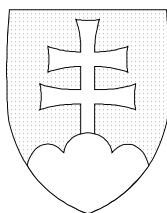


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2018/DOZ/POK/2/2

Bratislava 18. januára 2018

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor zneužívania dominantného postavenia a vertikálnych dohôd, ako orgán príslušný podľa zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov, v správnom konaní č. 0012/OZDPaVD/2017

r o z h o d o l

1. tak, že konanie podnikateľa Letisko M.R.Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS), so sídlom Letisko M.R. Štefánika, 823 11 Bratislava II, IČO: 35 884 916, zapísaného v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, odd.: Sa, vložka č.: 3327/B, spočívajúce v zavedení a uplatňovaní poplatku s názvom „full VIP service“ v období od 01.07.2016 do 31.08.2017, ktorý bol povinný platiť každý cestujúci využívajúci terminál všeobecného letectva, predstavuje zneužitie dominantného postavenia na trhu služieb poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva podľa čl. 102 písm. a) Zmluvy o fungovaní Európskej únie a podľa § 8 ods. 2 písm. a) zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení zákona č. 350/2016 Z. z. a je podľa čl. 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a podľa § 8 ods. 3 zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení zákona č. 350/2016 Z. z. zakázané,

2. na základe § 38 ods. 1 písm. b) zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení zákona č. 350/2016 Z. z. tak, že za konanie uvedené v bode 1 tohto rozhodnutia ukladá podnikateľovi Letisko M.R.Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS), so sídlom Letisko M.R. Štefánika, 823 11 Bratislava II, IČO: 35 884 916, zapísaného v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, odd.: Sa, vložka č.: 3327/B, pokutu vo výške 127 000 € (slovom

stodvadsaťsedemtisíc eur), ktorú je povinný uhradiť na účet Protimonopolného úradu Slovenskej republiky vedený v Štátnej pokladnici IBAN: SK528180000007000060793, SWIFT: SPSRSKBA, VS: 201822 v lehote 60 dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti tohto rozhodnutia.

Odôvodnenie:

1. SPRÁVNE KONANIE č. 0012/OZDPaVD/2017¹

1. Dňa 17.08.2016 bol Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odboru zneužívania dominantného postavenia a vertikálnych dohôd (ďalej len „úrad“) doručený podnet voči spoločnosti Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) (ďalej len „BTS“), ktorá je prevádzkovateľom bratislavského letiska. Podstatou podnetu bola sťažnosť na zavedenie poplatku nazvaného „full VIP service“ za služby poskytované v termináli všeobecného letectva na bratislavskom letisku. Tento poplatok, ktorý spoločnosť BTS zaviedla 01.07.2016, je podľa podávateľa podnetu neprimerane vysoký a nemá žiadne opodstatnenie, nakoľko ho musia platiť všetci cestujúci všeobecného letectva bez ohľadu na to, či o využitie služieb poskytovaných za predmetný poplatok majú alebo nemajú záujem.
2. Na základe podnetu začal úrad vykonávať prešetrovanie podľa § 22 ods. 1 písm. b) zákona č. 136/2001 Z.z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy v Slovenskej republike v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) v oblasti poskytovania letiskových služieb pre všeobecné letectvo a letiskových odplát/poplatkov.
3. Na základe skutočností zistených počas všeobecného prešetrovania úrad dospel k predbežnému záveru, že zo strany spoločnosti BTS mohlo dôjsť k porušeniu § 8 zákona a čl. 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „čl. 102 Zmluvy“). Z tohto dôvodu úrad začal z vlastného podnetu dňa 12.07.2017 na základe § 25 ods. 1 zákona v spojení s § 18 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov správne konanie č. 0012/OZDPaVD/2017 voči spoločnosti BTS vo veci možného zneužitia dominantného postavenia podľa § 8 zákona a čl. 102 Zmluvy v oblasti poskytovania letiskových služieb pre všeobecné letectvo, ktorého sa spoločnosť BTS mohla dopustiť tým, že od 1.7.2016 zaviedla poplatok s názvom „full VIP service“, ktorý platil každý cestujúci, ktorý použil terminál všeobecného letectva. Začatie správneho konania bolo BTS oznámené listom č. 195/2017/OZDPaVD-3564/2017 doručeným dňa 12.07.2017.
4. Dňa 11.09.2017 bola úradu doručená žiadosť účastníka konania o začatie rokovania o urovnaní v zmysle § 1 ods. 1 písm. b) vyhlášky Protimonopolného úradu SR č. 171//2014 z 19. júna 2014, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o podmienkach urovnania (ďalej len „Vyhláška o urovnaní“).

¹ Vo verejnej verzii tohto dokumentu sú vypustené časti textu, ktoré obsahujú obchodné tajomstvo spoločnosti BTS. Vypustené časti sú vyznačené hranatými zátvorkami - [...].

5. V nadväznosti na žiadosť účastníka konania a v zmysle § 2 ods. 1 Vyhlášky o urovnaní, úrad účastníkovi konania poskytol predbežné závery konania listom č. 195/2017/OZDPaVD-4597/2017 zo dňa 14.09.2017. Účastník konania sa v úradom určenej lehote vyjadril, že chce pokračovať v rokovaní o urovnaní.
6. Vzhľadom na záujem účastníka konania pokračovať v rokovaní o urovnaní, úrad listom č. 195/2017/OZDPaVD-4991/2017 zo dňa 06.10.2017 predložil účastníkovi konania návrh urovnania, ktorý podľa § 2 ods. 2 Vyhlášky o urovnaní obsahoval popis porušenia zákona a čl. 102 Zmluvy, vrátane jeho trvania a výšku zamýšľanej pokuty v prípade urovnania.
7. Listom evidovaným úradom pod č. 5276/2017 doručenom úradu dňa 19.10.2017 účastník konania vyjadril súhlas s návrhom urovnania a zároveň predložil vyhlásenie o svojej účasti na porušení § 8 zákona a čl. 102 Zmluvy a priznanie svojej zodpovednosti za toto konanie. Uvedené vyhlásenie v súlade s § 3 ods. 2 Vyhlášky o urovnaní obsahovalo:
 - a. označenie účastníka,
 - b. priznanie účasti na porušení § 8 zákona a čl. 102 Zmluvy ako bolo vymedzené v návrhu urovnania,
 - c. súhlas s pokutou uvedenou v návrhu urovnania,
 - d. vyhlásenie účastníka o tom, že ho úrad dostatočne informoval o predbežných záveroch podľa § 2 ods. 1 Vyhlášky o urovnaní a bol mu poskytnutý primeraný čas na vyjadrenie sa k týmto záverom.
8. Po vyhodnotení obsahu písomného vyhlásenia účastníka konania úrad listom č.195/2017/OZDPaVD-5317/2017 zo dňa 20.10.2017 upovedomil účastníka konania, že jeho vyhlásenie akceptuje. Oznámenie o akceptovaní vyhlásenia bolo účastníkovi konania doručené dňa 23.10.2017. V zmysle § 3 ods. 4 Vyhlášky o urovnaní sa doručením upovedomenia o akceptovaní vyhlásenia rokovanie považuje za skončené urovnaním.
9. Úrad listom zo dňa 13.12.2017 podľa § 33 zákona zaslal spoločnosti BTS ako účastníkovi konania výzvu pred vydaním rozhodnutia. Zároveň úrad spoločnosť BTS vyzval, aby sa podľa § 33 zákona pred vydaním rozhodnutia ústne alebo písomne vyjadrila k výzve. Vyjadrenie BTS k výzve pred vydaním rozhodnutia bolo doručené úradu dňa 11.01.2018.

2. APLIKÁCIA PRÁVNÝCH PREDPISOV

10. Pri posudzovaní správneho deliktu sa použije zákon účinný v čase, kedy bol daný delikt spáchaný. Za trvajúci správny delikt možno považovať také konanie, ktorým páchatel' vyvolá protiprávny stav, ktorý následne udržuje, prípadne konanie, ktorým udržuje protiprávny stav bez toho, aby ho vyvolal. Trvajúci správny delikt sa posudzuje ako jediné konanie, ktoré trvá tak dlho, kým páchatel' udržuje protiprávny stav; ide o jediný skutok a jediný delikt, ktorý je spáchaný až okamihom odstránenia protiprávneho stavu. Pri posudzovaní správneho deliktu sa použije zákon účinný v čase, kedy bol daný delikt spáchaný. Vzhľadom na to, že možné protiprávne konanie úrad posudzoval v období od 01.07.2016 do 31.08.2017, aplikoval úrad hmotnoprávne ustanovenia zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej

súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov.

11. Úrad postupoval podľa procesno-právnych noriem účinných v čase predmetného správneho konania. Vzhľadom na to, že správne konanie začalo dňa 12.07.2017, úrad postupoval podľa zákona v znení novely č. 350/2016 Z.z.. Úrad aj v prípade procesných ustanovení používa jednotné označenie „zákon“.

3. ÚČASTNÍK SPRÁVNEHO KONANIA

12. Podľa § 2 ods. 1 zákona sa zákon vzťahuje na podnikateľov, orgány štátnej správy pri výkone štátnej správy, obce a vyššie územné celky pri výkone samosprávy a pri prenesenom výkone štátnej správy a záujmovú samosprávu pri prenesenom výkone štátnej správy. Podľa § 3 ods. 1 zákona podnikateľ na účely tohto zákona je podnikateľ podľa osobitného predpisu (odkaz na § 2 Obchodného zákonníka), ďalej fyzická osoba a právnická osoba, ich združenia a združenia týchto združení, ak ide o ich činnosti a konania, ktoré súvisia alebo môžu súvisieť so súťažou bez ohľadu na to, či tieto činnosti a konania sú alebo nie sú zamerané na dosahovanie zisku.
13. BTS ako vyplýva z výpisu z Obchodného registra Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Sa, vložka č: 3327/B, je právnická osoba s právnou formou akciová spoločnosť. Hlavným predmetom činnosti BTS je prevádzkovanie letísk – spoločnosť BTS pôsobí ako prevádzkovateľ letiska M.R. Štefánika v Bratislave. Základnú infraštruktúru letiska predstavuje dráhový systém (vzletovo - pristávacie a rolovacie dráhy) a terminály, v ktorých sa nachádzajú vybavovacie pulty (check-in) a rôzne kaviarenské a obchodné prevádzky, salónik a pod., ktoré slúžia cestujúcim. Ďalej sa na letisku nachádzajú sklady leteckých pohonných látok a stanica hasičskej záchranej služby. Úlohou BTS je správa vyššie uvedenej letiskovej infraštruktúry a poskytovanie leteckých a neleteckých služieb najmä dopravcom a cestujúcim. Jediným akcionárom BTS je Slovenská republika. Základné imanie BTS predstavuje 292,4 mil. eur a v roku 2016 BTS dosiahlo obrat vo výške 21 mil. eur.
14. Z vyššie uvedených skutočností vyplýva, že spoločnosť BTS je podnikateľom podľa § 2 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka, preto je podnikateľom aj podľa § 3 ods. 2 zákona.
15. Podľa § 25 ods. 3 písm. b) zákona účastníkom konania v prípade zneužívania dominantného postavenia je podnikateľ, ktorého činnosť alebo konanie je možným zneužívaním dominantného postavenia. Účastníkom tohto konania je podľa § 25 ods. 3 písm. b) zákona podnikateľ BTS.

4. VPLYV NA OBCHOD MEDZI ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

16. Od 01.05.2004 je v SR účinné Nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 zo 16.12.2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže ustanovených v článkoch 81 a 82

Zmluvy (ďalej len „Nariadenie 1/2003“), ktoré stanovuje postup pri aplikácii čl. 81 a 82 Zmluvy (v súčasnosti čl. 101 a 102 Zmluvy). Podľa čl. 3 ods. 1 Nariadenia 1/2003, ak orgány hospodárskej súťaže členských štátov alebo vnútroštátne súdy uplatňujú vnútroštátne súťažné právo na akékoľvek zneužitie zakázané čl. 82 Zmluvy, ktoré môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, uplatnia aj čl. 82 Zmluvy (v súčasnosti čl. 102 Zmluvy).

17. Keďže posudzované konanie prebiehalo v čase účinnosti Nariadenia 1/2003, úrad skúmal, či toto konanie mohlo ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi. Skutočnosť, či posudzované správanie mohlo ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, hodnotil úrad v súlade s Usmernením Komisie o koncepte účinku na obchod obsiahnutom v článkoch 81 a 82 Zmluvy (ďalej len „Usmernenie o koncepte účinku na obchod“).
18. V zmysle rozsudku Súdneho dvora² praktiky, ktoré majú vplyv na podnikateľov poskytujúcich dopravné služby medzi dvomi členskými štátmi, môžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi. Uvedený rozsudok zohľadňovala Komisia pri určovaní možného vplyvu posudzovaného protisúťažného správania na obchod medzi členskými štátmi aj v prípadoch zneužívania dominantného postavenia národnými prevádzkovateľmi letísk.³
19. Bratislavské letisko je medzinárodné letisko, z ktorého sa realizuje medzinárodná doprava aj v rámci všeobecného letectva vo významnej miere. BTS ako prevádzkovateľ bratislavského letiska poskytuje služby domácim aj zahraničným leteckým dopravcom a cestujúcim a poplatky, ktoré sú predmetom posudzovanej praktiky, sa týkajú domácej aj medzinárodnej leteckej dopravy.
20. Na základe vyššie uvedeného úrad dospel k záveru, že posudzované konanie spoločnosti BTS mohlo ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, a preto v súlade s povinnosťou uvedenou v čl. 3 ods. 1 Nariadenia 1/2003 aplikoval na posudzované konanie aj čl. 102 Zmluvy. Z procesno-právneho hľadiska postupoval úrad pri posudzovaní naplnenia čl. 102 Zmluvy podľa § 22 až 41 zákona, pretože podľa § 2 ods. 3 zákona, keď úrad posudzuje činnosti a konania podnikateľov na základe Nariadenia 1/2003, na postup úradu sa vzťahujú ustanovenia § 22 až 41 zákona.

5. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SEKTORE

21. V tejto kapitole sú popísané služby poskytované prevádzkovateľmi letísk ako aj stručná charakteristika všeobecného letectva, nakoľko podnet sa týka poplatkov za služby poskytované na letisku v oblasti všeobecného letectva.

² Rozsudok Súdneho dvora vo veci C-18/93 Corsica Ferries Italia Srl proti Corpo dei Piloti del Porto di Genova, Zb. [1994], s. I-01783

³ Napr. rozhodnutie Komisie č. IV/35.703 z 10. 2. 1999 – Portuguese airports, rozhodnutie Komisie č. 2000/521/EC z 26.07.2000 – Spanish Airports

5.1 Všeobecné letectvo (general aviation)

22. Civilná letecká doprava sa člení na viacero segmentov, zvyčajne sa uvádzajú nasledujúce: pravidelná osobná letecká doprava (vykonávaná tradičnými dopravcami a nízkonákladovými dopravcami), nepravidelná osobná letecká doprava (chartrové lety), letecká nákladná doprava a všeobecné letectvo.
23. Všeobecné letectvo je považované za samostatný segment leteckej dopravy, ktorý je svojou podstatou odlišný od komerčnej pravidelnej/nepravidelnej osobnej leteckej dopravy a nákladnej dopravy. Všeobecné letectvo zahŕňa širokú škálu leteckých aktivít, môžu podeň spadať napr. individualizované lety na obchodné alebo súkromné účely, výcvikové lety, lety v rámci aktivít aeroklubov, parašutistika, paragliding, letecké fotografovanie, štátne lety, hľadacie a záchranné lety, sanitné lety a pod.
24. Významným podsegmentom všeobecného letectva, ktorý bol najviac ovplyvnený posudzovaným správaním BTS, je tzv. letecká doprava na obchodné účely (business aviation). Ide o rýchlu, flexibilnú a individualizovanú leteckú dopravu, realizovanú na základe individuálnej požiadavky cestujúceho, ktorú využívajú jednotlivci alebo spoločnosti na obchodné/pracovné účely. Do business aviation patria hlavne individualizované lety manažérov, vedúcich pracovníkov, štátnych predstaviteľov a pod. na pracovné/obchodné účely kvôli výhodám ako úspora času, flexibilita, pohodlnosť, súkromie, bezpečnosť, dosiahnutie destinácií, ktoré komerčné linky nepokrývajú a pod.
25. Ako uviedlo BTS, hlavnými kategóriami klientov všeobecného letectva na bratislavskom letisku sú manažéri/ business klientela a štátne delegácie. Pasažieri štátnych letov predstavujú približne [...] % pasažierov v rámci všeobecného letectva, zvyšok predstavuje business klientela.
26. Leteckú dopravu v rámci business aviation zabezpečujú špecializované spoločnosti, ktoré majú k dispozícii flotilu lietadiel a potrebný odborný personál vrátane pilotov, a na základe požiadavky klienta vedia promptne zabezpečiť individuálnu leteckú prepravu podľa jeho požiadaviek, prípadne aj s doplnkovými službami (zabezpečenie ubytovania, prenájom auta, zabezpečenie vstupeniek na kultúrne a športové podujatia, rôzne VIP služby). Najväčšie z týchto spoločností boli oslovené úradom v rámci prešetrovania. Ďalej doprava v rámci business aviation môže byť realizovaná aj majiteľmi lietadiel, ktorí si lietadlo sami pilotujú a lietajú s ním podľa potreby na obchodné účely. Lety štátnych predstaviteľov sú zabezpečované určenými dopravcami, v SR je to Letecký útvar Ministerstva vnútra SR.

5.2 Služby poskytované letiskami

27. Prevádzkovatelia letísk poskytujú služby hlavne dvom skupinám klientov – leteckým dopravcom a cestujúcim. Služby poskytované prevádzkovateľmi letísk možno rozdeliť na nasledujúce oblasti:
 - a. letecké služby (aviation services),

- i. služby poskytnutia infraštruktúry letiska – ide o správu infraštruktúry a poskytnutie prístupu k infraštruktúre ako vzletové, pristávacie dráhy, terminály a pod.,
 - ii. služby pozemnej obsluhy (groundhandling services) – ide o služby, ktoré sú poskytované dopravcom a/alebo cestujúcim na letisku a sú potrebné na vybavenie priletu/odletu lietadla,
- b. neletecké služby (non – aviation services) – ide o služby ako prenájom letiskových priestorov pre maloobchodné a gastro prevádzky, prenájom reklamných plôch, poskytovanie parkovacích služieb a pod.

Služby poskytnutia infraštruktúry letiska

28. Prevádzkovatelia letísk umožňujú dopravcom a cestujúcim prístup k letiskovej infraštruktúre. Prístup k infraštruktúre letiska je spoplatnený. BTS za použitie infraštruktúry letiska dopravcami a cestujúcimi účtuje tri kategórie odplát:
- a. odplaty za pristátie lietadiel (landing charges),
 - b. odplaty za parkovanie lietadiel (parking charges),
 - c. odplaty za použitie letiska cestujúcimi (passenger service charges).
29. Odplata za pristátie lietadiel sa platí za použitie pristávacej/vzletovej infraštruktúry a služby s jej údržbou súvisiace. Odplata za parkovanie lietadiel sa platí za použitie vybavovacej plochy letiska a služby s jej údržbou súvisiace. Odplata za použitie letiska cestujúcimi sa platí za použitie letiskových terminálov cestujúcimi a služby s ich údržbou súvisiace.
30. Konkrétna výška jednotlivých odplát účtovaných BTS je uvedená v tabuľke č. 1. Odplaty sa odvíjajú od počtu cestujúcich, od hmotnosti lietadla a času, ktoré lietadlo strávi na letisku. Výška odplaty je rovnaká pre pravidelnú/nepravidelnú osobnú leteckú dopravu, všeobecné letectvo a nákladnú dopravu. Niektoré lety sú od poplatkov oslobodené (napr. lety vykonané za účelom prepravy hlavy štátu, členov vlády, hľadacie a záchranné lety).

Tabuľka 1 – Poplatky (odplaty) BTS za služby poskytnutia infraštruktúry na bratislavskom letisku (bez DPH)

	Vnútroštátna doprava	Medzinárodná doprava
Odplaty za pristátie lietadiel⁴	5,15 eur/1 MTOM ⁵	do 151t - 13,11 eur/1 MTOM od 151t – 250t každá ďalšia t – 9,3 eur/1 MTOM nad 251t – každá ďalšia t – 6,64 eur/1MTOM
Odplaty za použitie letiska cestujúcimi⁶	6,31 eur/1 odlietavajúci pasažier	16,27 eur/1 odlietavajúci pasažier
Odplaty za parkovanie lietadiel⁷	0,30 eur/1 MTOM/1 hodina	0,30 eur/1 MTOM/1 hodina

⁴ Pri tréningových letoch existujú zľavy.

⁵ MTOM – maximum take-off mass (maximálna vzletová hmotnosť) – maximálna hmotnosť lietadla, pri ktorej je možné uskutočniť let.

⁶ Poplatok sa neplatí pri deťoch do 2 rokov. Pri transfere poplatok predstavuje 50% zo sumy uvedenej v tabuľke.

⁷ Existujú zľavy pri nákladnej doprave a technickom pristátí lietadla, pri pravidelnej doprave je cena za parkovanie do 1 hod. 0 eur.

31. Poplatky za poskytnutie infraštruktúry letiska sú zvyčajne určitým spôsobom regulované. V SR tieto poplatky upravuje zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (ďalej len „zákon o civilnom letectve“). Podľa § 33 zákona o civilnom letectve prevádzkovateľ letiska je oprávnený za používanie letiska žiadať odplaty. Postup určovania odplát je upravený v § 33b a 33c zákona o civilnom letectve. Podľa týchto ustanovení, prevádzkovateľ letiska najmenej raz ročne uskutoční konzultácie s užívateľmi letiska najmä o fungovaní systému letiskových odplát, výške letiskových odplát, kvalite poskytovaných služieb, plánoch novej infraštruktúry. Prevádzkovateľ letiska pred konzultáciami poskytne užívateľom rôzne informácie, okrem iného aj metodiku použitú na určenie odplát, celkovú štruktúru nákladov a pod. Ak sa prevádzkovateľ letiska a užívatelia letiska nedohodnú na zmene v systéme alebo vo výške letiskových odplát, užívatelia môžu podať na Dopravný úrad návrh na preskúmanie týchto odplát.
32. Ročné tržby BTS z poplatkov (odplát) za poskytnutie infraštruktúry letiska sa pohybujú vo výške [...] mil. eur. V nasledujúcej tabuľke je uvedené členenie tržieb BTS za poskytnutie prístupu k infraštruktúre letiska podľa jednotlivých segmentov leteckej dopravy - všeobecné letectvo, komerčná doprava (pravidelná/nepriavidelná osobná doprava) a nákladná doprava.

Tabuľka 2 – Tržby BTS z odplát za poskytnutie infraštruktúry letiska (v eurách)

	2014	%	2015	%	2016	%
všeobecné letectvo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
komerčná doprava	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
nákladná doprava	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SPOLU	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Služby pozemnej obsluhy

33. Služby pozemnej obsluhy sú rôzne služby, ktoré sú poskytované dopravcom a cestujúcim na letisku a sú potrebné na vybavenie priletu/odletu lietadla. V zmysle nariadenie vlády č. 641/2005 Z.z. o prístupe na trh služieb na vybavenie cestujúcich a nákladu a pozemnej obsluhy lietadiel (ďalej len „nariadenie č. 641/2005“) medzi služby pozemnej obsluhy patrí nasledujúcich 11 kategórií služieb:
- pozemné zabezpečenie a dohľad,
 - vybavenie cestujúcich,
 - vybavenie batožiny,
 - vybavenie nákladu a poštových zásielok,
 - služby na ploche,
 - obsluha lietadla,
 - plnenie lietadiel,
 - príprava lietadla na let,
 - letová príprava a zabezpečenie,
 - preprava na ploche,
 - zásobovanie lietadla.

34. Na rozdiel od služieb poskytnutia infraštruktúry letiska, ktoré poskytujú len prevádzkovatelia letiska, služby pozemnej obsluhy môžu okrem prevádzkovateľov letísk poskytovať aj rôzne nezávislé spoločnosti, alebo si ich leteckí dopravcovia zabezpečujú sami pre svoje potreby (tzv. self – handling). V zmysle európskej aj slovenskej legislatívy je prevádzkovateľ letiska povinný umožniť, aby služby pozemnej obsluhy mohli poskytovať aj iné spoločnosti. Konkrétne, podľa nariadenia č. 641/2005 prevádzkovateľ letiska, na ktorom je ročná preprava minimálne 2 mil. cestujúcich alebo 50 tis. ton nákladu, je povinný umožniť vstup iných spoločností do oblasti poskytovania pozemnej obsluhy a prevádzkovateľ letiska, na ktorom je ročná preprava minimálne 1 mil. cestujúcich alebo 25 tis. ton nákladu, je povinný umožniť poskytovanie služieb pozemnej obsluhy leteckému dopravcovi pre vlastnú potrebu. Bratislavské letisko patrí do druhej kategórie.
35. Vyššie uvedené opatrenia majú za cieľ vytvoriť konkurenčné prostredie pri poskytovaní služieb pozemnej obsluhy na letiskách, preto poplatky za služby pozemnej obsluhy nepodliehajú regulácii alebo kontrole zo strany Dopravného úradu alebo Ministerstva dopravy a výstavby SR.
36. Na bratislavskom letisku služby pozemnej obsluhy poskytuje BTS, pričom tieto služby sú poskytované na vyžiadanie klienta a podľa jeho potrieb (t.j. neúčtujú sa automaticky pri použití infraštruktúry letiska). Výška poplatkov BTS za služby pozemnej obsluhy je rovnaká pre všeobecné letectvo, osobnú pravidelnú/nepravidelnú dopravu aj nákladnú dopravu. Okrem BTS na bratislavskom letisku poskytuje služby pozemnej obsluhy spoločnosť ABS Jets, ktorá tieto služby poskytuje len pre svoje potreby (self – handling).
37. Tržby BTS z poskytovania služieb pozemnej obsluhy za roky 2014 – 2016 sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 3 – Tržby BTS zo služieb pozemnej obsluhy (v eurách)

	2014	%	2015	%	2016	%
všeobecné letectvo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
komerčná doprava	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
nákladná doprava	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Spolu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Neletecké služby

38. Medzi neletecké služby patrí napr. prenájom priestorov letiska pre rôzne prevádzky (obchody, reštaurácie,...), parkovanie a pod. Tieto služby sú poskytované na komerčnej báze a ich ceny nie sú regulované.

6. POPIS NAMIETANÉHO SPRÁVANIA

39. Ako bolo uvedené vyššie, BTS poskytuje prístup k infraštruktúre bratislavského letiska dopravcom aj cestujúcim. Čo sa týka prístupu cestujúcich k infraštruktúre letiska, v rámci tejto služby BTS poskytuje cestujúcim prístup do letiskových terminálov, kde dochádza k vybaveniu cestujúcich pred odletom.

40. Do 30.06.2016 malo bratislavské letisko 4 terminály:
- Terminál A - prílety a odlety do Schengenu – slúži pre pravidelnú leteckú dopravu,
 - Terminál B – prílety a odletu mimo Schengenu – slúži pre pravidelnú leteckú dopravu,
 - Terminál pre cargo (nákladná doprava),
 - General Aviation Terminal (GAT) - terminál všeobecného letectva – tu boli vybavovaní cestujúci a členovia posádok v rámci všeobecného letectva.
41. Terminál všeobecného letectva je určený výhradne pre cestujúcich v rámci všeobecného letectva. Cestujúci v rámci všeobecného letectva nemôžu absolvovať vybavenie na let v termináli určenom pre pravidelnú leteckú dopravu. Podľa vyjadrenia BTS to nie je možné vzhľadom na odlišnosti vybavovacích procesov, technické otázky a nevhodnosť miešania cestujúcich pravidelnej leteckej dopravy a klientov všeobecného letectva. Celkovo BTS možnosť vybavenia klientov všeobecného letectva na inom termináli ako termináli všeobecného letectva nepripúšťa. V rámci všeobecného letectva sa teda nedá vyhnúť prechodu cez terminál všeobecného letectva, a tým pádom ani plateniu poplatkov spojených s použitím tohto terminálu.⁸
42. Za použitie terminálu všeobecného letectva je účtovaný poplatok „Použitie letiska cestujúcimi“ vo výške 6,31 eur/odlietavajúci pasažier pri vnútroštátnej doprave a 16,27 eur/odlietavajúci pasažier pri medzinárodnej doprave.
43. V roku 2016 v súvislosti s predsedníctvom Slovenska v EÚ bol nevyužívaný letiskový terminál C prestavaný na nový terminál všeobecného letectva, ktorý nahradil starý GAT terminál pre všeobecné letectvo. Nový terminál všeobecného letectva je v prevádzke od 01.07.2016. Od 01.07.2016 BTS zaviedlo aj nový poplatok vo výške 49 eur, ktorý nazvalo „full VIP service“. Tento poplatok sa vzťahoval na každého odlietavajúceho cestujúceho, ktorý prechádzal novým terminálom všeobecného letectva a využíval jeho služby. BTS ho automaticky účtovalo všetkým cestujúcim v rámci všeobecného letectva, pričom bol naďalej účtovaný aj infraštruktúrny poplatok „Použitie letiska cestujúcimi“.
44. „Full VIP service“ poplatok podľa vyjadrenia BTS zahŕňal parkovanie zadarmo počas letu (odletu a následného príletu), neobmedzený pobyt v termináli, plnú asistenciu pri vybavovanom procese, porter service, neobmedzenú konzumáciu (alko, nealko, rýchle občerstvenie), informačný servis, bezplatné pripojenie na wifi a služby recepcie, všetko nepretržite po 24 hodín. Pri prílete bol prechod cestujúcich cez terminál všeobecného letectva bez poplatku so všetkými spomínanými benefitmi.
45. „Full VIP service“ poplatok nie je považovaný za poplatok za využitie letiskovej infraštruktúry. Podľa názoru BTS má tento poplatok vzhľadom na obsiahnuté služby handlingový charakter (t.j. ide o poplatok za služby pozemnej obsluhy), a preto nepodliehal, čo sa týka jeho zavedenia ani výšky, schváleniu či už zo strany Dopravného úradu alebo Ministerstva dopravy a výstavby SR. Rovnaké stanovisko k tomuto poplatku zaujal aj Dopravný úrad, ktorý tiež „full VIP service“

⁸ Určité výnimky môžu existovať pre štátne lety.

poplatok považoval za poplatok handlingového charakteru, konkrétne: „*podľa analýzy Dopravného úradu sa jedná o poplatok, ktorý svojim charakterom spadá do kategórie služieb pozemnej obsluhy podľa Nariadenia Vlády Slovenskej republiky č. 641/2005 Z.z. o prístupe na trh služieb na vybavenie cestujúcich a nákladu a pozemnej obsluhy lietadiel, konkrétne príl. 1, bod 2, podľa ktorej „Vybavenie cestujúcich zahŕňa akýkoľvek druh pomoci pri príchode, odchode, premiestňovaní alebo tranzite cestujúcich vrátane kontroly leteniek a cestovných dokladov, registrácie batožiny a jej prepravy do miesta triedenia.“ je zrejmé, že Dopravnému úradu neprísluší vykonávať kontrolu, nakoľko sa jedná tak, ako už bolo uvedené, o odplatu za služby pozemnej obsluhy.“* BTS aj Dopravný úrad sa teda zhodli, že služby poskytované za „full VIP service“ poplatok sú služby pozemnej obsluhy, ktorých cena nepodlieha regulácii a ani kontrole zo strany Dopravného úradu.

46. Podnet sa týka vyššie uvedeného „full VIP service“ poplatku, ktorý BTS od 01.07.2016 začalo automaticky účtovať za každého cestujúceho prechádzajúceho terminálom všeobecného letectva. Podľa podávateľa podnetu tento poplatok v cenníku uvedený nebol, nevedel o ňom, dozvedel sa o ňom až z faktúry BTS. Žiadal ho vrátiť, nakoľko si nadštandardné služby neobjednal a ani o ich poskytnutie nemal záujem, ale BTS mu poplatok vrátiť odmietlo s odôvodnením, že poplatok musí platiť každý odlietavajúci cestujúci. Poplatok je podľa sťažovateľa neprimerane vysoký a nemá žiadne opodstatnenie, pretože ho musia platiť všetci cestujúci v rámci všeobecného letectva bez ohľadu na to, či o využitie VIP služieb majú alebo nemajú záujem.
47. Hoci „full VIP service“ poplatok je podľa BTS poplatkom za služby pozemnej obsluhy a boli ním spoplatnené nadštandardné VIP služby poskytované v termináli všeobecného letectva, BTS „full VIP service“ poplatok prepojilo nie s využitím VIP služieb v termináli všeobecného letectva, ale so službou poskytnutia prístupu k infraštruktúre, nakoľko BTS požadovalo „full VIP service“ poplatok zaplatiť za každého cestujúceho prechádzajúceho cez terminál všeobecného letectva bez ohľadu na to, či o VIP služby cestujúci mal alebo nemal záujem.

7. RELEVANTNÝ TRH A DOMINANTNÉ POSTAVENIE

7.1 Právny rámec

48. Slovenská legislatíva upravujúca oblasť hospodárskej súťaže vychádza z európskej legislatívy a judikatúry v tejto oblasti, z tohto dôvodu sú princípy prístupu k zadefinovaniu relevantného trhu ako aj preukazovania dominantného postavenia uplatňované v EÚ a SR totožné.

Relevantný trh

49. Podľa § 3 ods. 2 zákona relevantný trh je priestorový a časový súbeh ponuky a dopytu takých tovarov, ktoré sú na uspokojenie určitých potrieb z hľadiska užívateľa zhodné alebo vzájomne zastupiteľné. Cieľom definície relevantného trhu je z tovarového aj priestorového hľadiska cez zastupiteľnosť (zameniteľnosť) určiť,

ktoré tovary si konkurujú a teda následne aj ktorí podnikatelia si konkurujú (kde sú hranice súťaže medzi podnikateľmi).

50. Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu pre účely práva hospodárskej súťaže Spoločenstva (ďalej len „Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu“), ktorého cieľom je poskytnúť informácie o tom, ako Komisia používa koncept relevantného trhu pri uplatňovaní súťažného práva uvádza, že *„Definícia trhu je nástrojom identifikácie a vymedzenia hraníc súťaže medzi podnikmi. Slúži na vytvorenie rámca, v ktorom sa uplatňuje politika hospodárskej súťaže Komisie. Hlavným účelom definície trhu je identifikovať systematickým spôsobom všetky súťažné tlaky, ktorým musia dotknuté podniky čeliť. Cieľom definície trhu v jeho výrobkovej a geografickej dimenzii je identifikovať takých konkurentov dotknutých podnikov, ktorí môžu ovplyvniť ich trhové správanie a zabrániť im správať sa nezávisle od účinného konkurenčného tlaku.“*⁹
51. Ako vyplýva z uvedeného, relevantný trh sa definuje v dvoch dimenziách – tovarovej a priestorovej. Podľa § 3 ods. 3 zákona tovarový relevantný trh zahŕňa zhodné alebo vzájomne zastupiteľné tovary schopné uspokojiť určitú potrebu užívateľov. Zastupiteľnosť tovarov sa posudzuje najmä z hľadiska ich charakteristík, ceny a účelu použitia. Podľa § 3 ods. 6 zákona priestorový relevantný trh je vymedzený územím, na ktorom sú súťažné podmienky také homogénne, že toto územie môže byť odčlenené od ostatných území s odlišnými súťažnými podmienkami.
52. Podľa ustálenej judikatúry a Oznámenia Komisie o definícii relevantného trhu *„Relevantný trh výrobkov a služieb pozostáva zo všetkých výrobkov a/alebo služieb, ktoré sú považované za vzájomne zameniteľné alebo nahraditeľné z pohľadu spotrebiteľa, a to na základe ich vlastností, ceny a zamýšľaného účelu použitia. Relevantný geografický trh zahŕňa oblasť, v ktorej sú dotknuté podniky zapojené do vzťahov dopytu a ponuky výrobkov alebo služieb, v ktorej sú súťažné podmienky dostatočne homogénne a ktorá sa od ostatných susedných oblastí výrazne odlišuje kvôli tomu, že konkurenčné podmienky v nej sú zjavne odlišné od podmienok v týchto oblastiach.“*¹⁰

Dominantné postavenie

53. Podľa § 8 ods. 1 zákona dominantné postavenie na relevantnom trhu má podnikateľ alebo niekoľko podnikateľov, ktorí nie sú vystavení podstatnej súťaži a ktorí sa vzhľadom na svoju ekonomickú silu môžu správať nezávisle.
54. Podľa ustálenej judikatúry a Oznámenia Komisie - Usmernenie o prioritách Komisie v oblasti presadzovania práva pri uplatňovaní článku 82 Zmluvy o ES na prípady zneužívania dominantného postavenia podnikov na vylúčenie konkurentov z trhu (ďalej len „Usmernenie Komisie k čl. 82“) *„Pojem dominancia bol v rámci práva ES vymedzený ako hospodársky silné postavenie, ktoré podniku*

⁹ Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže Spoločenstva (Ú. v. ES C 372, 9.12.1997, s. 0005 – 0013), bod 2.

¹⁰ Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu, bod 7.

dovoľuje brániť v účinnej hospodárskej súťaži na relevantnom trhu tým, že mu umožňuje správať sa v značnom rozsahu nezávisle od svojich konkurentov, odberateľov a v konečnom dôsledku od spotrebiteľov. Táto nezávislosť súvisí s mierou konkurenčného tlaku vyvíjaného na daný podnik. Dominancia na trhu teda poukazuje na to, že tento tlak nie je dostatočne účinný, a teda že daný podnik má počas určitej doby značnú trhovú silu. To znamená, že podnik pri rozhodovaní neberie do úvahy možné kroky a reakcie konkurentov, odberateľov a v konečnom dôsledku spotrebiteľov. Komisia môže dospieť k záveru, že na trhu chýba konkurenčný tlak aj vtedy, keď na ňom skutočná alebo potenciálna hospodárska súťaž do určitej miery existuje.“¹¹

7.2 Služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva – tovarová dimenzia

55. BTS ako prevádzkovateľ letiska poskytuje tri základné kategórie služieb – služby poskytovania infraštruktúry letiska, služby pozemnej obsluhy a neletecké služby. Ako bolo uvedené v kapitole 5.2, služby poskytnutia infraštruktúry letiska poskytujú len prevádzkovatelia letísk a za regulované ceny. Služby pozemnej obsluhy nie sú regulované a je možné, aby ich poskytovali aj iné spoločnosti ako prevádzkovatelia letísk. V rámci týchto dvoch kategórií služieb teda môžu pôsobiť rozdielni hráči, čo vytvára rozdielnu štruktúru trhov a tým pádom aj odôvodňuje rozdelenie služieb poskytnutia infraštruktúry letiska a služieb pozemnej obsluhy na samostatné relevantné trhy.
56. Skutočnosť, že pri definovaní relevantných trhov v oblasti služieb poskytovaných prevádzkovateľmi letísk sa vychádza z troch vyššie uvedených kategórií služieb (služby poskytovania infraštruktúry letiska, služby pozemnej obsluhy a neletecké služby) a tieto predstavujú základ pre ďalšie definovanie relevantných trhov, bola potvrdená vo viacerých rozhodnutiach Komisie¹² aj súťažných inštitúcií členských štátov.
57. V rámci služby poskytovania infraštruktúry letiska BTS poskytuje tri typy spoplatnených služieb
 - a. poskytnutie infraštruktúry na účely pristátia/vzlietnutia lietadla (za službu sa platí pristávací poplatok),
 - b. poskytnutie infraštruktúry na účely parkovania lietadla (za službu sa platí parkovací poplatok),
 - c. poskytnutie infraštruktúry cestujúcim, t.j. použitie terminálov a služieb s nimi spojenými (za službu sa platí poplatok za použitie letiska cestujúcimi).
58. Poskytnutie infraštruktúry letiska na účely pristátia/vzlietnutia lietadla, poskytnutie infraštruktúry na účely parkovania lietadla a poskytnutie infraštruktúry cestujúcim sú tri vzájomne prepojené a na sebe závislé služby. Dopyt po týchto službách je v podstate totožný, nakoľko s príchodom lietadla na letisko je zväčša spojené aj

¹¹ Oznámenia Komisie - Usmernenie o prioritách Komisie v oblasti presadzovania práva pri uplatňovaní článku 82 Zmluvy o ES na prípady zneužívania dominantného postavenia podnikov na vylúčenie konkurentov z trhu (Ú. v. C 45/7, s. 7 – 20), body 10 a 12

¹² Napr. rozhodnutie Komisie č. M.4164 z 23. 5. 2006 – Ferrovial/Quebec/GIC/BAA

parkovanie lietadla a prechody cestujúcich cez terminály. Pri zohľadňovaní nákladov spojených s využitím infraštruktúry letiska musí dopravca automaticky zohľadniť všetky tri poplatky spolu. Rovnako ponuka týchto troch služieb v rámci poskytnutia infraštruktúry letiska je totožná – môže ich poskytnúť len prevádzkovateľ letiska, teda BTS. Na základe uvedeného nie je dôvod členiť relevantný trh poskytovania infraštruktúry letiska na tri samostatné trhy podľa typov poplatkov účtovaných BTS.¹³

59. V rozhodnutiach Európskej komisie je však možné nájsť úvahy o členení trhu služby poskytovania infraštruktúry letiska podľa iných kritérií, hlavne podľa charakteru klientov (t.j. typu leteckých prepravcov – tradiční dopravcovia, nízkonákladoví dopravcovia, charteroví dopravcovia).¹⁴
60. O členení trhu služieb poskytnutia infraštruktúry letiska podľa typu leteckých prepravcov sa uvažuje preto, lebo títo vytvárajú dopyt po službách letísk a rôzne typy prepravcov majú rôzne potreby týkajúce sa infraštruktúry letiska v závislosti od ich business modelu. Preto pre rôzne typy prepravcov môže byť zameniteľnosť letísk rôzna.¹⁵
61. Segment všeobecného letectva (resp. business aviation) je segment odlišný od pravidelnej alebo nepravidelnej leteckej osobnej dopravy vo viacerých aspektoch. Hlavnou črtou všeobecného letectva (business aviation) je flexibilita, časová úspora, pohodlnosť cestovania, resp. toto sú dôvody, prečo si cestujúci vyberajú lety v rámci všeobecného letectva (business aviation). Klienti využívajúci všeobecné letectvo (business aviation) majú z uvedených dôvodov záujem využívať také letiská, ktoré sú čo najbližšie k miestu štartu a cieľu ich cesty. V rámci všeobecného letectva sa využívajú menšie lietadlá ako pri pravidelnej/nepravidelnej osobnej leteckej doprave,¹⁶ z čoho vyplývajú aj menšie nároky na infraštruktúru letiska, čo sa týka prístávacích dráh a kapacity terminálov. Tým pádom je možné v rámci všeobecného letectva používať aj menšie letiská, nepoužívané pre pravidelnú/nepravidelnú leteckú osobnú dopravu. Keďže všeobecné letectvo (business aviation) predstavuje individualizovanú a flexibilnú

¹³ V rovnakom duchu pristupuje k definovaniu trhov anglická súťažná autorita. Competition Commission: BAA airports market investigation – A report on the supply of airport services by BAA in the UK, marec 2009

¹⁴ Napr. rozhodnutie Komisie č. M.4164 z 23. 5. 2006 – Ferrovial Quebec/GIV/BAA, rozhodnutie Komisie č. M.5652 z 26.11.2009 – GIP/Gatwick Airport

¹⁵ Napr. tradiční dopravcovia, nízkonákladoví dopravcovia a charteroví dopravcovia majú vyššie nároky na kvalitu a dĺžku prístávacích dráh a kapacity terminálov v porovnaní so všeobecným letectvom, nakoľko využívajú väčšie lietadlá a prepravujú väčšie počty cestujúcich. Tradiční dopravcovia majú navyše požiadavku, aby letisko zvládalo tzv. interline traffic (prestupy cestujúcich medzi letmi), čo pre ostatných dopravcov nie je dôležité. Nízkonákladoví dopravcovia preferujú letiská s nižšími poplatkami, preto v menšej miere lietajú z veľkých, hlavných, vyťažených a tým pádom drahších letísk. Pre charterových dopravcov je dôležitá poloha letiska v blízkosti dovolenkovej destinácie a dostatočné kapacity letiska v turistickej špičke, pre všeobecné letectvo môže byť dôležitá poloha letiska v blízkosti dôležitej business destinácie.

¹⁶ Podľa údajov Eurocontrol, v roku 2015 tradičné a nízkonákladové aerolinie využívali lietadlá, ktoré mali počet sedadiel 150 (medián), pri charterových letoch sa využívali lietadlá s počtom sedadiel 144 (medián) a v rámci business aviation bola kapacita sedadiel 10 (medián). European Organisation for the Safety Air Navigation – Market segment in European Air Traffic 2015.

dopravu menšími lietadlami, v rámci všeobecného letectva (business aviation) je možné lietať aj do takých destinácií, kam ostatní leteckí dopravcovia v rámci pravidelnej/nepravidelnej leteckej dopravy nelietajú z ekonomických dôvodov (nedostatočný počet potenciálnych cestujúcich na naplnenie kapacít lietadla)¹⁷.

62. Vzhľadom na uvedené skutočnosti, sieť letísk, ktoré sa využívajú v rámci všeobecného letectva (business aviation), je oveľa hustejšia ako sieť letísk používaných na pravidelnú/nepravidelnú leteckú osobnú dopravu.¹⁸
63. Ako vyplýva z uvedeného, vzhľadom na špecifické potreby a preferencie klientov všeobecného letectva ako aj rozdielne nároky na infraštruktúru pri všeobecnom letectve, je dopyt po letiskách v rámci všeobecného letectva odlišný od dopytu v rámci pravidelnej/nepravidelnej leteckej dopravy. Tým pádom aj zameniteľnosť letísk z pohľadu všeobecného letectva je iná ako z pohľadu pravidelnej a nepravidelnej leteckej dopravy.
64. Pri definovaní relevantných trhov je potrebné zohľadniť aj podstatu praktiky, nakoľko definície relevantných trhov nie sú nemenné a závisia aj od posudzovanej praktiky. V tomto prípade sa praktika týka a má dopad len na segment všeobecného letectva.
65. Vzhľadom najmä na charakter praktiky, ako aj na rozdielny dopyt po letiskách v rámci všeobecného letectva v porovnaní s pravidelnou/nepravidelnou osobnou leteckou dopravou, možno v tomto prípade pristúpiť k rozdeleniu trhu služieb poskytovania infraštruktúry letiska podľa typu klientov letiska a tovarový relevantný trh zdefinovať ako trh služieb poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva.
66. Čo sa týka služieb pozemnej obsluhy, tieto predstavujú samostatný relevantný trh, ktorý môže byť ďalej užšie členený podľa jednotlivých typov služieb pozemnej obsluhy. V tomto prípade však nie je potrebné definovať relevantný trh, do ktorého by patrili VIP služby poskytované za „full VIP service“ poplatok (t.j. služby pozemnej obsluhy), nakoľko podstata praktiky spočíva v spôsobe uplatňovania „full VIP service“ poplatku, ktorý bol taký, že poplatok bol naviazaný na služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva (konkrétne vstup na terminál všeobecného letectva) a nie na reálne poskytovanie VIP služieb ako služieb pozemnej obsluhy. Z tohto dôvodu je zdefinovaný len relevantný trh v oblasti služieb poskytovania infraštruktúry letiska. Bez ohľadu na uvedené, VIP služby v termináli všeobecného letectva ako služby pozemnej obsluhy poskytuje na bratislavskom letisku len BTS, takže v tejto oblasti takisto nepôsobí žiadny konkurent.

¹⁷ Z tohto dôvodu tiež nie je možné pokladať lety v rámci všeobecného letectva za zameniteľné s letmi business triedy v rámci pravidelnej osobnej leteckej dopravy.

¹⁸ Oznámenie Komisie – Program pre udržateľnú budúcnosť všeobecnej leteckej dopravy a leteckej dopravy na obchodné účely: „V roku 2005 existovalo v Európe približne 100 000 dvojíc letísk, na ktorých sa uskutočňovala všeobecná letecká doprava a business aviation v porovnaní s 30 000 dvojicami spojenými pravidelnými leteckými linkami.“

7.3 Služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva – priestorová dimenzia

67. Pri definovaní priestorovej dimenzie relevantného trhu letísk sa vychádza z tzv. spádovej oblasti daného letiska, ktorá sa definuje podľa toho, ako si vyberajú letisko cestujúci - cestujúci pri výbere letiska zohľadňujú viaceré faktory, ako ceny (náklady spojené s využitím letiska), vzdialenosť štartu/cieľa cesty od letiska, čas potrebný na príchod na letisko a pod. Pri určovaní priestorovej dimenzie trhu sa zohľadňuje, či z pohľadu spotrebiteľov existujú zameniteľné letiská (teda či sa spádové oblasti letísk prekrývajú). Pre rôzne typy klientov sú spádové oblasti letísk rôzne.
68. Ako bolo uvedené vyššie, hlavnou črtou všeobecného letectva (business aviation) je flexibilita, časová úspora, pohodlnosť cestovania, resp. toto sú dôvody, prečo si cestujúci vyberajú lety v rámci všeobecného letectva (business aviation). Klienti využívajúci všeobecné letectvo (business aviation) majú z uvedených dôvodov záujem využívať také letiská, ktoré sú čo najbližšie k miestu štartu a cieľu ich cesty. Túto skutočnosť úradu potvrdili aj spoločnosti zabezpečujúce dopravu v oblasti všeobecného letectva pre business klientelu.
69. Podľa vyjadrenia týchto spoločností, rozhodujúcim kritériom klientov všeobecného letectva pre výber letiska je blízkosť letiska k štartu/cieľu cesty – klienti preferujú odlet/prílet na letisko čo najbližšie k domu a čo najbližšie k cieľovej destinácii. Bratislava ako hlavné mesto SR, kde sídlia orgány štátnej správy a centrály súkromných spoločností, je v rámci SR významnou business destináciou. Ako uviedli oslovené spoločnosti zabezpečujúce dopravu v oblasti všeobecného letectva, nevedia o prípade, kedy by si klient, ktorého štartom alebo cieľom cesty je Bratislava a okolie napr. aj z dôvodu poplatkov zvolil namiesto bratislavského letiska vzdialenejšie letisko v ČR alebo Rakúsku¹⁹ a trasu docestoval po zemi. Okolité letiská ako Swechat, Brno, Ostrava sú ako alternatíva k bratislavskému letisku využívané len výnimočne, napr. ak kvôli zlému počasiu nie je možný prílet/odlet z bratislavského letiska.
70. Podľa informácií BTS, podobné preferencie pri výbere letiska sú aj pri štátnych letoch – pre cestujúcich štátnych letov je tiež dôležitá blízkosť letiska k štartu/cieľu cesty, flexibilita dopravy, bezpečnosť.
71. Ako vyplýva z uvedeného, segment všeobecného letectva (business aviation) je špecifický tým, že klienti kladú najväčší dôraz na časovú úsporu a flexibilitu, tým pádom si letiská vyberajú čo najbližšie k štartu a cieľu cesty. Z tohto pohľadu, vzhľadom na charakter všeobecného letectva a význam Bratislavy ako dôležitej business destinácie, pre klientov všeobecného letectva (business aviation), nie je bratislavské letisko zameniteľné s okolitými letiskami. Priestorová dimenzia trhu služieb poskytovania infraštruktúry letiska pre všeobecné letectvo, na ktorom

¹⁹ Najbližšie medzinárodné letiská využívané v rámci všeobecného letectva sú Brno, Piešťany a Swechat. Cestná vzdialenosť Bratislava – Brno je približne 130 km s časom jazdy autom 1,5 hod., vzdialenosť Bratislava – Piešťany je približne 85 km s časom jazdy autom 1 hod. a vzdialenosť Bratislava – Swechat je 70 km s časom jazdy autom 45 minút (ide o časy jazdy v prípade bezproblémovej dopravy).

pôsobí BTS, je tak limitovaná na bratislavské letisko a okolie, nezhrňajúca okolité najbližšie letiská.

7.4 Dominantné postavenie

72. Ako vyplýva z bodu 71, pre klientov všeobecného letectva (business aviation) nie je bratislavské letisko zameniteľné s okolitými letiskami, v segmente všeobecného letectva (business aviation) teda neexistuje k bratislavskému letisku aktuálna konkurencia. Vzhľadom na vysoké bariéry vstupu na trh (najmä vysoké investičné náklady spojené s výstavbou nového konkurenčného letiska), nemožno uvažovať ani o existencii potenciálnej konkurencie k bratislavskému letisku.
73. Na základe uvedeného možno konštatovať, že spoločnosť BTS má na relevantnom trhu služieb poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva dominantné postavenie vzhľadom na neexistujúcu aktuálnu ani potenciálnu konkurenciu na tomto trhu.

8. PRAKTIKA – NEPRIMERANÉ PODMIENKY

8.1 Právny rámec

74. Podľa § 8 ods. ods. 3 zákona, zneužívanie dominantného postavenia je zakázané. Podľa § 8 ods. 2 zákona zneužitím dominantného postavenia na relevantnom trhu je najmä:
- a) priame alebo nepriame uplatňovanie neprimeraných cien alebo iných neprimeraných obchodných podmienok,
 - b) obmedzenie výroby, odbytu alebo technického vývoja tovaru na úkor užívateľov,
 - c) uplatňovanie rozdielných podmienok pri zhodnom alebo porovnateľnom plnení voči jednotlivým podnikateľom, ktorými sú alebo môžu byť títo podnikatelia znevýhodňovaní v súťaži, alebo
 - d) viazanie súhlasu s uzavretím zmluvy na podmienku, že druhá zmluvná strana prijme aj ďalšie záväzky, ktoré svojou povahou alebo podľa obchodných zvyklostí nesúvisia s predmetom tejto zmluvy.
75. Rovnako podľa čl. 102 Zmluvy je zakázané zneužívanie dominantného postavenia, pokiaľ môže mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi, pričom zneužívanie môže zahŕňať najmä:
- a) priame alebo nepriame uplatňovanie neprimeraných nákupných alebo predajných cien alebo iných podmienok,
 - b) obmedzovanie výroby, odbytu alebo technického rozvoja na úkor spotrebiteľov,
 - c) uplatňovanie nerovnakých podmienok voči obchodným partnerom pri rovnakých činnostiach, ktoré ich v súťaži znevýhodňujú,
 - d) podmieňovanie uzatvárania zmlúv tým, aby zmluvné strany prijali ďalšie záväzky, ktoré svojou povahou alebo podľa obchodných zvyklostí nesúvisia s ich predmetom.

8.2 Posúdenie protisút'ážného správania

76. BTS ako prevádzkovateľ bratislavského letiska poskytuje služby využitia infraštruktúry letiska pre všeobecné letectvo. V rámci tejto služby poskytuje BTS cestujúcim prístup do terminálu všeobecného letectva. Za využitie terminálu všeobecného letectva je účtovaný poplatok „Použitie letiska cestujúcimi“ vo výške 6,31 eur/odlietavajúci pasažier pri vnútroštátnej doprave a 16,27 eur/odlietavajúci pasažier pri medzinárodnej doprave.
77. Od 01.07.2016, po rekonštrukcii terminálu všeobecného letectva, BTS zaviedlo nový poplatok, ktorý nazvalo „full VIP service“. Tento poplatok vo výške 49 eur sa vzťahoval na každého odlietavajúceho cestujúceho, ktorý prechádzal novým terminálom všeobecného letectva. BTS ho automaticky účtovalo všetkým cestujúcim v rámci všeobecného letectva spolu s infraštruktúrnym poplatkom „Použitie letiska cestujúcimi“.
78. „Full VIP service“ poplatok podľa vyjadrenia BTS zahŕňal parkovanie zadarmo počas letu (odletu a následného príletu), neobmedzený pobyt v termináli, plnú asistenciu pri vybavovacom procese, porter service, neobmedzenú konzumáciu (alko, nealko, rýchle občerstvenie), informačný servis, bezplatné pripojenie na wifi a služby recepcie, všetko nepretržite po 24 hodín. Pri prílete bol prechod cestujúcich cez terminál všeobecného letectva bez poplatku so všetkými spomínanými benefitmi.
79. „Full VIP service“ poplatok podľa tvrdenia BTS aj Dopravného úradu nie je poplatok za využitie letiskovej infraštruktúry, ale poplatok za služby pozemnej obsluhy, kategória vybavenie cestujúcich. Takisto aj z charakteru služieb poskytovaných za tento poplatok vyplýva, že išlo o poskytovanie služieb cestujúcim v termináli všeobecného letectva, a nie o službu prístupu k infraštruktúre (terminálu).
80. Hoci „full VIP service“ poplatok je podľa BTS poplatkom za služby pozemnej obsluhy a boli ním spoplatnené nadštandardné VIP služby poskytované v rámci terminálu všeobecného letectva, BTS „full VIP service“ poplatok prepojilo nie s využitím VIP služieb v termináli všeobecného letectva, ale so službou poskytnutia prístupu k infraštruktúre (poskytnutie infraštruktúry letiska cestujúcim – prístup do letiskových terminálov), nakoľko BTS požadovalo „full VIP service“ poplatok zaplatiť za každého cestujúceho automaticky pri vstupe na terminál všeobecného letectva bez ohľadu na to, či o VIP služby cestujúci mal alebo nemal záujem.²⁰
81. Prepojenie „full VIP service“ poplatku nie s využitím VIP služieb ale výlučne so vstupom na terminál všeobecného letectva spôsobilo zvýšenie platieb za využitie infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva vo významnej miere (bližšie k tomuto v bodoch 95 - 97) a klienti všeobecného letectva platili za služby, ktoré nepotrebovali resp. o ktoré nemali záujem (bližšie k tomuto v bodoch 89 - 93). Prístup poskytovania a spoplatňovania VIP služieb na bratislavskom letisku nie je

²⁰ Podľa vyjadrenia BTS sa tento poplatok vzťahuje na každého odlietavajúceho cestujúceho, ktorý prechádza terminálom všeobecného letectva a využíva jeho služby. Na svojej internetovej stránke BTS pri popise terminálu všeobecného letectva uvádzalo „*entry to the terminal is subject to a fee of 49 eur + tax per each departing passenger*“.

v odvetví štandardný - na európskych letiskách sa zvyčajne VIP služby v termináloch všeobecného letectva poskytujú samostatne, podľa záujmu klienta a na jeho vyžiadanie (bližšie k tomuto v bodoch 85 - 88) a do 30.06.2016 tieto služby samostatne a na vyžiadanie klienta poskytovalo aj BTS (bližšie k tomuto v bodoch 82 – 84).

VIP služby do 01.07.2016 poskytovalo BTS na vyžiadanie klienta

82. Služby, ktoré boli poskytované za „full VIP service“ poplatok, bolo možné poskytovať samostatne a nezávisle od služieb poskytnutia infraštruktúry letiska. Tieto služby samostatne a na vyžiadanie poskytovalo aj BTS do 30.06.2016.
83. Podstatou „VIP full service“ poplatku boli rôzne služby (parkovanie, neobmedzený pobyt v termináli, občerstvenie, informačný servis, wifi, služby recepcie,...). Služby takéhoto charakteru do 30.06.2016 BTS neúčtovalo automaticky pri vstupe na terminál všeobecného letectva²¹ - do 30.06.2016 bol pre klientov všeobecného letectva k dispozícii VIP salónik (VIP lounge), do ktorého bol zabezpečený prístup 24 hodín denne na požiadanie za poplatok 44 eur/osoba/2 hodiny, pričom cena zahŕňala výber alkoholických a nealkoholických nápojov, občerstvenie, služby personálu, PC, TV a sieť wi-fi a parkovanie zadarmo.
84. Od 01.07.2016 BTS poskytovalo klientom všeobecného letectva VIP služby obsahom takmer totožné s tými, ktoré boli poskytované do 30.06.2016.²² Rozdiel v poskytovaných VIP službách na novom termináli všeobecného letectva v porovnaní so službami poskytovanými v rámci VIP salónika v starom termináli všeobecného letectva podľa vyjadrenia BTS spočíval v štandarde poskytovaných služieb - v novom termináli došlo k navýšeniu štandardu poskytovaných služieb.²³ Došlo však k tej zmene, že kým do 30.06.2016 si klient všeobecného letectva mohol vybrať, či VIP služby v termináli všeobecného letectva využije alebo nie a v závislosti od záujmu/využitia služieb mu boli tieto účtované, od 01.07.2016 si klient nemohol vybrať, či o VIP služby má alebo nemá záujem, či ich využije alebo nie, poplatok za ne mu bol účtovaný automaticky spolu s poplatkami za použitie infraštruktúry letiska.²⁴

Poskytovanie VIP služieb na európskych letiskách

85. Podľa podávateľa podnetu prístup spoplatňovania VIP služieb, ktorý bol zvolený v termináli všeobecného letectva na bratislavskom letisku, nie je štandardný v porovnaní s ostatnými európskymi letiskami, podľa jeho vyjadrenia sa VIP služby v rámci všeobecného letectva neúčtujú automaticky pri využití terminálu všeobecného letectva. Sťažovateľ priložil k podnetu faktúry z letísk, ktoré v rámci

²¹ Toto vyplýva napr. aj z faktúry predloženej sťažovateľom z 08.01.2016, ktorá obsahuje poplatky len za využitie infraštruktúry letiska.

²² List BTS, položka spisu 20.

²³ List BTS, položka spisu 20.

²⁴ Vid' faktúra predložená sťažovateľom z 08.07.2016 – položka spisu č. 1, príloha č. 6.

všeobecného letectva využil (Dortmund, Janov a Kolín nad Rýnom), pričom ani jedna z faktúr neobsahovala položku týkajúcu sa nadštandardných VIP služieb.

86. To, akým spôsobom sú poskytované a spoplatňované služby obdobné službám poskytovaným za „full VIP service“ poplatok na európskych letiskách, úrad zisťoval aj od spoločností poskytujúcich dopravné služby v rámci všeobecného letectva (resp. business aviation). Tieto spoločnosti uviedli, že služby podobné službám za „full VIP service“ poplatok poskytované na termináloch všeobecného letectva sa na väčšine európskych letísk objednávajú samostatne, podľa želania klienta.²⁵
87. Úrad oslovil aj spoločnosť Letisko Košice – Airport Košice, a.s., prevádzkovateľa košického letiska, ktoré tiež disponuje terminálom všeobecného letectva. Podľa informácií spoločnosti Letisko Košice – Airport Košice, a.s. za vstup na terminál všeobecného letectva sa platí len regulovaný infraštruktúrny poplatok za použitie letiska cestujúcimi. Vstup do VIP salónika je poskytovaný za poplatok na vyžiadanie klienta, rovnako za poplatok v prípade záujmu klienta je zabezpečovaný catering.
88. Ako vyplýva z informácií uvedených v predchádzajúcich bodoch, VIP služby v termináloch všeobecného letectva sú zvyčajne poskytované na žiadosť klienta a nie automaticky v spojení so vstupom na terminál všeobecného letectva.

Platba za služby, ktoré nie sú využívané

89. Tým, že spoločnosť BTS „full VIP servis“ poplatok prepojila nie s využitím VIP služieb poskytovaných v termináli všeobecného letectva ale so vstupom na terminál všeobecného letectva, došlo k situácii, že za VIP služby platili aj tí klienti všeobecného letectva, ktorí o poskytovanie VIP služieb záujem nemali.
90. V tejto súvislosti úrad zisťoval záujem klientov všeobecného letectva (business aviation) o poskytovanie VIP služieb v termináli všeobecného letectva.
91. Ako uviedlo BTS, prvú významnú skupinu klientov všeobecného letectva (business aviation) predstavujú manažéri a business klientela, táto kategória predstavuje väčšinu cestujúcich v rámci všeobecného letectva (business aviation). Podľa vyjadrení spoločností zabezpečujúcich dopravu v rámci všeobecného letectva (business aviation), hlavnou výhodou všeobecného letectva je rýchlosť a flexibilita tejto dopravy - ide o dopravu, kde sú lety prispôbované požiadavkám klienta, ktorý požaduje určitý čas odletu, posádka s lietadlom čaká na cestujúcich, nie cestujúci na lietadlo, a cestujúci prichádzajú na letisko krátko pred odletom lietadla, cca 10 minút. Pri doprave v rámci všeobecného letectva klienti oceňujú najmä to, že pred letom nemusia čakať na letisku, terminálom zvyčajne len prejdú (t.j. absolvujú bezpečnostnú a pasovú kontrolu) a hneď pokračujú k lietadlu, preto o poskytované nadštandardné služby ako občerstvenie a pobyt v salóniku zväčša nemajú záujem a nevyužívajú ich.

²⁵ Ako uviedli oslovené spoločnosti, existujú aj určité letiská, kde sa služby podobné službám za „full VIP service“ poplatok poskytujú automaticky a priamo spoplatňujú v súvislosti so vstupom na terminál všeobecného letectva, najčastejšie uvádzané príklady boli ruské letiská Moskva – Vnukovo, Moskva – Sheremetevo, Petrohrad – Pulkovo.

92. Podľa úradom oslovených spoločností zabezpečujúcich dopravu v rámci všeobecného letectva pre business klientelu, po zavedení „full VIP service“ poplatku mali výhrady k jeho zavedeniu hlavne cestujúci, ktorí nemali záujem o využívanie služieb zahrnutých do tohto poplatku (parkovanie, občerstvenie). Ako ďalej uviedli niektoré z úradom oslovených spoločností, odhadom 90% ich klientov VIP služby poskytované v termináli všeobecného letectva nevyužíva, VIP služby klienti využívajú iba v prípadoch, kedy sa let z nejakého dôvodu oneskorí (zlé počasie, porucha lietadla, čakanie na časť cestujúcich) alebo prípadne si klient z časových dôvodov zorganizuje pracovné stretnutie pred odletom na letisku.
93. Pre upresnenie záujmu o VIP služby poskytované v termináli všeobecného letectva si úrad vyžiadal od BTS údaje o počte odlietavajúcich pasažierov v rámci všeobecného letectva za rok 2015 a tiež tržby za využitie VIP salónika v rámci starého terminálu všeobecného letectva za rok 2015 (v poplatku za využitie salónika v rámci starého terminálu všeobecného letectva boli zahrnuté aj služby ako parkovanie, občerstvenie a pod., teda služby podobné tým, ktoré sú poskytované za „full VIP service“ poplatok v novom termináli všeobecného letectva). Z týchto údajov bolo zrejmé, že VIP salónik v starom termináli všeobecného letectva v roku 2015 využilo [...] % klientov všeobecného letectva. Aj z uvedeného vyplýva, že veľká časť pasažierov všeobecného letectva (kategória manažéri/business klientela) o nadštandardné služby poskytované v termináli všeobecného letectva záujem nemala.
94. Čo sa týka druhej významnej kategórie klientov BTS v rámci všeobecného letectva (business aviation), teda štátnych delegácií, delegácie štátne dôležitých letov môžu za určitých okolností využívať aj iné spôsoby prechodu cez letisko ako cez nový terminál všeobecného letectva, avšak nový terminál všeobecného letectva využívali vo väčšine prípadov aj pri štátnych letoch, a to aj po zavedení „full VIP service“ poplatku.

Zvýšenie platieb za využitie infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva

95. Prepojením „full VIP service“ poplatku so službou poskytnutia prístupu k infraštruktúre a v spojení s tým, že významná časť klientov všeobecného letectva záujem o poskytované nadštandardné služby v rámci terminálu všeobecného letectva nemala, došlo zavedením „full VIP service“ poplatku k de facto navýšeniu platieb za využitie infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva v pomerne významnej miere.
96. V nasledujúcej tabuľke sú pre ilustráciu uvedené situácie, k akému nárastu platieb za využitie infraštruktúry v oblasti všeobecného letectva došlo zavedením „full VIP service“ poplatku. V tabuľke sú uvedené varianty výpočtu pre medzinárodné lety,²⁶

²⁶ Väčšina letov v rámci všeobecného letectva (manažéri a business klientela) je medzinárodného charakteru.

lietadlá s hmotnosťou 2, 4, 6 a 23 MTOW,²⁷ 1, 4 a 8 cestujúcich²⁸ a 24 hodinové parkovanie na letisku.

Tabuľka 4 – Ilustračné prepočty zvýšenia platieb za služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva zavedením „full VIP service“ poplatku.

Medzinárodné lety, parkovanie 24 hodín				
MTOW	osoby	pred	po	% nárast
2	1	56,89	105,89	86
	4	105,89	301,68	185
4	1	97,51	146,51	50
	4	146,28	342,28	134
6	1	138,13	187,13	35
	4	186,88	382,88	105
23	1	452,92	501,92	11
	4	501,74	697,73	39
	8	566,81	958,81	69

97. Z prepočtov je zrejmé, že zavedenie „full VIP service“ poplatku spôsobilo výrazné zvýšenie platieb platených BTS za poskytnutie infraštruktúry letiska, pričom výraznejší nárast bol u klientov používajúcich menšie lietadlá. Aj u spoločností vlastniacich väčšie lietadlá k výraznejšiemu nárastu platieb, hlavne ak lietadlom cestovala viac ako jedna osoba.

8.3 Časové vymedzenie porušenia

98. Za začiatok porušenia úrad považuje dátum zavedenia „full VIP service“ poplatku, teda dátum 01.07.2016.
99. Protisúťažné správanie bolo ukončené 31.08.2017. Od 01.09.2017 BTS prestalo automaticky účtovať „full VIP service poplatok“ pri vstupe na terminál všeobecného letectva, „full VIP service“ služba sa stala voliteľnou a poplatok za ňu je účtovaný vtedy, ak si ju klienti objednávajú v handlingovej žiadosti.

8.4 Záver

100. BTS ako správca infraštruktúry bratislavského letiska poskytuje služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva. Na tomto relevantnom trhu je dominantom. Od 01.07.2016 do 31.08.2017 BTS účtovalo „full VIP service“ poplatok za VIP služby poskytované v termináli všeobecného letectva, avšak v skutočnosti BTS tento „full VIP service“ poplatok neprepajilo

²⁷ Podávateľ podnetu má lietadlo s MTOW 2 tony, najvýznamnejší poskytovatelia dopravných služieb v oblasti všeobecného letectva (business aviation) majú lietadlá s MTOW 4, 6, a 23 ton. Ako tiež vyplýva z informácií predložených BTS, lietadlá s uvedenými hmotnosťami predstavujú významný počet letov v rámci business aviation (business klientela).

²⁸ Ako uviedlo BTS, počet pasažierov v rámci business aviation (business klientela) sa pri jednom lete pohybuje vo väčšine prípadov od 1 do 8 osôb.

s využívaním VIP služieb, ale so vstupom na terminál všeobecného letectva. Prepojenie „full VIP service“ poplatku nie s využitím VIP služieb ale výlučne so vstupom na terminál všeobecného letectva spôsobilo zvýšenie cien za služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva vo významnej miere a významná časť klientov všeobecného letectva musela platiť za služby, o poskytnutie ktorých nemala záujem.

101. Uvedené správanie BTS predstavuje uplatňovanie neprimeraných podmienok podľa § 8 ods. 2 písm. a) zákona a čl. 102 písm. a) Zmluvy.

9. POKUTA A UROVNANIE

9.1 Pokuta

102. Konaním BTS došlo k porušeniu § 8 ods. 2 písm. a) zákona ako aj čl. 102 písm. a) Zmluvy.
103. Podľa § 38 ods. 1 zákona úrad za porušenie zákazu zneužitia dominantného postavenia uloží podnikateľovi pokutu. Podľa § 38 ods. 3 zákona úrad pri ukladaní pokuty posudzuje závažnosť a dĺžku trvania porušovania. Úrad pri posudzovaní závažnosti porušovania berie do úvahy jeho povahu, prípadne dopad na trh a veľkosť relevantného trhu. Okrem týchto kritérií úrad pri ukladaní pokuty prihliada prípadne aj na iné skutočnosti, najmä na opakované porušovanie, odmietnutie podnikateľa spolupracovať s úradom, postavenie podnikateľa ako vodcu alebo iniciátora porušovania alebo neplnenie dohody obmedzujúcej súťaž v praxi.
104. V súlade s Metodickým pokynom o postupe pri určovaní pokút v prípadoch zneužívania dominantného postavenia a dohôd obmedzujúcich súťaž (ďalej len „Metodický pokyn“), úrad ako východisko pri určení pokuty berie tzv. relevantný obrat podnikateľa. Pod relevantným obratom sa rozumie obrat (bez daní) dosiahnutý podnikateľom z predaja tovarov a služieb, ktorých sa narušenie alebo obmedzenie súťaže priamo alebo nepriamo dotýka, a to na vymedzenom priestorovom relevantnom trhu.²⁹
105. Podstata praktiky spočívala vo vynucovaní neprimeraných podmienok, konkrétne v spôsobe uplatňovania „full VIP service“ poplatku, ktorý bol taký, že „full VIP service“ poplatok nebol prepojený s využitím VIP služieb, ale výlučne so vstupom na terminál všeobecného letectva. Z uvedeného dôvodu základ pre výpočet relevantného obratu predstavujú tržby za služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva a tržby z „full VIP service“ poplatku.
106. Pri výpočte relevantného obratu úrad zvyčajne vychádza z údajov o predajoch realizovaných podnikateľom za posledné uzavreté účtovné obdobie, v ktorom sa podnikateľ zúčastnil na protisúťažnom konaní.³⁰ Posledné uzavreté účtovné obdobie, v ktorom úrad preukázal podnikateľovi účasť na protisúťažnom konaní,

²⁹ Bod 8 Metodického pokynu.

³⁰ Bod 9 Metodického pokynu.

je rok 2016. V tomto roku tržby BTS za služby poskytovania infraštruktúry letiska v oblasti všeobecného letectva predstavovali [...] eur a tržby z „full VIP service“ poplatku predstavovali [...] eur. Výška relevantného obratu je tak [...] eur.

107. Ďalším krokom pri výpočte pokuty je určenie pokuty na základe závažnosti ako súčinu relevantného obratu a percenta, ktorého konkrétna výška sa určí na základe závažnosti porušovania ustanovení zákona v rozsahu do 30%.³¹ Podľa § 38 ods. 3 zákona úrad pri posudzovaní závažnosti porušovania berie do úvahy jeho povahu, prípadne dopad na trh a veľkosť relevantného trhu. Pri hodnotení povahy porušovania ustanovení zákona úrad zohľadňuje konkrétnu protisúťažnú prax a jej vážnosť z pohľadu porušenia ustanovení zákona. Pri hodnotení dopadu úrad zohľadňuje najmä aký dopad má posudzovaná prax na trh, či sa prax implementovala alebo nie a tiež aj spoločný podiel všetkých podnikateľov na trhu (teda akej veľkej časti trhu sa porušenie zákona týka). Tam, kde je to účelné, úrad zohľadňuje aj veľkosť relevantného trhu ako aj jeho význam.³²
108. V tomto prípade sa jedná o vykorisťovacia prax. Prax bola implementovaná. Jej dopad je len na segment všeobecného letectva. Na základe uvedeného úrad percento za závažnosť stanovil vo výške 3%.
109. Pokutu určenú na základe závažnosti úrad pre násobí počtom rokov trvania porušovania zákona. Obdobie kratšie ako 6 mesiacov sa v zmysle Metodického pokynu berie ako ½ roka, obdobie dlhšie ako 6 mesiacov sa berie ako celý rok.³³ Začiatok praxe bol 01.07.2016 a prax bola ukončená 31.08.2017, teda trvanie praxe je 1 rok a 2 mesiace. Koeficient určený na základe dĺžky trvania je preto 1,5. Základná suma pokuty tak predstavuje sumu [...] eur.
110. Základná suma pokuty môže byť upravená – zvýšená alebo znížená – v prípade, ak úrad identifikuje iné skutočnosti, ktoré sa zohľadňujú pri stanovení pokuty a ktorých demonštratívny výpočet je uvedený v § 38 ods. 3 zákona. V tomto prípade úrad identifikoval jednu inú skutočnosť, ktorá sa zohľadňuje pri výpočte pokuty, a to dosiahnutie majetkového prospechu, nakoľko v tomto prípade ho úrad vedel odhadnúť. Toto kritérium je vysvetlené aj v Metodickom pokyne „*Je potrebné, aby uložená pokuta presahovala dosiahnutý majetkový prospech z porušovania zákona, a to z toho dôvodu, aby predstavovala pre podnikateľa dostatočne odstrašujúci faktor nedopúšťať sa ďalšieho porušovania a zároveň aby ho dostatočne potrestala za protiprávne správanie. Toto kritérium úrad uplatní, ak je možné vyčíslieť majetkový prospech získaný v súvislosti s protiprávnym konaním.*“³⁴
111. V tomto prípade bolo možné pomerne presne odhadnúť majetkový prospech. Pri výpočte majetkového prospechu úrad zohľadnil počet odlietavajúcich pasažierov v rámci všeobecného letectva a výšku poplatku (t.j. príjmy BTS z účtovania „full

³¹ Bod 11 Metodického pokynu.

³² Bod 13 Metodického pokynu.

³³ Bod 15 Metodického pokynu.

³⁴ Bod 25 Metodického pokynu.

VIP service“ poplatku) ako aj skutočnosť, že niektoré kategórie klientov mohli mať o využívanie služieb za „full VIP service“ poplatok záujem (viď body 89 - 94). Odhad majetkového prospechu BTS z porušovania zákona predstavuje 181 000 eur a preto úrad základnú sumu pokuty uvedenú v bode 109 zvýšil na 181 000 eur. Túto úroveň pokuty úrad považuje za dostatočnú.

112. Podľa § 38 ods. 1 zákona pokuta za porušenie zákazu zneužitia dominantného postavenia nesmie presiahnuť 10% z obratu podnikateľa za predchádzajúce uzavreté účtovné obdobie, k čomu v tomto prípade nedošlo, nakoľko obrat podnikateľa BTS za rok 2016 bol 21 mil. eur.

9.2 Urovanie

113. Podľa § 38e zákona, ak zistené skutočnosti odôvodňujú záver, že došlo k porušeniu tohto zákona alebo osobitného predpisu (t.j. čl. 101 alebo 102 Zmluvy) okrem porušení, za ktoré úrad ukladá pokutu podľa § 38a a 38b, môže úrad v záujme hospodárnosti konania alebo dosiahnutia rýchlej a účinnej nápravy na trhu z vlastného podnetu alebo na žiadosť účastníka konania uskutočniť rokovanie o urovaní. Ak účastník konania a úrad súhlasia so závermi rokovania o urovaní a účastník konania prizná svoju účasť na tomto porušení a prevezme zodpovednosť za takúto účasť, úrad zníži pokutu, ktorú by inak uložil podľa § 38 ods. 1 a 2. V zmysle § 4 ods. 1 Vyhlášky o urovaní, v rámci urovnaní sa pokuta, ktorá by bola inak účastníkovi konania uložená vo veci zneužitia dominantného postavenia podľa § 8 ods. 3 zákona alebo čl. 102 Zmluvy, zníži o 30%.
114. Keďže medzi účastníkom konania a úradom došlo k urovnaniu (proces urovnaní je popísaný v bodoch 4 - 8), úrad znížil pokutu, ktorú by inak spoločnosti BTS uložil (t.j. 181 000 eur), o 30%.

9.3 Výška pokuty po zohľadnení urovnaní

115. Konečná výška pokuty po zohľadnení urovnaní predstavuje sumu 127 000 eur (slovom stodvadsaťsedemtisíc eur).

Poučenie:

Podľa § 34 ods. 1 zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane hospodárskej súťaže“), v spojení s § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, (ďalej len „správny poriadok“) proti tomuto rozhodnutiu môže byť podaný rozklad Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky, odbor zneužívania dominantného postavenia a vertikálnych dohôd, Drieňová 24, 826 03 Bratislava, v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia.

O rozklade podľa § 18 ods. 1 zákona o ochrane hospodárskej súťaže rozhoduje Rada Protimonopolného úradu Slovenskej republiky. Podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku včas podaný rozklad má odkladný účinok. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom podľa § 177 a nasl. v spojení s § 194 a nasl. zákona č. 162/2015 Z. z. Správneho súdneho poriadku po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

(elektronický podpis)

Ing. Boris Gregor
podpredseda

Protimonopolného úradu Slovenskej republiky

Rozhodnutie sa doručí:

Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS)
Letisko M. R. Štefánika
Bratislava II
823 11