů stanovených Mezinárodní asociací leteckých přepravců (IATA) a Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a je ošetřena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004, kterým se mění nařízení 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 doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Slotovým koordinátorem na letišti Praha Ruzyně je z pověření MD ČR otevřené profesní sdružení právnických osob „Slotová koordinace Praha“. Stávajícími členy sdružení jsou společnost ČSL, ČSA, TVS, a CHARTER AIR, s.r.o. Tomuto sdružení je pak nápomocen Koordinační výbor složený ze zástupců uživatelů letiště a MD ČR. Vlastní koordinace je prováděna společností ČSL, mající zájem na operování co největšího počtu leteckých dopravců. Vlastní přidělení slotů 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 odletových východů, počtu cestujících v jednotlivých částech odbavení a v neposlední řadě stanovení počtu pohybů v době platnosti nočního hlukového omezení. V případě, že dopravci není možné vyhovět v jeho žádosti o letištní slot, s pomocí koordinačního systému koordinátor navrhuje nejbližší možný slot, k němuž se musí daný dopravce vyjádřit. Pokud dopravce není schopen tento slot akceptovat, dochází k další komunikaci mezi dopravcem a koordinátorem dokud dopravce neakceptuje koordinátorem navržený čas. Dostupnost slotu je vypočítávána on-line v průběhu koordinování slotů v koordinačním systému.

Vzhledem k používání shora uvedených pravidel lze konstatovat, že případná realizace posuzovaného spojení se nepromítne do systému přidělování slotů na letišti Praha Ruzyně ani kdyby došlo ke změně členů počtu Slotové koordinace Praha.

Shora uvedené závěry potvrdilo MD ČR, které uvedlo, že vzhledem k velikosti přepravního trhu České republiky v oblasti letecké dopravy zastává MD ČR otevřenou a liberální politiku vůči třetím zemím, což jednak usnadňuje zajištění co nejširších příležitostí pro uplatnění, ale rovněž se odráží i v přítomnosti více než 50 pravidelných leteckých dopravců, více než 80 zahraničních leteckých dopravců provozujících nepravidelnou (charterovou) přepravu osob a téměř 40 charterových cargo dopravců, kteří jsou aktivní v České republice, zejména pak na letišti Praha Ruzyně. O neexistenci významných překážek vstupu na vymezené relevantní trhy svědčí značný počet subjektů, které na tyto trhy vstoupily v posledních 5 letech, ať už jde o pravidelnou leteckou přepravu osob (TVS – Smart Wings, Swiss, Air Europe, Aer Lingus, Easy Jet atd.) či přepravu nepravidelnou (Hemus Air, Freebird Airlines, Karthago Airlines, Meridiana atd.).

S přihlédnutím k uvedeným skutečnostem lze mít za to, že v oblasti letecké přepravy osob nedojde v důsledku realizace posuzovaného spojení k podstatnému omezení konkurenčního prostředí. Nadále budou dány podmínky pro vstup nových přepravců a jak jednotliví cestující na pravidelných linkách, tak i cestovní kanceláře v oblasti charterové přepravy budou mít nadále možnost výběru mezi českými leteckými dopravci, leteckými dopravci EU a leteckými dopravci třetích zemí.

Pokud jde o bariéry vstupu nových subjektů do oblastí souvisejících s leteckou přepravou osob, rámec pro poskytování handlingových služeb na letišti Praha Ruzyně vychází ze směrnice Rady (EHS) č. 96/97 o přístupu na trh pozemního odbavování na letištích Společenství, která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 258/2002 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, ve znění pozdějších předpisů, a který stanoví podmínky konkurenčního prostředí v této oblasti. Jak již bylo výše uvedeno, na letišti Praha Ruzyně poskytují služby pozemního odbavování pro osobní leteckou přepravu tři nezávislé subjekty (ČSL, ČSA a MEZIES) a je pouze na vlastním rozhodnutí každého leteckého dopravce, kterého poskytovatele si zvolí. Jak uvedlo ve svém stanovisku MD ČR, samotná

infrastruktura pozemního handlingu je na letišti Praha Ruzyně dostatečná a plně vyhovující požadavkům stanoveným ve výše uvedené směrnici Rady.

Dle sdělení MD ČR v oblasti cateringu působí na území České republiky 11 subjektů poskytujících tyto služby, z toho na letišti Praha Ruzyně 4. Uvedený počet s přihlédnutím k poměrně krátkodobým smluvním vztahům a krátkým výpovědním lhůtám zajišťuje dostatečné soutěžní prostředí.

V oblasti handlingu a cateringu je činnost stávajících soutěžitelů či možnost vstupu nových soutěžitelů omezena pouze standardními normami MD ČR, Ministerstva financí České republiky (celní správa), Ministerstva zdravotnictví a předpisy provozovatele letišť, tj. ČSL, a dále normami Řízení letového provozu ČR, s.p. a Úřadu pro civilní letectví. Tato v zásadě administrativní opatření nepředstavují významnou překážku vstupu nových soutěžitelů do těchto oblastí.

Služby spojené s údržbou a opravami letecké techniky, kterou používají spojující se soutěžitelé, fyzicky zajišťuje na letišti Praha Ruzyně v současné době pouze společnost ČSA, přičemž ostatní letečtí dopravci nejsou povinni služeb ČSA využívat.

4.5 Možnost volby odběratelů a dodavatelů

Oblast pravidelné i nepravidelné letecké přepravy lze charakterizovat zvyšující se poptávkou po daných službách, a to v době po hlubokém pádu trhů způsobené událostmi po 11. září 2001. V pravidelné letecké přepravě osob většinou neexistují preference spotřebitelů projevující se věrností značce. Pro rozhodování spotřebitele o použití dopravce hrají nejvýznamnější roli kvalita spojení a cena, v případě vyrovnanosti těchto aspektů mohou rozhodovat další faktory jako jsou kvalita služeb na palubě, doba odletu/příletu, věrnostní programy apod.

Rovněž u nepravidelné letecké přepravy osob nelze jasně vysledovat tyto preference spotřebitelů. Cestovní kanceláře se neřídí věrností značce, vyjma případů, kdy je cestovní kancelář majetkově propojena s příslušných charterovým dopravcem, ale spíše ekonomickými parametry nabídky jednotlivých přepravců.

4.6 Význam výzkumu a vývoje na relevantních trzích

Výzkum ani vývoj bezprostředně neovlivňují obchodní činnost spojujících se soutěžitelů a ani jeden z nich se touto činností nezabývá. Ačkoli obecně výzkum a vývoj má velký vliv na rozvoj letecké přepravy, společnosti ČSA a TVS jako provozovatelé leteckých služeb jsou odkázáni na výrobce letecké techniky a jejich výzkumná a vývojová oddělení. Tito výrobci letecké techniky, která je pro činnost spojujících se soutěžitelů rozhodující, se však nenacházejí na území České republiky a neexistuje žádné majetkové napojení spojujících se soutěžitelů na ně.

5 Celkové zhodnocení dopadů uskutečnění posuzovaného spojení soutěžitelů

Z výsledků šetření a zhodnocení závěrů vlastních analýz Úřadu vyplynulo, že spojením vzniklý subjekt bude disponovat vysokou tržní silou. Tato tržní síla bude dána nárůstem tržního podílu spojením vznikajícího subjektu na relevantním trhu nepravidelné (charterové) letecké přepravy osob, vertikálním propojením společnosti TVS, jakožto leteckého přepravce, se společností ČSA, která kromě letecké osobní a nákladní přepravy je na svém domovském letišti Praha Ruzyně významným poskytovatelem služeb souvisejících s leteckou přepravou, tj. zejména oprav a údržby letecké techniky, cateringu a pozemního handlingu a posílením hospodářské a finanční síly spojením vzniklého subjektu.

Obdobné skutečnosti namítali ve svých vyjádřeních i někteří z oslovených soutěžitelů působících na vymezených relevantních trzích či v oblastech s nimi souvisejících, a to především společnosti CHARTER AIR, s.r.o., GASTRO, MENZIES, ČSL a Deutsche Lufthansa AG. Nejzávažnější námitky týkající se vertikální integrace spojením vzniklého subjektu vyjádřila společnost GASTRO, nejvýznamnější konkurent společnosti ČSA v oblasti cateringu na letišti Praha Ruzyně. S ohledem na skutečnosti uvedené v části 4.2 tohoto rozhodnutí a vzhledem k tomu, že na daném letišti působí v současné době 4 poskytovatelé cateringových služeb, čímž je splněn požadavek směrnice Rady (EHS) č. 96/97 o přístupu na trh pozemního odbavování na letištích Společenství, má Úřad ze to, že soutěžní podmínky v oblasti cateringu budou na letišti Praha Ruzyně zachovány i po realizaci posuzovaného spojení.

Přes shora uvedené skutečnosti **Úřad dospěl k závěru, že v důsledku předmětného spojení soutěžitelů nedojde na žádném z relevantních trhů** nebo v oblastech úzce souvisejících **ke vzniku nebo posílení dominantního postavení** spojujících se soutěžitelů nebo některého z nich, **které by mělo za následek podstatné narušení hospodářské soutěže**. Uskutečněním předmětného spojení vznikne na relevantních trzích významný subjekt, který však bude vystaven nadále reálnému konkurenčnímu prostředí ze strany dalších velkých zejména zahraničních subjektů, většinou majetkově napojených na letecké přepravce. Vzhledem k absenci bariér vstupu na trh, existenci transparentních a nediskriminačních podmínek na relevantních trzích budou tyto konkurenční subjekty nadále představovat reálnou alternativu pro odběratele služeb nabízených spojujícími se soutěžiteli. Vstupem České republiky do EU a zároveň přijetím nové legislativy v oblasti letecké dopravy došlo v souvislosti s uplatněním politiky „otevřeného nebe“ (Open sky) k posílení konkurenceschopnosti subjektů pocházejících ze zemí Evropské unie či subjektů v ní usazených.

6 Právní posouzení

Podstatou posuzovaného spojení soutěžitelů je nabytí kontroly nad společností TVS ze strany společnosti ČSA, ke kterému má dojít na základě *[…obchodní tajemství…]*, v jejichž důsledku má společnost ČSA získat v souladu s § 12 odst. 3 písm. a) zákona možnost kontrolovat společnost TVS, a vzhledem ke skutečnosti, že bylo splněno kritérium obratu uvedené v ustanovení § 13 zákona, podléhá toto spojení povolení ze strany Úřadu.

Úřad v průběhu správního řízení zkoumal, zda spojení bude mít za následek podstatné narušení hospodářské soutěže na relevantním trhu. Na základě analýzy relevantních trhů a pravděpodobných dopadů spojení na ně, po odstranění rozporu mezi některými údaji poskytnutými účastníkem řízení a podklady získanými od třetích stran, Úřad zjistil, že uskutečněním spojení nedojde ke vzniku dominantního postavení spojujících se soutěžitelů nebo některého z nich, které by mělo za následek podstatné narušení hospodářské soutěže.

Ze všech shora uvedených důvodů Úřad pro naplnění podmínek uvedených v ustanovení § 16 odst. 2 věta třetí zákona rozhodl o povolení navrhovaného spojení a toto rozhodnutí ve lhůtě stanovené v § 16 odst. 4 věta první in fine zákona vydává.

Poučení o opravném prostředku

Ve smyslu ustanovení § 61 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), v platném znění, lze proti tomuto rozhodnutí podat do 15 dnů od jeho doručení rozklad předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Včas podaný rozklad má odkladný účinek.

JUDr. Luděk Svoboda
pověřený řízením
odboru ochrany hospodářské soutěže

PM: 11. srpna 2005

Rozhodnutí obdrží:
Mgr. Ing. Petr Srevera, LL.M., advokát
WEIL, GOTSCHAL & MANGES v.o.s.
Křižovnické náměstí 1/193
110 00 Praha 1