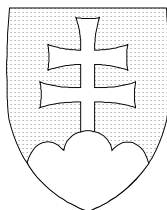


PROTIMONOPOLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



ROZHODNUTIE

Číslo: 2026/KOH/SKO/3/45

Bratislava, 23. septembra 2026

Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, odbor koncentrácií v správnom konaní SK/0013/OK/2026 začatom dňa 23.03.2026 na základe oznámenia koncentrácie podľa § 9 ods. 1 zákona č. 187/2021 Z.z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov podnikateľom Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş., so sídlom v AEROPARK Yenışehir Mah. Osmanlı Bul. No: 11/A Kurtköy 34912 Pendik – Istanbul, Turecko, registračné číslo 261186 prostredníctvom advokátskej kancelárie Kinstellar, s. r. o., so sídlom Pribinova 34, 811 09 Bratislava, IČO: 35 873833

rozhodol

na základe § 11 ods. 1 zákona č. 187/2021 Z.z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov tak, že súhlasí s koncentráciou podľa § 7 ods. 1 písm. b) zákona č. 187/2021 Z.z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorá spočíva v nadobudnutí výlučnej kontroly podnikateľa Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş., so sídlom v AEROPARK Yenışehir Mah. Osmanlı Bul. No: 11/A Kurtköy 34912 Pendik – Istanbul, Turecko, zapísaný v obchodnom registri v Istanbuli pod registračným číslom 261186, nad spoločnosťou České aerolinie a.s., so sídlom na adrese K letišti 1068/30, Ruzyně, 161 00 Praha 6, Česká republika, zapísaná v obchodnom registri mestského súdu v Prahe pod registračným číslom B1662 a to na základe Zmluvy o kúpe a predaji akcií, ktorá bola uzavretá dňa 07. decembra 2025 uzatvorenej medzi [.....]¹.

Odôvodnenie:

1. Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky (ďalej len „**Úrad**“) bolo dňa 23.03.2026 podaním od podnikateľa Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş., so sídlom v AEROPARK Yenışehir Mah. Osmanlı Bul. No: 11/A Kurtköy 34912 Pendik –

¹Obchodné tajomstvo účastníkov koncentrácie.

Istanbul, Turecko, zapísaný v obchodnom registri v Istanbuli pod registračným číslom 261186 (ďalej len „**Oznamovateľ**“ alebo „**Pegasus**“) prostredníctvom splnomocneného právneho zástupcu Kinstellar, s. r. o. so sídlom Pribinova 34, 811 09 Bratislava, IČO: 35 873 833, doručené oznámenie koncentrácie (ďalej len „**Oznámenie**“). Podaním Oznámenia, t.j. dňa 23.03.2026 bolo začaté správne konanie SK/0013/OK/2026. Úrad vyhodnotil informácie uvádzané v Oznámení z hľadiska jeho úplnosti podľa zákona č. 187/2021 Z.z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „**zákon**“) a Vyhlášky Protimonopolného úradu Slovenskej republiky č. 189/2021 Z.z., ktorou sa ustanovujú náležitosti oznámenia koncentrácie ako úplné a dňa 24.03.2026 začala plynúť lehota na vydanie rozhodnutia.

2. Úradu boli listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-1926/2026 zo dňa 1.4.2026 zaslané námietky tretej strany v súvislosti s verejnou výzvou Úradu o oznámení tejto koncentrácie (ďalej len „**Námietka**“)².

Oznamovateľ zaslal Úradu listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-2692/2026 zo dňa 29.4.2026 vyjadrenie k Námietkam (ďalej len „**Vyjadrenie**“). Dňa 22.5.2026 listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-3160/2026 bolo Úradu zaslané doplnenie Námietky.

3. Úrad v tejto súvislosti listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-1961/2026 zo dňa 02.04.2026 vyzval Oznamovateľa na predloženie informácií podľa § 36 ods. 3 zákona, ktoré môžu mať podstatný vplyv na rozhodnutie o predmetnej koncentrácii. Zároveň Úrad upovedomil Oznamovateľa, že podľa § 36 ods. 3 zákona lehota podľa § 35 zákona neplynie odo dňa odoslania tejto výzvy až do ich predloženia (ďalej len „**Výzva úradu 1**“). Rovnako tak listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-2600/2026 zo dňa 27.04.2026 vyzval Oznamovateľa na predloženie ďalších informácií podľa § 36 ods. 3 zákona, ktoré môžu mať podstatný vplyv na rozhodnutie o predmetnej koncentrácii. (ďalej len „**Výzva úradu 2**“).
4. Úradu boli predložené odpovede listom zo dňa 30.04.2026 zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-2723/2026 od Oznamovateľa (ďalej len „**Doplnenie Oznámenia**“). Po oboznámení sa s obsahom listu úrad zistil, že boli doplnené podklady na základe Výzvy úradu 1.

Úradu bolo následne listom zo dňa 25.05.2026 zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-3197/2026 od Oznamovateľa predložené odpovede na Výzvu 2 (ďalej len „**Doplnenie Oznámenia 2**“). Po oboznámení sa s obsahom listu úrad zistil, že boli doplnené podklady na základe Výzvy úradu 2 a predmetným doplnením lehota na vydanie rozhodnutia začala opätovne plynúť dňa 26.05.2026.

² Úrad sa v tomto správnom konaní nezaoberal časťou Námietok, ktorá sa týkala posúdenia potenciálnych zahraničných finančných príspevkov pre spoločnosť Pegasus, a teda posúdením potenciálneho narušenia vnútorného trhu EÚ spôsobeného zahraničnými dotáciami. Takéto posudzovanie je mimo kompetencie zákona a posudzovania Úradom, spadá do samostatného preverovacieho mechanizmu tzv. Foreign Subsidy Regulation.

5. Úrad na základe priebežných výsledkov prebiehajúceho prieskumu vyzval Oznamovateľa viacerými listami na predloženie informácií podľa § 36 ods. 3, ktoré môžu mať podstatný vplyv na rozhodnutie o predmetnej koncentrácii, s následkom neplynutia lehoty na vydanie rozhodnutia (listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-3301/2026 zo dňa 28.05.2026 a listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-4043/2026 zo dňa 23.6.2026). (ďalej len „**Výzva úradu 3**“ a **Výzva úradu 4**“).
6. Úradu bolo listom zo dňa 22.6.2026 zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-4039/2026 od Oznamovateľa (ďalej len „**Doplnenie Oznámenia 3**“) Po oboznámení sa s obsahom listu úrad zistil, že boli doplnené podklady na základe Výzvy úradu 3. Úradu bolo listom zo dňa 13.07.2026 zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-4443/2026 od Oznamovateľa doplnené ďalšie podklady a informácie (ďalej len „**Doplnenie Oznámenia 4**“). Po oboznámení sa s obsahom listov úrad zistil, že boli doplnené podklady na základe Výzvy úradu 3 a 4. Úrad upovedomil Oznamovateľa, že lehota podľa § 35 ods. 1 zákona začala opätovne plynúť dňa 14.07.2026.
7. Úrad vyzval Oznamovateľa listom na predloženie informácií podľa § 36 ods. 3, ktoré môžu mať podstatný vplyv na rozhodnutie o predmetnej koncentrácii, s následkom neplynutia lehoty na vydanie rozhodnutia (listom zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-4503/2026 zo dňa 21.07.2026) (ďalej len „**Výzva úradu 5**“).
8. Úradu bolo listom zo dňa 10.09.2026 zaevidovaným pod č. PMU/701/2026/OK-5571/2026 od Oznamovateľa (ďalej len „**Doplnenie Oznámenia 5**“). Po oboznámení sa s obsahom listu úrad zistil, že boli doplnené podklady na základe Výzvy úradu 5. Posledným doplnením podľa § 36 ods. 1 zákona Úrad upovedomil Oznamovateľa, že lehota podľa § 35 ods. 1 zákona začala opätovne plynúť dňa 11.09.2026.
9. V rámci správneho konania Úrad uskutočňoval prieskum oslovením konkurentov, odberateľov, ako aj ďalších relevantných subjektov³.

³ Dňa 22.4.2026 listami zaevidovanými pod číslami PMU/701/2026/OK-2426/2026 a PMU/701/2026/OK-2430/2026 Úrad oslovil letiská Bratislava a Viedeň. Dňa 30.4.2026 listom zaevidovanými pod číslom PMU/701/2026/OK-2717/2026 a listami zo dňa 8.6.2026 zaevidovanými pod č. PMU/701/2026/OK-3656/2026 a PMU/701/2026/OK-3657/2026, Úrad oslovil konkurentov účastníkov koncentrácie, a to Austrian Airlines AG, SunExpress Airlines, Corendon-airlines, MAVI GÖK HAVACILIK A.S. a Ryanair (spoločnosť Ryanair neposkytla žiadnu odpoveď). Úrad dňa 13.5.2026 listom zaevidovaným pod číslom PMU/701/2026/OK-2962/2026 a dňa 30.07.2026 listom zaevidovaným pod číslom PMU/701/2026/OK-4807/2026 oslovil cestovné kancelárie, ako odberateľov leteckých služieb v Slovenskej republike, a to: DER Touristik SK a.s., HYDROTOUR, cestovná kancelária, a.s., SATUR TRAVEL a.s., pelicantravel.com s.r.o., BUBO travel agency, s.r.o., TIP travel a.s., Koala Tours, a.s. a QUALITRAVEL CESTOVNÁ AGENTÚRA s.r.o. Dňa 13.5.2026 listom zaevidovanými pod číslom PMU/701/2026/OK-2962/2026 Úrad zaslal ďalšiu výzvu na predloženie podkladov a informácií cestovné kancelárie. Dňa 2.6.2026 listom zaevidovanými pod číslom PMU/701/2026/OK-3398/2026 Úrad vyzval na predloženie podkladov a informácií Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, ako regulátora pôsobiaceho v oblasti leteckej dopravy.

10. Úrad listom číslo PMU/701/2026/OK-5713/2026 zo dňa 21.09.2026 (ďalej len „Výzva“) podľa § 26 zákona podal Oznamovateľovi informáciu o záveroch, ku ktorým na základe jemu dostupných informácií a podkladov dospel. Taktiež ho upovedomil, že má možnosť písomne sa pred vydaním rozhodnutia v predmetnom správnom konaní vyjadriť k jeho podkladu a k spôsobu jeho zistenia, alebo aby navrhol jeho doplnenie.
11. Právny zástupca Oznamovateľa v liste zaevidovanom pod číslom PMU/701/2026/OK-5727/2026 zo dňa 22.09.2026 uviedol, že po preštudovaní Výzvy nenavrhuje žiadne zmeny. Zároveň sa vyjadril, že súhlasí s rozsahom informácií označených ako obchodné tajomstvo alebo ako dôverné informácie.

1 Koncentrácia a Aktivity účastníkov koncentrácie

12. Transakcia spočíva v nadobudnutí výlučnej kontroly nad spoločnosťou České aerolinie a.s., so sídlom na adrese K letišti 1068/30, Ruzyně, 161 00 Praha 6, Česká republika, zapísaná v obchodnom registri mestského súdu v Prahe pod registračným číslom B1662 (ďalej len „Cieľová spoločnosť“ alebo „Smartwings“) zo strany Oznamovateľa, a to na základe Zmluvy o kúpe a predaji akcií, ktorá bola uzavretá dňa 07. decembra 2025. Úrad na základe predložených informácií a podkladov konštatuje, že ide o koncentráciu podľa § 7 ods. 1 zákona, ktorá podlieha kontrole Úradu na základe naplnenia obrátových kritérií podľa § 8 ods. 1 zákona.
13. Účastníkmi koncentrácie sú Oznamovateľ a spoločnosť Smartwings a účastníkom správneho konania je Oznamovateľ.
14. Spoločnosť Pegasus podľa Oznámenia prevádzkuje pravidelné krátke a stredné lety, lety z bodu do bodu a vysokofrekvenčné tranzitné lety v rámci svojej domácej a medzinárodnej leteckej siete, predovšetkým zo svojho uzla na letisku Istanbul Sabiha Gökçen. Okrem toho Pegasus obsluhuje viacero ďalších tureckých základní, vrátane Adany, Antalye a Izmiru, a poskytuje pravidelné letecké služby v širokej sieti pokrývajúcej Turecko, Európu, Blízky východ, krajiny SNŠ a severnú Afriku. K decembru 2025 sieť spoločnosti Pegasus pokrýva 158 destinácií v 55 rôznych krajinách. Pegasus ponúka aj obmedzený počet charterových letov do a z Turecka. Pegasus nevykonáva žiadne činnosti súvisiace s wet alebo dry lease ako prenajímateľ.
15. Skupina Smartwings prevádzkuje podľa Oznámenia celoročné pravidelné lety zo svojej domovskej základne (Praha, Česká republika) a pravidelné sezónne linky do približne 50 ďalších destinácií. Počas letnej sezóny sú tieto destinácie hlavne v oblasti Stredozemného mora (Turecko, Grécko, Španielsko, Taliansko, Bulharsko atď.), zatiaľ čo počas zimnej sezóny existuje pravidelná linka do Spojených arabských emirátov. Tieto sezónne linky sú prevádzkované aj na základe pravidelných letov z iných destinácií okrem Prahy, najmä z Brna a

Ostravy v Českej republike a Bratislavy a Košíc na Slovensku. Okrem pravidelných letov prevádzkuje charterové lety pre cestovné kancelárie. Spoločnosť Smartwings prevádzkuje lety z viacerých základní, kde sú lietadlá Smartwings trvalo umiestnené, a z mnohých ďalších sezónnych alebo krátkodobých základní. Sezónne základne spoločnosti Smartwings v Českej republike sú Brno, Ostrava a Pardubice, v Poľsku Varšava a Katovice, v Maďarsku Budapešť a na Slovensku Bratislava.

Skupina Smartwings podľa Oznámenia poskytuje aj súkromné lety biznisovými lietadlami do všetkých destinácií podľa potrieb klientov. V obdobiach s nižšou potrebou prepravnej kapacity Smartwings na požiadanie prenajíma nadbytočné lietadlá ako wet lease alebo dry lease.

16. Vzhľadom na aktivity účastníkov koncentrácie bolo v tomto prípade potrebné zaoberať sa dvoma typmi účinkov koncentrácie, a to:

- horizontálne unilaterálne účinky koncentrácie v oblasti poskytovania služieb osobnej leteckej dopravy (v rámci pravidelnej a charterovej dopravy, ako je ďalej uvedené) a v oblasti služieb prenájmu lietadiel,
- nehorizontálne účinky koncentrácie v rámci vzťahu prenájmu lietadiel ako vstupu pre poskytovanie služieb osobnej leteckej dopravy

2 Relevantné trhy a Posúdenie koncentrácie

17. V rámci zvažovania identifikácie relevantných trhov Úrad vychádzal z ustanovení § 3 ods. 7 až 9 zákona; podporne taktiež z materiálu Európskej komisie (ďalej len „EK“)⁴. Zároveň Úrad zohľadňoval, že identifikácia relevantných trhov, na ktorých pôsobia účastníci koncentrácie, je nástrojom na identifikovanie podnikateľov, medzi ktorými prebiehajú súťažné interakcie, avšak neznamena vyhodnotenie týchto interakcií a ani dôsledkov koncentrácie a v niektorých prípadoch nie je nevyhnutným krokom na vyhodnotenie účinkov koncentrácie na podmienky hospodárskej súťaže⁵.

18. Pri posúdení dopadov predmetnej koncentrácie na hospodársku súťaž vychádzal zo znenia § 11 ods. 1 zákona, ako aj podporne z materiálov EK⁶.

19. V tomto prípade Úrad posudzoval, ako je ďalej uvedené, horizontálne unilaterálne účinky koncentrácie ako aj vertikálne účinky⁷.

⁴ Oznámenie EK o definícii relevantného trhu na účely práva Únie v oblasti hospodárskej súťaže zo dňa 08.02.2024 (ďalej len „**Oznámenie EK o definícii relevantného trhu**“).

⁵ Oznámenie EK o definícii relevantného trhu, bod 8: „Definícia trhu je teda medzičlánkom na štruktúrovanie a uľahčovanie posúdenia z hľadiska hospodárskej súťaže vo vhodných prípadoch, a nie je povinným krokom pri všetkých posúdeniach podľa práva Únie v oblasti hospodárskej súťaže.“

⁶ Najmä Usmernenia o posudzovaní horizontálnych fúzií podľa nariadenia Rady o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (2004/C 31/03) a Usmernenia o posudzovaní nehorizontálnych fúzií podľa nariadenia Rady o kontrole koncentrácií medzi spoločnosťami (2008/C 265/07).

⁷ Vertikálne účinky koncentrácií sa posudzujú vo vzťahu k relevantným trhom, ktoré sú vo vertikálnom vzťahu (bez ohľadu na to, či medzi účastníkmi koncentrácie existuje dodávateľsko–odberateľský vzťah). Do úvahy sa berú (ak sa nepreukáže niečo iné) kombinácie tých relevantných trhov, na ktorých jeden

20. Horizontálne koncentrácie môžu značne narušiť účinnú súťaž dvoma hlavnými spôsobmi:

- odstránením dôležitých konkurenčných obmedzení pre jednu alebo viac spoločností, ktoré by následne mali zvýšenú trhovú silu (nazýva sa jednostranné výhody),
- zmenou povahy súťaže tak, že sa zvýši pravdepodobnosť zosúladeného postupu spoločností, ktoré predtým svoje správanie navzájom nekoordinovali, a tým rastu cien alebo iného narušenia účinnej súťaže. Fúzia tiež môže uľahčiť, upevniť alebo zefektívniť zosúladený postup spoločností, ktoré svoje správanie koordinovali už pred fúziou (čo sa nazýva viacstranné výhody).

21. Pri posudzovaní jednotlivých transakcií môžu pripadať do úvahy obidva uvedené prípady, resp. Úrad posudzuje, vzhľadom na povahu transakcie, ktorými účinkami je potrebné sa v danom prípade zaoberať. K základným zisteniam v tejto súvislosti patrí najmä zistenie štruktúry trhu, podiely na trhu účastníkov koncentrácie a ich konkurentov, tiež charakter konkurencie a blízkosť konkurencie. Medzi ďalšie aspekty, ktoré Úrad môže zobrať do úvahy, patria napríklad:

- vyrovňavacia odberateľská sila – konkurenčný tlak na dodávateľa môže pochádzať nielen od jeho konkurentov, ale aj zákazníkov. Ani spoločnosti s veľmi vysokým podielom na trhu nemusia byť po fúzii v pozícii, v ktorej by mohli významným spôsobom obmedziť hospodársku súťaž najmä tým, že by v značnej miere konali nezávisle od svojich zákazníkov, ak ich zákazníci majú vyrovňavaciu odberateľskú silu.
- vstup na trh – ak je vstup na trh dostatočne jednoduchý, je nepravdepodobné, že by fúzia predstavovala pre súťaž významnú hrozbu. Preto analýza možností vstupu na trh predstavuje dôležitú časť celkového konkurenčného posúdenia fúzie. Na to, aby bol vstup na trh posúdený ako dostatočné konkurenčné obmedzenie pre účastníkov koncentrácie, sa musí preukázať, že je dostatočne pravdepodobný, včasný a dostatočne účinný na to, aby zabránil alebo zmaril akékoľvek potenciálne protisúťažné účinky koncentrácie.

2.1 Služby prenájmu lietadiel (Wet a dry lease)

2.1.1 Relevantný trh

alebo viacerí účastníci koncentrácie dosiahli najmenej 30 % trhového podielu (alternatívne) identifikovaných relevantných trhov, t. j. ak ide o ovplyvnené relevantné trhy. Negatívne účinky vertikálnych koncentrácií na podmienky hospodárskej súťaže je možné identifikovať najmä v dvoch smeroch: (i) ako obmedzenie/uzavretie prístupu k vstupu (tovaru/službe) zo strany podnikateľa pôsobiaceho na dodávateľskom trhu, nevyhnutného na pôsobenie na odberateľskom relevantnom trhu alebo ako (ii) obmedzenie/uzavretie prístupu dodávateľov tovarov (služieb) k zákazníkom. Tieto vznikajú za kumulatívneho splnenia nasledujúcich podmienok: (1) koncentrujúci sa podnikatelia sú schopní obmedziť prístup konkurentov k vstupu a/alebo k dostatočnej základni odberateľov, (2) koncentrujúci sa podnikatelia budú mať motív sa tak správať a (3) takáto ich stratégia bude mať závažné negatívne účinky na podmienky hospodárskej súťaže, pričom faktory posudzované v uvedených jednotlivých bodoch sa vzájomne prelínajú.

22. Podľa Oznámenia možno poskytovať prenájom lietadiel v dvoch základných formách. Tzv. Wet-leasing zahŕňa prenájom lietadla leteckej spoločnosti spolu s posádkou. Na základe zmluvy o wet-leasingu prenajímateľ prevádzkuje lety s využitím vlastného osvedčenia prevádzkovateľa leteckej dopravy (AOC) a zdrojov, za čo dostáva príjem od nájomcu, ktorý je zvyčajne pevnou cenou za blokovú hodinu, nezávislou od cien leteniek.

Naopak tzv. Dry leasing zahŕňa prenájom lietadla leteckej spoločnosti bez palubného personálu, údržbových služieb a poistenia. Franšízové služby sú také, pri ktorých franšízová letecká spoločnosť poskytuje franšízantovi svoju značku a farbu lietadla na používanie na základe franšízovej zmluvy.

23. EK vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi z trhového hľadiska vymedzila dry lease, wet lease a franchisové služby ako samostatné trhy, pričom uvažovala aj o prípadnej ďalšej segmentácii⁸. Z geografického hľadiska vymedzila trh ako celosvetový.

Úrad sa v tomto konaní bližšie nezaoberal segmentovaním trhu prenájmu lietadiel na wet lease/dry lease a prípadne užšie, keďže, z dôvodov uvedených ďalej dospel k záveru, že predmetná koncentrácie každopádne v tejto oblasti nevzbudzuje súťažné obavy v rámci jej horizontálnych aj vertikálnych účinkov.

2.1.2 Posúdenie účinkov koncentrácie

24. Vychádzajúc z Oznámenia, v obdobiach s nižšou potrebou prepravnej kapacity (mimo sezóny, v zime) Smartwings na požiadanie prenajíma nadbytočné lietadlá ako wet lease alebo dry lease. Celková hodnota wet lease a dry lease tretím stranám v roku [.]⁹. Pegasus podľa Oznámenia nevykonáva žiadne činnosti súvisiace s wet alebo dry lease ako prenajímateľ. Obaja účastníci koncentrácie pôsobia na strane dopytu po prenájme lietadiel.
25. Podľa Námietky sa k júnu 2024 spoločnosť Smartwings umiestnila na 13. mieste medzi najväčšími svetovými poskytovateľmi služieb prenájmu s posádkou (ACMI¹⁰) s 1 122 letmi mesačne. Spoločnosť Pegasus prevádzkuje rozsiahlu a rastúcu flotilu lietadiel a udržiava prevádzkovú infraštruktúru a technické kapacity, ktoré by jej umožnili ponúkať služby prenájmu lietadiel tretím leteckým dopravcom. Navyše po koncentracii by bol Pegasus v pozícii, v ktorej by mohol spojiť zavedené činnosti spoločnosti Smartwings v oblasti prenájmu lietadiel s kapacitou flotily a nákladovými výhodami spoločnosti Pegasus, čím by výrazne posilnil svoju pozíciu na strane ponuky aj dopytu na trhoch s prenájmom lietadiel.

Namietajúci tvrdí, že ak by sa zistilo, že spoločnosť Pegasus je skutočným alebo potenciálnym konkurentom spoločnosti Smartwings na trhoch s prenájmom

⁸ Komisia, vec M.10970 – Fortress Investment Group / Air Investment Valencia / JV, 1. marec 2023, bod 23; Komisia, vec M.9287 – Connect Airways Ltd. / Flybe Group Plc., 5. júl 2019, bod 213.

⁹ Obchodné tajomstvo spoločnosti Smartwings

¹⁰ ACMI v letectve znamená Aircraft, Crew, Maintenance, and Insurance (Lietadlo, Posádka, Údržba a Poistenie). Ide o špecifický typ lízingu (prenájmu) lietadiel, ktorý sa v praxi označuje aj ako wet lease.

lietadiel, koncentrácia by eliminovala tento konkurenčný tlak a ďalej posilnila jej trhovú silu v týchto segmentoch v súlade so zásadami uplatniteľnými na fúzie s potenciálnymi konkurentmi.

26. Podľa Vyjadrenia Oznamovateľa k týmto námietkam, prenájom lietadiel je zo svojej podstaty medzinárodnou činnosťou a trh zahŕňa veľký počet globálnych hráčov. To bráni závislosti od jediného dodávateľa a podporuje konkurenčnú štruktúru trhu. Zákazníci majú možnosť meniť poskytovateľov, dlhodobé aj krátkodobé modely prenájmu koexistujú a neexistujú žiadne štrukturálne prekážky vstupu na trh. Transakcia preto nepovedie k zníženiu disponibilnej kapacity ani k obmedzeniu možností konkurenčných leteckých spoločností získať lietadlá na wet lease v krátkom čase. Leasingové spoločnosti v oblasti prenájmu lietadiel (prenajímatelia alebo správcovia aktív) na globálnej úrovni zahŕňajú významných hráčov, ako sú AerCap, SMBC Aviation Capital, Avolon, BOC Aviation, Dubai Aerospace Enterprise (DAE), Air Lease Corporation (ALC), BBAM a CDB Aviation. Každá z týchto spoločností disponuje portfóliom pozostávajúcim zo stoviek lietadiel a poskytuje služby veľkému počtu leteckých spoločností. Tieto služby neposkytujú len veľkí hráči, ale na trhu pôsobí aj značný počet stredných a menších spoločností, ktoré si navzájom konkurujú. Ponuka na trhu prenájmu lietadiel preto nie je kontrolovaná žiadnym jediným podnikom. Mechanizmy, ako je prevod lietadiel a postúpenie leasingových zmlúv, navyše zvyšujú flexibilitu trhu.
27. Úrad vo vzťahu k horizontálnym účinkom koncentrácie predovšetkým zbral do úvahy, že bez ohľadu na šírku definície tovarového a priestorového trhu, v tejto oblasti nedochádza v súčasnosti k prekrytiu aktivít účastníkov koncentrácie, keďže Oznamovateľ lietadlá neprenajíma.

Námietka, že Oznamovateľ je potencionálnym konkurentom v tejto oblasti, nemení záver úradu. V tomto smere je rozhodujúce, že Smartwings pôsobí v danej oblasti celosvetovo a nie bezvýznamne, avšak je zároveň vystavený značnej konkurencii, ktorú Oznamovateľ bližšie špecifikoval, ako sa uvádza v predošlých bodoch. O uvedenom svedčia aj informácie predložené vo Vyjadrení, podľa ktorých sa spoločnosť Smartwings v júni 2024 umiestnila na 13. mieste ako prenájomca podľa počtu prevádzkovaných letov (1 122 letov), čo je v konečnom dôsledku päťkrát menej ako prenájomca, ktorý prevádzkoval najväčší počet letov v tom istom období (ide o spoločnosť Avion Express Malta (5 683 letov)).

Pre spoločnosť Smartwings je uvedená činnosť tiež doplnkovou činnosťou k hlavnej činnosti prevádzkovania osobnej pravidelnej a charterovej dopravy, a teda nemožno uvažovať, pokiaľ ide o prenájom lietadiel, s celou jej flotilou ako prenájomnou kapacitou. Zároveň možno doplniť, že z porovnania flotíl prenájomcov podľa Vyjadrenia vyplýva, že celková flotila spoločnosti Smartwings v režime wet lease¹¹ pozostáva z [...] lietadiel (ak by všetky boli potenciálne prenajaté), čo je napríklad trikrát menej ako flotila prevádzkovaná spoločnosťou Avia Solutions Group, ktorá je špecializovaným prenájomcom v

¹¹ [...] – obsahuje obchodné tajomstvo spoločnosti Smartwings prístupné Oznamovateľovi.

režime ACMI, ktorej celá flotilu tvorí 142 lietadiel. Rovnako tak pokiaľ ide o účastníkov koncentrácie na strane dopytu, t.j. ako nájomcov lietadiel, na základe predložených informácií ohľadne celkovej veľkosti flotily oboch účastníkov koncentrácie, v kontexte celkovej veľkosti segmentu prenajatých lietadiel, toto spojenie nevzbudzuje súťažné obavy.¹²

28. Na základe uvedených skutočností Úrad dospel k záveru, že koncentrácia je v oblasti prenájmu lietadiel z hľadiska horizontálnych unilaterálnych účinkov v súlade s §11 ods.1 zákona.
29. Pokiaľ ide o vertikálne prepojenie vo vzťahu prenájom lietadiel/poskytovanie služieb leteckej dopravy, Oznamovateľ uvádza, že spoločnosť Pegasus nie je súčasným zákazníkom spoločnosti Smartwings¹³, takže neexistuje skutočné vertikálne prepojenie. Súčasne argumentuje, že ani hypotetické vertikálne prepojenie nemôže viesť k žiadnej teórii poškodenia súťaže (či už vo forme vylúčenia zákazníkov alebo vstupov), keďže trhový podiel spoločnosti Smartwings by podľa akejkoľvek vierohodnej definície relevantného trhu bol nižší ako [.....]%¹⁴ - *obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa*.
30. V prípade posudzovania vertikálnych prepojení sa primárne uvažuje o možnom obmedzení prístupu k vstupom (v tomto prípade k lietadlám) alebo zákazníkom (v tomto prípade leteckým spoločnostiam, ktoré majú záujem prenajať si lietadlá).
31. Úrad v súvislosti s predmetným vertikálnym prepojením zobral do úvahy zistenia uvedené vyššie ohľadne postavenia Smartwings v oblasti prenájmu lietadiel, zistenia ohľadne prítomnosti dostatočnej konkurenčnej protiváhy a tiež že uvedená činnosť nie je na rozdiel od niektorých konkurentov pre Smartwings hlavnou činnosťou, ktorá by zasahovala celú jej flotilu lietadiel. Predovšetkým na tomto základe Úrad konštatuje, že v tomto prípade nehrozí obmedzenie prístupu k vstupom/lietadlám, pre konkurentov účastníkov koncentrácie, majú dostatočné možnosti tieto prenajať od nezávislých konkurentov. Ak by aj Úrad zobral do úvahy celú veľkosť flotily Smartwings, ktorá (potenciálne) môže slúžiť na prenájom (čo však v tomto rozsahu nie je pravdepodobné), nehrozí v tomto obmedzenie prístupu k zákazníkom pre konkurenčných prenajímateľov, ktorí môžu naďalej prenajímať lietadlá konkurenčným leteckým spoločnostiam.

¹² Zdroj: Vyjadrenie, IATA referencia č. 13

¹³ Pegasus si prenajal (ACMI-out) 2 lietadlá od spoločnosti Smartwings na obdobie 2 mesiacov v lete 2025 v dôsledku útoku USA na Irán v júni 2024, ktorý mal za následok uviaznutie 7 lietadiel spoločnosti Pegasus v Iráne.

¹⁴ Usmernenia k posudzovaniu nehorizontálnych koncentrácií podľa nariadenia Rady o kontrole koncentrácií podnikov, Ú. v. EÚ C 265, 18.10.2008, bod 25. Podľa Oznamovateľa, pokiaľ ide o údaje použité na výpočet podielov na trhu, neexistuje jediný autoritatívny verejný zdroj, ktorý by konzistentne uvádzal globálne „podieľy na trhu“ prenajímateľov lietadiel s použitím jednotnej metodiky. V praxi sa v uverejnených materiáloch prenajímateľa zvyčajne hodnotia na základe rôznych ukazovateľov – napríklad veľkosť flotily, lietadlá vo vlastníctve alebo pod správou, objednávky, hodnota aktív, príjmy z prenájmu alebo dodávky –, čo môže viesť k neporovnateľným výsledkom a neumožňuje spoľahlivo určiť globálne podieľy na trhu nad určitou hranicou.

32. Na základe týchto skutočností Úrad konštatuje, že z hľadiska vertikálneho posúdenia v predmetnej oblasti prenájmu lietadiel je predmetná koncentrácia v súlade s § 11 ods. 1 zákona.

2.2 Služby leteckej osobnej dopravy

2.2.1 Relevantné trhy

33. Účastníci koncentrácie pôsobia na Slovensku v oblasti služieb leteckej osobnej dopravy, bližšie v oblasti poskytovania služieb pravidelnej a charterovej osobnej dopravy. Ako je vyššie uvedené, obaja tiež pôsobia aj v okolitých štátoch, predovšetkým Oznamovateľ tiež pôsobí v oblasti poskytovania leteckej osobnej dopravy s letmi z/do Viedne.
34. Konkrétne podľa Oznámenia spoločnosť Pegasus v súvislosti so Slovenskou republikou:
- prevádzkuje pravidelné lety medzi letiskom M. R. Štefánika v Bratislave (BTS) a letiskom Sabiha Gökçen v Istanbuli (SAW) a medzi BTS a letiskom Antalya (AYT).
 - prevádzkuje nepriame lety - cestujúci na letoch Pegasus môžu prestúpiť na iné destinácie v rámci leteckej siete Pegasus a cestovať do ďalších konečných destinácií (a to aj do destinácií, ktoré obsluhuje Smartwings).
 - z letiska Viedeň (VIE) prevádzkuje pravidelné lety v období 2022-2025 do niekoľkých tureckých destinácií (Izmir, Kayseri, Ankara, Istanbul, Antalya).
 - nevykonáva žiadne činnosti súvisiace s charterovými letmi v Slovenskej republike ani z letiska VIE.
35. Podľa Oznámenia skupina Smartwings poskytuje:
- pravidelné lety z letiska BTS, avšak nie do destinácií, ktoré by sa prekrývali s obsluhovanými leteckými linkami spoločnosti Pegasus (ide napríklad o linku do Dubaja, viaceré destinácie v Grécku a pod.).
 - charterové lety z viacerých základní, kde sú lietadlá Smartwings trvalo umiestnené, t. j. hlavne z Prahy, Varšavy a Katovic, Budapešti a Bratislavy (celoročne), ako aj zo sezónnych alebo krátkodobých základní. Podľa Oznámenia v období 2022-2025 spoločnosť Smartwings vykonala charterové lety z letiska Bratislava aj do tureckých destinácií: Antalya, Izmir, Bodrum a Dalaman. Taktiež do viacerých exotických destinácií, kde lieta Pegasus prostredníctvom pravidelných nepriamych letov – Doha, Moskat.
 - neposkytuje žiadne pravidelné lety z letiska VIE a poskytovala tu len veľmi obmedzené charterové služby.
36. Podľa Oznamovateľa v súčasnosti neexistujú žiadne horizontálne prekrytia medzi činnosťami zúčastnených strán v oblasti prevádzky letov. Spoločnosť Pegasus prevádzkuje pravidelné lety z Bratislavy a Viedne, zatiaľ čo spoločnosť Smartwings sa zameriava predovšetkým na prevádzku charterových letov z Bratislavy a veľmi obmedzené množstvo charterových letov z Viedne. Taktiež, ak by sa letiská Bratislava (BTS) a Viedeň (VIE) považovali za súčasť rovnakého

relevantného trhu vzhľadom na ich geografickú blízkosť, nedôjde podľa neho k prekrytiu medzi letmi spoločností Pegasus a Smartwings, keďže ide o odlišnú povahu trhu pravidelných letov a trhu charterových letov z tovarového hľadiska.

37. Rovnako Oznamovateľ uviedol, pokiaľ ide o priame/nepriame lety, že v tomto prípade nejde o zastupiteľné služby (ide o lety, ktoré Smartwings prevádzkuje ako charterové do Dalamanu v Turecku, Dohy v Katare a Maskatu v Ománe, pričom do týchto miest spoločnosť Pegasus lieta s prestupom v Istanbule.

38. Úrad podporne poukazuje na rozhodovaciu prax EK, podľa ktorej dochádzalo v minulých rozhodnutiach k rozlišovaniu samostatných trhov pre pravidelnú osobnú leteckú dopravu a charterovú dopravu, avšak v iných rozhodnutiach ponechala toto vymedzenie otvorené alebo uviedla, že sa toto rozlišovanie stiera.¹⁵ V rámci pravidelnej dopravy následne vychádzala z prístupu posudzovania samostatných letov podľa párov miest alebo tiež vymedzenia podľa letísk, pričom uvedené rovnako možno aplikovať aj pre charterové lety. V prípade charterových letov však boli posudzované dopady aj vo vzťahu k relevantnému trhu, ktorý zohľadňoval určité ucelené územie, kde sa tieto služby ponúkajú. Možno tiež poukázať na členenie relevantných trhov z pohľadu zákazníkov, kedy EK v niektorých prípadoch špecificky vymedzovala z tohto pohľadu relevantný trh veľkoobchodného predaja sedadiel cestovným kanceláriám. EK tiež zvažovala zastupiteľnosť viacerých geograficky blízkych letísk a otázku zastupiteľnosti priamych a nepriamych letov, ako je ďalej uvedené.

39. Z uvedeného popisu aktivít účastníkov koncentrácie, v kontexte rozhodovacej praxe vyplýva, že na účely zistenia, či a v ktorých oblastiach osobnej leteckej dopravy dochádza k horizontálnemu prekrytiu aktivít účastníkov koncentrácie a vzhľadom na predložené Námietky, je potrebné zaoberať sa vymedzením tovarových a priestorových relevantných trhov s prihliadnutím na viacero oblastí a otázok:

- Vymedzením z hľadiska párov obsluhovaných miest/liniek so zohľadnením
 - možnej zastupiteľnosti priamych a nepriamych letov do rovnakých destinácií
 - možnej zastupiteľnosti letísk VIE a BTS.
- Vymedzením možnej zastupiteľnosti pravidelnej a charterovej leteckej osobnej dopravy.

K uvedenému Úrad pristúpil jednotlivo, so zohľadnením aktivít účastníkov koncentrácie, keďže ako sa uvádza nižšie, zastupiteľnosť sa môže líšiť v závislosti od charakteru aktivít, resp. typu obsluhovaných destinácií.

¹⁵ Konkrétne rozhodnutia sú podrobnejšie uvedené v nasledujúcich statiach

Vymedzenie podľa liniek/párov miest

40. Pokiaľ ide o služby leteckej osobnej dopravy, EK vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi vymedzila relevantné trhy pre pravidelné služby leteckej osobnej dopravy na základe dvoch prístupov: (i) prístupu „miesto pôvodu/miesto určenia“ (ďalej len O&D) medzi dvojicami miest, keď cieľom bol aktívny letecký dopravca, a (ii) prístupu „letisko po letisku“, keď cieľ zahŕňal dôležité portfólio letiskových časov¹⁶.
41. Úrad sa zaoberal oboma prístupmi a v tomto prípade posudzoval vymedzenie trhov z hľadiska párov obsluhovaných miest v prípade nasledovných liniek (bez ohľadu na povahu letu – charter/pravidelný let), pokiaľ ide o:
- Lety prevádzkované oboma účastníkmi koncentrácie do Turecka, kde k prekryvu na úrovni O&D dochádza pokiaľ ide o lety BTS/VIE - Antalya, BTS/VIE-Izmir, BTS/VIE - Dalaman, (Oznamovateľ lieta uvedené destinácie v rámci pravidelných letov z Viedne, len v prípade Antalye aj z Bratislavy) a
 - Lety prevádzkované v rámci priamych/nepriamych spojení –medzi BTS/VIE - Dalaman, BTS/Doha a BTS/Moscat, (Oznamovateľ ako nepriame lety cez letisko v Istanbuli)

Rovnako sa vzhľadom na Námietku zaoberal prístupom „letisko po letisku“ vo vzťahu k letisku BTS, kde sa aktivity účastníkov koncentrácie prekrývajú.¹⁷

Priame a nepriame lety

42. Vymedzeniu relevantného trhu a teda zisteniu, či existujú reálne prekrytia aktivít účastníkov koncentrácie, sa bolo potrebné v tejto súvislosti venovať s ohľadom na konkrétne linky, ktoré Oznamovateľ pokrýva výlučne nepriamymi letmi a spoločnosť Smartwings prostredníctvom charterových letov. Vysoký podiel subjektu po koncentracii na daných linkách (len z BTS) bol pri zohľadnení priamych a nepriamych letov tiež predmetom Námietky.

Konkrétne ide o trasy:

BTS/VIE - Dalaman, DLM (Turecko)

BTS/VIE – Doha, DOH (Katar)

BTS/VIE – Maskat, MCT (Omán)

43. Oznamovateľ sa vyjadril k možnému prekrytiu priamych a nepriamych letov a uvádza, že v súlade s rozhodovacou praxou EK a Úradu je potrebné jasne rozlišovať medzi (i) pravidelnou a nepravidelnou (charterovou) osobnou leteckou dopravou a (ii) nonstop (priamymi) a nepriamymi (s prestupom) letmi. Tieto segmenty sa vyznačujú odlišnými vzormi dopytu, cenovými štruktúrami,

¹⁶ Komisia, vec M.9287 – Connect Airways / Flybe, 5. júl 2019, ods. 47; Komisia, vec M.8869 – Ryanair / Laudamotion, 12. júl 2018, ods. 61

¹⁷ Vo vzťahu k letisku VIE uvedené Úrad neriešil, Smartwings na tomto letisku pôsobí zanedbateľne.

úrovňami flexibility a profilmi cestujúcich, a preto sa zvyčajne považujú za samostatné relevantné trhy. V tomto prípade prevádzkuje spoločnosť Smartwings výlučne priame charterové služby na všetkých troch trasách, zatiaľ čo spoločnosť Pegasus pôsobí výlučne prostredníctvom spojovacích pravidelných služieb. Tieto ponuky nie sú z hľadiska dopytu zameniteľné a navzájom na seba vyvíjajú nanajvýš obmedzený konkurenčný tlak. Pri posúdení na základe príslušného vymedzenia trhu nedochádza medzi stranami k žiadnemu horizontálnemu prekryvaniu na žiadnom z trhov BTS/VIE–DLM, BTS/VIE–DOH a BTS/VIE–MCT.

44. EK v rozhodnutí KLM/Alitalia¹⁸ uvádza, že každá kombinácia východiskového a cieľového bodu predstavuje relevantný trh a že takýto trh zahŕňa trasu alebo súbor trás, ktoré pozostávajú z:

- a. priamych letov medzi uvedenými dvoma letiskami;
- b. priamych letov medzi letiskami, ktorých príslušné spádové oblasti sa výrazne prekrywajú so spádovou oblasťou príslušných letísk;
- c. nepriamych letov medzi príslušnými letiskami, pokiaľ sú tieto lety zameniteľné za priamy let. Zameniteľnosť priamych liniek za nepriame závisí od viacerých faktorov, ako je napríklad dĺžka letu alebo frekvencia letov (a letové poriadky liniek).

45. V rozhodnutí SAS/SPANAIR¹⁹ EK taktiež uvádza, že vzhľadom na to, že pri nepriamych letoch dochádza k medzipristátiiu alebo dokonca k prestupu do iného lietadla, sú tieto lety zrejme dlhšie a pre cestujúcich menej pohodlné ako priame lety. Z toho vyplýva, že za rovnakých podmienok sa nepriame lety považujú za menej atraktívne ako priame linky.

46. V rozhodnutí Qatar Airways/Alisarda/Meridiana²⁰ EK uviedla, že vzájomná nahraditeľnosť priamych letov a letov s jedným medzipristátím na jednotlivých trasách závisí od rôznych faktorov, medzi ktoré patrí najmä dĺžka letu, ale aj typ cestujúcich, nepohodlie spojené s medzipristátím alebo cenové hľadiská. EK najmä pri vymedzovaní relevantných trhov O&D pre letecké dopravné služby vo svojich predchádzajúcich rozhodnutiach zohľadnila, že pokiaľ ide o trasy na krátke vzdialenosti (zvyčajne s dĺžkou letu menej ako 6 hodín), nepriame lety vo všeobecnosti nepredstavujú konkurenčný tlak na priame lety, pokiaľ neexistujú výnimočné okolnosti (napríklad priame spojenie neumožňuje jednoduchú spätnú cestu alebo podiel nepriamych letov na celkovom trhu je významný).

47. V tomto prípade Úrad zohľadnil argumenty Oznamovateľa. V prvom rade ide o rozdiely v celkovej dĺžke cesty, vrátane dĺžky prestupov spojených s prípojnými letmi spoločnosti Pegasus. Nepriame lety v prípade všetkých troch destinácií zahŕňajú prestup na medzipristátí, v tomto prípade predovšetkým na

¹⁸ Rozhodnutie vo veci KLM / ALITALIA č. COMP/JV.19, zo dňa 11.08.1999.

¹⁹ Rozhodnutie vo veci SAS/Spanair č. M.2672, zo dňa 05.03.2002.

²⁰ Rozhodnutie vo veci Qatar Airways/Alisarda/Meridiana č. M.8361 zo dňa 22.03.2017.

letisku SAW, pokiaľ ide o spojovacie lety spoločnosti Pegasus. Tieto dodatočné čakacie doby v kombinácii s dlhšou trasou, ktorá je vlastná nepriamym letom, vedú k podstatne dlhšej celkovej dobe cesty v porovnaní s priamymi letmi. Ako sa uznáva v rozhodovacej praxi EK, celková doba cesty je kľúčovým parametrom ovplyvňujúcim voľbu cestujúcich, najmä v prípade krátkych až stredných vzdialeností, kde cestujúci prejavujú silnú preferenciu priamych spojení.

48. V prípade trasy BTS/VIE – Dalaman je konkrétne podľa Úradu predovšetkým potrebné zohľadniť, že tu ide o spojenie na krátku trasu, let BTS/VIE – Dalaman je výrazne pod hranicou 6 hodín (cca 2.5 hodiny), pričom podľa rozhodnutí EK pri letoch trvajúcich kratšie sa spravidla neuvažuje o zastupiteľnosti priamych a nepriamych letov. Rovnako tak destinácie do Doha, Maskat sú na hranici 6 hodín (Maskat cca 6 a ½ hodiny, Doha cca 5 a ½ hodiny). Už z tohto pohľadu možno konštatovať, že jedno z kritérií pre vymedzenie zastupiteľnosti priamych/nepriamych letov nie je minimálne pre destináciu Dalaman splnené, v prípade ostatných dvoch je tiež značne oslabené.

49. Oznamovateľ tiež predložil informácie ohľadne jednotlivých liniek oboch účastníkov koncentrácie, osobitne pre zimnú a letnú sezónu, s informáciou o počte prestupov a priemernej dĺžke prestupov. Na základe uvedených údajov dĺžka prestupu na trasách BTS/VIE–DLM sa pohybovala spravidla na hodnote cez 2 hodiny a BTS/VIE–DOH presahuje tri hodiny, zatiaľ čo na trase BTS/VIE–MCT je priemerná dĺžka prestupu ešte dlhšia. V kombinácii s prirodzene dlhšou trasou nepriamych letov to vedie k podstatnému predĺženiu celkovej doby cesty v porovnaní s charterovými letmi bez medzipristátia, ktoré ponúka spoločnosť Smartwings.

Možno teda prisvedčiť argumentu Oznamovateľa, že dĺžka prestupov v tomto prípade preto ešte viac posilňuje záver, že služby ponúkané spoločnosťami Smartwings a Pegasus nie sú úzko zastupiteľné a nepatria na ten istý relevantný tovarový trh. To platí najmä pre trasu BTS/VIE–MCT, kde mimoriadne dlhé časy prestupov robia nepriame služby spoločnosti Pegasus ešte menej konkurencieschopnými voči priamym charterovým letom spoločnosti Smartwings.

50. Tiež platí, že uvedené nepriame lety prevádzkuje spoločnosť Pegasus ako pravidelné linky z Viedne a z Bratislavy a spoločnosť Smartwings z Bratislavy ako charterové lety. To znamená, že o značnom posilnení trhového postavenia²¹ spoločnosti Pegasus v dôsledku koncentrácie by sa mohlo teoreticky uvažovať len v prípade, ak by boli aj v rámci týchto typov liniek boli charterová a pravidelná doprava jednoznačne vymedzená jedným trhom. Otázkou je tiež zastupiteľnosť

²¹ EK v rozhodnutí Lufthansa / MEF / ITA bod 1271 uviedla, že: EK ďalej konštatuje, že vo veci Delta/Air France-KLM/Virgin Group/Virgin Atlantic Komisia nezamerala svoje posúdenie na určité priame/nepriame prekryvia, a to z dôvodu kombinácie viacerých faktorov, napr. nárastu vyvolaného transakciou vo výške do 5 %, spolu so skutočnosťou, že na trhu pôsobili iní priami konkurenti, ktorí vyvíjali konkurenčný tlak na zúčastnené strany.

letísk BTS a VIE aj v tejto alternatíve. Tiež možno podporne zobrať do úvahy, že spoločnosť Pegasus, pokiaľ ide o dané spojenia z Viedne, nie je významným hráčom, do destinácií DLM, DOH a MCT²² spoločnosť Pegasus podľa informácií poskytnutých Oznamovateľom prevádzkuje menej ako 10 % objemu leteckých spojení.

51. V tomto kontexte je potrebné vnímať aj dáta, ktoré predložil Oznamovateľ ohľadne jednotlivých destinácií, a rovnako údaje potrebné pre vyhodnotenie ďalšieho kritéria, a to z hľadiska významu nepriamych letov na daných linkách. Konkrétne na trase BTS/VIE-DLM Oznamovateľ uvádza, že celkový počet prepravených cestujúcich v roku 2025 dosiahol hodnotu 52 726 [.
.
.
.]. Na tejto trase súčasne Úrad zistil, že prevádzkuje rovnako z BTS pravidelnú linku spoločnosť Ryanair.- *obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa*

52. Z hľadiska významu nepriamych letov na tejto linke, v roku 2025 nepriame lety na trase BTS–DLM predstavovali menej ako 1 % všetkých letov. Na trase VIE-DLM predstavovali nepriame trasy v roku 2025 46,4 % letov²³, pričom však tento podiel bol tvorený spolu troma dopravcami ponúkajúcimi pravidelné linky - celkový počet cestujúcich prepravených spoločnosťou Pegasus bol porovnateľný s počtom cestujúcich prepravených tretími dopravcami (Turkish Airlines a Ajet), a v mnohých prípadoch bol nižší. Všetci traja dopravcovia ponúkajúci nepriame trasy na týchto trasách boli z hľadiska konkurencieschopnosti tiež prekonaní silnou pozíciou spoločnosti Sunexpress, ktorá ponúkala priame lety z letiska VIE.

53. Pokiaľ ide o trasu BTS/VIE-DOH [.
.
.
.
.]. Okrem toho nepriame lety predstavovali len približne 13 % celkovej osobnej dopravy na tejto trase v roku 2025 a približne 20 % v roku 2026 (do marca), zatiaľ čo priame lety trvalo predstavovali jasnú väčšinu. Celkový počet cestujúcich prepravených spoločnosťou Pegasus bol porovnateľný s počtom cestujúcich u iných leteckých dopravcov a v mnohých prípadoch nižší, pričom títo dopravcovia naďalej vyvíjajú silný a účinný konkurenčný tlak na týchto trasách (leteckí dopravcovia Etihad, Air Arabia). Dopravcovia ponúkajúci nepriame trasy na týchto trasách, boli z hľadiska konkurencieschopnosti

²² V prípade liniek VIE/DLM a VIE/DOH je to podľa Oznamovateľa priemerne menej ako 5 % objemu leteckých spojení

²³ Celkovo na kombinovanej trase BTS/VIE–DLM (vrátane charterových letov) predstavovali nepriame trasy približne 17 % osobnej dopravy, čo naznačuje určitú mieru zameniteľnosti medzi týmito dvoma odletovými letiskami (t. j. VIE a BTS).

prekonaní silnou pozíciou spoločnosti Qatar Airlines, ktorá ponúkala priame lety z letiska VIE s podielom na trhu (na základe počtu cestujúcich prepravených z BTS/VIE do DOH) približne 70 % v roku 2025 a v roku 2026 (do marca) sa podiel na trhu zvýšil na 76 %. – *obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa.*

54. Podľa Oznamovateľa na trase BTS/VIE–MCT dosiahol celkový objem dopravy 25 778 cestujúcich v roku 2025 a 8 206 v roku 2026 (do marca). [.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....], ide opäť o zosumarizovanie činností, ktoré nespadajú do toho istého relevantného tovarového trhu. – *obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa.*

Oznamovateľ uviedol, že nepriame služby predstavovali približne 77 % celkovej osobnej dopravy na trase, zatiaľ čo priame služby predstavovali približne 23 %. Toto rozdelenie odzrkadľuje koexistenciu štrukturálne odlišných segmentov dopytu a ďalej podporuje záver, že služby zúčastnených strán nie sú zameniteľné a nevyvíjajú na seba významný konkurenčný tlak.

Oznamovateľ v odpovedi na Výzvu 1 taktiež uviedol, že účastníci koncentrácie naďalej čelia značnému konkurenčnému tlaku zo strany viacerých silných alternatívnych prevádzkovateľov (t. j. Emirates, Etihad, Air Arabia, Lufthansa, Swiss, Qatar, Saudi Arabian, Turkish a Oman Air).

55. Z uvedených skutočností podľa Úradu vyplýva, že na týchto konkrétnych trasách nemožno považovať priame/nepriame linky za zastupiteľné, čo je podložené:
- v prípade všetkých troch destinácií najmä celkovým trvaním priameho letu a jeho porovnania s dĺžkou trvania nepriameho letu pri prestupe
 - z hľadiska významu priamych a nepriamych liniek na týchto destináciách

56. Na základe uvedeného Úrad konštatuje, že v týchto prípadoch je možné relevantné trhy vymedziť **ako samostatné trhy pre priame lety a samostatné trhy pre nepriame lety medzi BTS/VIE – Dalaman, BTS/VIE – DOHA a BTS/VIE – Maskat**, (pričom v tomto kontexte neriešil členenie pravidelných/charterových letov). Na takýchto trasách nie je dané prekrytie činnosti účastníkov koncentrácie a Úrad sa teda týmito linkami ďalej nezaoberal v rámci horizontálnych prekryvov aktivít.

Súčasne na doplnenie konštatuje, že aj keby pre vzdialenejšie destinácie, t.j. Maskat a Doha uvažoval o zastupiteľnosti priamych a nepriamych letov, jednoznačne je potrebné brať do úvahy, že z letiska VIE je v tomto smere dostatočná relevantná konkurencia uvedená vyššie, aj v rámci pravidelných

letov. V tomto smere by teda neobstála Námietka, podľa ktorej sú trhové podiely účastníkov koncentrácie na daných trasách významné.

Zastupiteľnosť letísk a leteckých liniek z/do BTS a VIE

57. Pri vymedzovaní relevantných trhov O&D pre služby osobnej leteckej dopravy EK v minulosti zistila, že lety do alebo z letísk s dostatočne prekrývajúcimi sa spádovými oblasťami možno z pohľadu cestujúcich považovať za substitúcie (najmä ak letiská obsluhujú to isté mesto).²⁴ Medzi dôkazy použité na charakterizovanie nahraditeľnosti letísk patrilo okrem iného porovnanie skutočných vzdialeností a cestovných časov s orientačným referenčným bodom 100 km alebo 1 hodina/60 minút jazdy autom, výsledok prieskumu trhu (názory konkurentov a iných účastníkov trhu) a postupy konkurentov v oblasti monitorovania hospodárskej súťaže. EK preto posúdila pre každý relevantný O&D, či lety odlietajúce z letísk s prekrývajúcimi sa spádovými oblasťami patria na ten istý trh²⁵.
58. S takouto argumentáciou sa stotožnil aj Oznamovateľ a uviedol, že faktory, ktoré EK zohľadnila, platia aj pre BTS/VIE. Uviedol, že pri posudzovaní relevantných trhov v odvetví leteckej dopravy, ktoré zahŕňajú letisko BTS, je preto potrebné zohľadniť aj konkurenčný tlak vyvíjaný letiskom VIE. Tiež uviedol, že aj keby letiská BTS a VIE neboli za každých okolností úplne zastupiteľné, akékoľvek posúdenie vplyvov na hospodársku súťaž by malo zohľadňovať konkurenčný tlak, ktorý vyvíja letisko VIE. Platí to najmä preto, že letiská si konkurujú aj tým, že sa snažia prilákať letecké spoločnosti a cestujúcich. Skutočnosť, že sa spoločnosť Pegasus rozhodla prevádzkovať lety z letiska BTS namiesto letiska VIE, nevylučuje konkurenčný tlak vyvíjaný letiskom VIE; skôr odzrkadľuje komerčné rozhodnutie prijaté v konkurenčnom prostredí, v ktorom letiská aktívne súťažia o prilákanie a udržanie leteckých služieb. Nezohľadnenie letiska VIE by preto mohlo viesť k podhodnoteniu rozsahu konkurenčných alternatív dostupných leteckým dopravcom aj cestujúcim.
59. Úrad predovšetkým zistil, že z hľadiska kritérií, ktoré sú uvedené vyššie pre zastupiteľnosť letísk z rozhodovacej praxe EK, v tomto prípade medzi letiskami BTS a VIE a samotnými mestami existuje niekoľko priamych spojov prostredníctvom hlavne autobusovej dopravy. Taktiež sú naplnené kritéria podľa rozhodovacej praxe EK ohľadom vzdialenosti medzi jednotlivými letiskami do 100 km alebo dĺžkou cesty približne do 60 minút.
60. Taktiež platí, že v posledných rokoch došlo k značnému rozšíreniu počtu leteckých spoločností a nových destinácií v rámci letiska BTS, a zároveň tiež k presunu aktivít niektorých leteckých spoločností z letiska VIE na letisko BTS, kde medializovaným dôvodom bola priaznivejšia cenová politika v rámci letiska BTS²⁶.

²⁴ Komisia, vec M.8361 – Qatar Airways / Alisarda / Meridiana, 22. marec 2017, ods. 29; Komisia, vec M.7333 – Alitalia / Etihad, 14. november 2014, ods. 82

²⁵ Komisia, vec M.11071 – Deutsche Lufthansa / MEF / ITA, 3. júla 2024, ods. 108

²⁶ <https://letisko24.sk/vieden-bratislava-letecka-dan-ryanair-wizz-air/>

61. Úrad v tejto súvislosti vykonal prieskum medzi cestovnými kancelárkami a tiež konkurentami účastníkov koncentrácie ohľadom možnej zastupiteľnosti daných letísk.
62. Letecká spoločnosť Corendon, pôsobí na letisku BTS a na letisku VIE. Ohľadom zastupiteľnosti daných letísk uvádza, že letisko BTS je z hľadiska pridelovania leteckých slotov dostupnejšie a flexibilnejšie ako letisko Viedeň. Letisko VIE sa vyznačuje lepšou infraštruktúrou a konektivitou s inými svetovými letiskami. Priamo sa k zastupiteľnosti letísk nevyjadrila.
63. Spoločnosť Austrian Airlines pôsobí celosvetovo z letiska VIE. Z hľadiska posúdenia zastupiteľnosti letísk vníma ako najdôležitejšie faktory prepojenie medzi letiskami formou hromadnej dopravy, podobné časy letov a operačných kapacít. Priamo k samotnej zastupiteľnosti letísk BTS a VIE sa nevyjadril.
64. Spoločnosť [.....] ²⁷ uviedla vo svojej odpovedi, že letisko BTS je tzv. úrovne 2. Teda vyznačuje sa vysokou mierou flexibility udeľovania a dostupnosti leteckých slotov. Letisko VIE je úrovne 3 s nízkou mierou dostupnosti leteckých slotov, ale s väčšou ponukou služieb a destinácií. Z hľadiska posúdenia zastupiteľnosti letísk, vníma ako najdôležitejšie faktory prepojenie medzi letiskami formou hromadnej dopravy, podobné časy letov a ich frekvencií a operačných kapacít. Na základe týchto faktorov a najmä z dôvodu blízkosti letísk a zabezpečenia hromadnej dopravy medzi Viedňou a Bratislavou vníma dané letiská, ako zastupiteľné z pohľadu zákazníkov.
65. Cestovná kancelária Der Touristik vníma z hľadiska ponuky pre zákazníkov cestovných kancelárií aj to, že samotné miesto odletu nemusí byť pre zákazníka rozhodujúci faktor, pretože zákazník vníma ponuku v celkovom balíku služieb hlavne z pohľadu ceny a dostupnosti. Spoločnosť Der Touristik vo svojej odpovedi vníma letisko VIE ako možnú alternatívu pre letisko BTS.
66. Spoločnosť Tip travel uvádza, že zastupiteľnosť jednotlivých letísk v predmetných regiónoch je limitovaná, konkrétne pre VIE a BTS ide o výrazný rozdiel v nákladoch (letiskové a ďalšie poplatky) ako aj vplyv na náklady spotrebiteľa (doprava do VIE, drahšie parkovacie služby, vyššie náklady na služby letiska...). Jazyková bariéra a časová strata (doprava BTS-VIE) min. 30-40 minút predstavuje pre mnohých spotrebiteľov výraznú prekážku.
67. Spoločnosť HydroTour uviedol, že využíva letisko VIE len na úrovni ad hoc zájazdov. Vníma určitú zastupiteľnosť letísk pre individuálnych zákazníkov najmä v období mimo hlavnej letnej sezóny. Teda vníma určitú mieru zastupiteľnosti letísk, avšak uvádza, že ich zákazníci preferujú najmä slovenské letiská.

²⁷ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu

68. Rozhodujúcim faktorom pre spoločnosť BUBO je vzdialenosť letiska a množstvo dostupných medzinárodných spojení do celého sveta a prítomnosť 5* leteckých spoločností ako Qatar Airways, Korean, Emirates, Eva Air a ďalších, ktoré BUBO klienti preferujú. Z tohto dôvodu je pre BUBO Bratislava ľahko zastupiteľná okolitými letiskami, zatiaľ čo Viedeň či Budapešť nie.

69. Spoločnosť Pelican k zastupiteľnosti letísk uvádza nasledovné:

- geografická blízkosť a dopravná dostupnosť: z uvedeného hľadiska vykazujú letiská BTS a VIE vysokú geografickú zastupiteľnosť. Vzdialenosť medzi letiskami je približne 70 km s dobrou infraštruktúrou a pravidelným autobusovým spojením;
- ponuka destinácií a sieťová kapacita dopravcov: v tomto faktore existuje medzi letiskami výrazná asymetria, kvôli ktorej ich nemožno považovať za plne zastupiteľné. Letisko VIE funguje ako sieťový uzol s neporovnateľne širšou ponukou destinácií a silnou prítomnosťou sieťových, ako aj nízkonákladových dopravcov. S ohľadom na medializované správy o otváraní nových liniek z letiska BTS nemožno vylúčiť, že do budúcnosti sa tieto letiská majú potenciál stať výrazne zastupiteľnými;
- frekvencia letov na letisku VIE je v porovnaní s BTS rádovo vyššia;
- vo vzťahu k letiskám VIE a BTS je cenová hladina konkurenčná;
- logistická náročnosť pre cestovné kancelárie: pre organizované zájazdy je letisko BTS preferovanou voľbou pre slovenských tour operátorov z dôvodu minimalizácie logistických nákladov (slovenskí delegáti, jednoduchšia koordinácia transferov). Presun slovenských klientov na letisko VIE zvyšuje logistické náklady na transfery a personálne zabezpečenie na letisku, čo znižuje vzájomnú zastupiteľnosť týchto letísk pri charterových, resp. organizovaných zájazdoch.

Z vyššie uvedeného podľa tejto spoločnosti vyplýva, že letiská BTS a VIE sú zastupiteľné len jednostranne a asymetricky. Letisko VIE dokáže vďaka svojej kapacite a sieti absorbovať dopyt cestujúcich z letiska BTS, avšak letisko BTS z dôvodu limitovanej infraštruktúry, nižšej frekvencie a užšieho spektra destinácií nedokáže slúžiť ako plnohodnotná alternatíva k letisku VIE.

70. Spoločnosť Satur uviedla, že letiská BTS a VIE môžu byť pre časť klientov zo západného Slovenska čiastočne zastupiteľné vzhľadom na ich geografickú blízkosť. Nejde však o úplnú zastupiteľnosť, keďže Viedeň má širšiu ponuku pravidelných liniek a destinácií, zatiaľ čo Bratislava je pre mnohých klientov pohodlnejšia a často priamo naviazaná na charterové dovolenkové produkty. Zastupiteľnosť preto závisí od preferencií klientov na produkt, konkrétnej destinácie, sezóny, ceny a typu letu.

71. Spoločnosť Koala Tour pri posudzovaní zastupiteľnosti letísk považuje za rozhodujúcu najmä: výšku letiskových a prevádzkových poplatkov, náklady cestujúcich na dopravu na letisko, cenu parkovania a služieb, časovú

dostupnosť, komfort cestujúcich, jazykové bariéry. V prípade letísk BTS a VIE vníma výrazné rozdiely najmä v nákladovosti a komforte pre slovenského klienta. Presun do Viedne znamená vyššie náklady na dopravu aj parkovanie, pričom samotný transfer medzi BTS a VIE predstavuje časovú stratu približne 30 až 40 minút, čo mnohí klienti vnímajú negatívne.

72. Úrad konštatuje, že EK vo svojej predošlej rozhodovacej praxi nezohľadňovala len vzdialenosť medzi letiskami a dopravnú dostupnosť, ale rovnako aj výsledky prieskumu z trhu. Z vykonaného prieskumu vyplýva čiastočne rozdielne vnímaná zastupiteľnosť oboch letísk

Konkurenti (ktorí pôsobia na rôznych pravidelných (prípadne aj charterových) linkách, najmä dotknutých predmetnou koncentráciou, t.j. do Turecka), vnímajú spravidla uvedené letiská ako zastupiteľné. Výnimkou je spoločnosť Austrian Airlines, pre ktorú je však letisko VIE domovským letiskom a z BTS nelieta. Prípadne bola vnímaná jednostranná zastupiteľnosť letiska BTS letiskom Viedeň, nie však naopak.

73. Pohľad cestovných kancelárií/agentúr sa odlišoval aj v rámci tejto skupiny podnikateľov, napríklad spoločnosť Pelikán, ktorá je významným predajcom aj samostatných leteniek aj zájazdov, vníma faktory zastupiteľnosti, pričom z odpovede vyplýva, že skôr sa prikláňa k jednostrannej zastupiteľnosti, podobne spoločnosť BUBO, ktorá organizuje vo významnej miere zájazdy do exotických destinácií, ktoré letisko BTS neobsluhuje v takej miere ako letisko VIE. Ostatné cestovné kancelárie zväčša vnímajú určitú mieru zastupiteľnosti, avšak skôr geograficky obmedzenú, a tiež skôr doplnkovú funkciu letiska VIE.

74. Na základe vyššie uvedených skutočností má Úrad za to, že v danom prípade existuje asymetrická zastupiteľnosť medzi letiskami BTS a letiskom VIE, ktorú je potrebné zohľadniť v rámci predmetnej koncentrácie z pohľadu posudzovania slotov a tiež z hľadiska rovnakých cieľových leteckých destinácií, v rôznej miere z pohľadu jednotlivých destinácií.

Predovšetkým, významnejšia sa javí byť zastupiteľnosť v prípade exotických destinácií na stredné a dlhé vzdialenosti a zastupiteľnosť v rámci pravidelných liniek. Naopak zastupiteľnosť sa javí byť obmedzenejšia pre charterovú dopravu, čo Úrad zohľadnil.

75. V rámci posudzovania, či v danom prípade existujú horizontálne prekrytia aktivít by teda bolo možné zohľadniť aj lety spoločnosti Pegasus z letiska VIE, a to v rámci posúdenia dopadov z hľadiska alternatívy vymedzenia prekryvov v rámci výlučne pravidelných liniek. V tomto smere však aj pri zapojení letov z letiska VIE nedochádza medzi účastníkmi koncentrácie k žiadnym prekryvom²⁸. Pri

²⁸ Pokiaľ ide o Námietku, podľa ktorej spoločnosť Smartwings predáva časť svojej kapacity aj priamo konečným cestujúcim, Úrad túto v kontexte predmetnej koncentrácie nepovažuje za relevantnú. Podľa Vyjadrenia, zo všetkých letov spoločnosti Smartwings zo Slovenska až 91,86% bolo predaných cestovným kanceláriám a len zvyšný podiel bol predaný priamo konečným zákazníkom. Navyše tiež,

posudzovaní prekrytí z hľadiska alternatívy trhu charterovej dopravy spolu s pravidelnými linkami Úrad zohľadnil lety z letiska VIE v kontexte vyjadrení tour operátorov ako out of market constraints k letom z/do BTS²⁹.

76. Keďže, ako bolo uvedené v predošlej stati, nedochádza k prekrytiu aktivít účastníkov koncentrácie na úrovni priame/nepriame spojenia v tomto prípade, k prekrytiu aktivít (bez vyriešenia otázky, či charter a pravidelná doprava patria na jeden trh) dochádza len na linke **BTS/VIE – Antalya a BTS/VIE – Izmir**.

77. Z hľadiska vymedzenia letísk ako relevantných trhov pre účely prideľovania letiskových slotov sa Úrad zaoberal prísnejšou alternatívou pre Oznamovateľa a posúdil letisko BTS a VIE samostatne. Vo všetkých alternatívach tak Úrad pokryl možné prekrytia aktivít účastníkov koncentrácie.

Charterové a pravidelné lety

78. Tejto problematike sa Úrad venuje s ohľadom na skutočnosť, že k horizontálnemu prekrytiu aktivít účastníkov koncentrácie v rámci osobnej leteckej dopravy dochádza len v tom prípade, ak by boli tieto typy letov zastupiteľné. V takom prípade, ako je už vyššie uvedené, by bolo možné uvažovať o horizontálnom prekrytí aktivít vo vzťahu k linkám:

- BTS/VIE - Antalya (Pegasus tu prevádzkuje pravidelné linky z BTS aj z VIE a Smartwings charterovú dopravu z BTS,
- BTS/VIE – Izmir Pegasus tu prevádzkuje pravidelné linky z VIE a Smartwings charterovú dopravu z BTS.

79. Podľa Oznámenia pravidelná letecká osobná doprava predstavuje pravidelnú prevádzku letov vykonávanú podľa vopred stanoveného letového poriadku a ponúkanú nepretržite širokej verejnosti. Pravidelné lety sú spravidla organizované na základe zverejnených letových poriadkov, predaja jednotlivých sedadiel (vrátane jednosmerných letov) a plánovania siete a liniek zameraného na pravidelnosť a frekvenciu.

80. Podľa Oznámenia charterové služby sú letecké dopravné služby prevádzkované mimo rámca pravidelných zverejnených letových poriadkov, zvyčajne na základe zmluvy o prenájme s konkrétnym zákazníkom, najmä cestovnou kanceláriou. Ponuka charterových služieb je zvyčajne štruktúrovaná na základe modelu kapacity riadeného jedným nájomcom, cestovnou kanceláriou, ktorý často zahŕňa veľkoobchodný prenájom všetkých alebo podstatnej časti sedadiel v lietadle. Charterové služby zvyčajne sledujú logiku distribúcie balíkových zájazdov, majú prevažne spätný charakter a často fungujú sezónne s obmedzenou frekvenciou (napr. týždenné rotácie počas leta). V minulosti

letecké spojenia, na ktorých sa aktivity prekrývajú, ak Úrad berie do úvahy charter/pravidelná doprava spoločne, predstavujú typicky dovolenkové destinácie, charakteristické významným podielom predaja cestovným kanceláriám a nie konečným spotrebiteľom.

²⁹ Definícia trhu umožňuje rozlíšenie medzi konkurenčnými tlakmi pochádzajúcimi zvnútra trhu a z prostredia mimo neho, keďže zahŕňa iba reálne a bezprostredné konkurenčné tlaky na relevantnom trhu. Komisia však pri posudzovaní z hľadiska hospodárskej súťaže zohľadňuje všetky konkurenčné tlaky (či už sú reálne a bezprostredné, alebo nie), pričom má na pamäti, že tlaky pochádzajúce z prostredia mimo trhu sú pre zúčastnený podnik (zúčastnené podniky) vzdialenejšie.

charteroví dopravcovia nepredávali letenky priamo jednotlivým cestujúcim, ale predávali kapacitu cestovným kanceláriám, ktoré let spojili s ubytovaním a ďalšími cestovnými službami do balíka dovolenky. V takýchto prípadoch sa komerčné riziko a riadenie zásob sústreďujú na úrovni cestovnej kancelárie. Charterové letecké služby sa zvyčajne poskytujú na základe „všetko v cene“, pričom prevádzkovateľ leteckej dopravy uvádza komplexnú cenu za požadovanú trasu. Hoci letecká spoločnosť si zachováva prevádzkovú kontrolu (vrátane dodržiavania technických a letiskových požiadaviek), miesto odletu, miesto priletu a letový poriadok sa určujú podľa komerčných požiadaviek zákazníka. Všetky prevádzkové náklady (vrátane nákladov na palivo, odbavenie a navigáciu) znáša letecká spoločnosť a sú zahrnuté v cene účtovanej zákazníkovi charterového letu.

81. Oznamovateľ taktiež uvádza, že charterové spoločnosti zvyčajne prevádzkujú lety sezónne s relatívne nízkou frekvenciou letov v závislosti od požiadaviek cestovných kancelárií (napríklad raz týždenne v sobotu, len počas letnej sezóny alebo len počas lyžiarskej sezóny).³⁰ Podľa výkladu Oznamovateľa EK v predchádzajúcich prípadoch dospela k záveru, že väčšina služieb, ktoré ponúkajú charterové spoločnosti (napríklad predaj balíkov dovolení, predaj miest cestovným kanceláriám), nie je na tom istom trhu ako pravidelné letecké služby osobnej dopravy z bodu do bodu.³¹ EK v niektorých prípadoch ponechala otvorenú otázku, či charterové a pravidelné lety patria na ten istý trh³² a v jednom z rozhodnutí zvážila samostatný trh pre charterové letecké služby.³³ Oznamovateľ taktiež uvádza, že podľa jeho výkladu v nedávnom prípade EK dospela k záveru, že vzhľadom na významný podiel charterových letov na celkovej kapacite v počte sedadiel na jednej z liniek (15 až 30 % celkovej kapacity v počte sedadiel) sa činnosti strán v oblasti charterových letov na tejto linke posudzovali oddelene od činností v oblasti pravidelných letov.³⁴

82. V rámci predaja a distribúcie charterových letov Oznamovateľ uvádza, že k predaju dochádza dvoma spôsobmi:

- a. Charter celého lietadla: Podstatná časť charterovej kapacity sa predáva na báze celého lietadla cestovnej kancelárii, ktorá následne začlení let do svojho programu zájazdov a distribuuje ho konečným spotrebiteľom (zvyčajne v kombinácii s ubytovaním a v mnohých prípadoch aj s transfermi a ďalšími doplnkovými službami).
- b. Pridelovanie miest cestovným kanceláriám: Okrem prenájmu celého lietadla sa kapacita môže predávať cestovným kanceláriám prostredníctvom dohôd o blokovom predaji miest, na základe ktorých cestovná kancelária nakupuje

³⁰ Komisia, vec M.11071 – Deutsche Lufthansa / MEF / ITA, 3. júl 2024, ods. 261; Komisia, vec COMP/M.6663 – Ryanair / AER Lingus III, ods. 388 ; Komisia, vec M.6828 – Delta Air Lines/ Virgin Group/ Virgin Atlantic Limited, ods. 68

³¹ Komisia, vec M.11071 – Deutsche Lufthansa / MEF / ITA, 3. júl 2024, ods. 261; Komisia, vec COMP/M.6663 – Ryanair / AER Lingus III, ods. 418.

³² Komisia, vec M.8869 – Ryanair / Laudamotion, 12. júl 2018, ods. 154;

³³ Komisia, vec M.9062 – Fortress Investment Group / Air Investment Valencia, 23. júl 2019, ods. 17

³⁴ Komisia, vec M.11071 – Deutsche Lufthansa / MEF / ITA, 3. júl 2024, ods. 266 – 267.

(a znáša podnikateľské riziko za) vopred dohodnutý počet miest na sezónu. Tieto dohody sa zvyčajne uzatvárajú vopred pred predajnou sezónou a tvoria súčasť širšieho plánovania programov cestovných kancelárií. V závislosti od obchodného modelu môžu mať formu (i) kapacity predanej na zaradenie do zájazdov a/alebo (ii) kapacity, ktorú cestovná kancelária sprístupňuje na ďalší predaj prostredníctvom svojich distribučných kanálov.

83. V rámci pravidelných letov Oznamovateľ teda uvádza, že okrem prevažujúceho priameho maloobchodného predaja môžu letecké spoločnosti pridelať bloky miest na pravidelných letoch cestovným kanceláriám na danú sezónu za dohodnutých obchodných podmienok, vrátane cien, objemov pridelených miest a lehoty na uvoľnenie. Cestovné kancelárie začleňujú tieto miesta do zájazdov a distribuujú ich prostredníctvom svojich vlastných predajných sietí. V rámci takýchto dohôd príslušný let naďalej funguje ako pravidelná linka s pevnými trasami, frekvenciami a časmi odletov stanovenými leteckou spoločnosťou, bez ohľadu na to, či bola časť ponuky miest rezervovaná pre cestovné kancelárie. Letecká spoločnosť si tiež zachováva zodpovednosť za všetky prevádzkové aspekty služby a produkt ponúkaný individuálnym cestujúcim aj cestovným kanceláriám zostáva v podstate rovnaký, pokiaľ ide o časový harmonogram, palubný servis a platný regulačný rámec.
84. Dohody o pridelení miest môžu cestovným kanceláriám poskytovať určitú mieru flexibility tým, že im umožňujú zabezpečiť si kapacitu bez toho, aby sa museli zaviazat' k prenájomu celého lietadla. Najmä v prípade destinácií s obmedzeným alebo neistým dopytom môžu cestovné kancelárie uprednostňovať nákup obmedzeného počtu miest na pravidelných linkách, aby znížili podnikateľské riziko a vyhli sa zaviazaniu k plnej kapacite, ktorá je spojená s charterovými programami. Naopak, v prípade destinácií s veľkým potenciálom rastu môže pridelenie miest na pravidelných letoch umožniť cestovným kanceláriám postupne zvyšovať kapacitu a zabezpečiť si ďalšie miesta, ak sa dopyt ukáže byť silnejší, ako sa očakávalo. V praxi môžu cestovné kancelárie preto v rámci tej istej sezóny využívať paralelne pridelenie miest na pravidelných letoch a obstarávanie charterových letov v závislosti od charakteristík trasy, prognóz dopytu a požiadaviek programu.
85. Pokiaľ ide o aktivity účastníkov koncentrácie Oznamovateľ uviedol, že charterové operácie spoločnosti Pegasus sú štruktúrované ako dohody o prenájme celého lietadla, na základe ktorých je celá kapacita lietadla pridelená jednej cestovnej kancelárii pre príslušnú operáciu/program. Spoločnosť Pegasus nerozdeľuje kapacitu lietadla medzi viaceré cestovné kancelárie v rámci svojich charterových operácií. Spoločnosť Pegasus tiež neuskutočňuje žiadny predaj „samostatných miest“ konečným zákazníkom na svojich charterových letoch; cestovná kancelária znáša podnikateľské riziko a je zodpovedná za distribúciu na nižších úrovniach (vrátane, ak je to relevantné, v rámci zájazdov). Pričom spoločnosť Pegasus neprevádzkuje charterové lety zo/na Slovensko.

obmedzene a jednostranne³⁵ a skôr z ich pohľadu vnímajú pravidelnú dopravu ako doplnok k charteru, napríklad v mimosezón³⁶. Zároveň podľa podkladov sprístupnených úradu Oznamovateľom v odpovedi na Výzvu 1 cestovné kancelárie v zmluvách vyjednávajú o kapacitách charterových letov a aj pravidelných letov so spoločnosťou Smartwings.

90. Niektorí konkurenti účastníkov koncentrácie vyjadrili určitý trend postupného vzniku zastupiteľnosti medzi pravidelnými a charterovými linkami z pohľadu nákupného správania cestovných kancelárií. Spoločnosť Corendon, ktorá okrem iného poskytuje pravidelné lety z letiska BTS do Antalye uviedla, že veľkú časť svojej kapacity poskytuje na týchto pravidelných letoch práve len cestovným kanceláriám. Iný konkurent účastníkov koncentrácie uviedol, že aj keď jeho lety sú poskytované [.]³⁷, svoju kapacitu sedadiel naplňa skoro výlučne prostredníctvom cestovných kancelárií a to rovnako z letiska VIE a BTS. Tento konkurent nevníma z hľadiska nastavenia svojho obchodného modelu a kvôli špecifickosti linky BTS do AYT, ktorá je v letných mesiacoch dovolenkovou linkou, rozdiel medzi charterovými a pravidelnými linkami.
91. Súčasne tiež platí, že pre tieto typy destinácií majú niektorí leteckí dopravcovia zavedené pravidelné letecké linky len pre letnú sezónu. Takýto model pre linky VIE/Antalya, VIE/Dalaman uviedla napríklad spoločnosť Austrian Airlines. Tiež uviedla, že na linke do Antalye je cca [...%]³⁸ leteniek predaných cestovným kanceláriám, na linke do Dalamanu je to [...%]³⁹.
92. Úrad na základe vyššie uvedených skutočností dospel k záveru, že dochádza k jednostrannej zastupiteľnosti charterových a pravidelných letov (z hľadiska pohľadu charterových letov) a to najmä na leteckých linkách do významných turistických destinácií v dovolenkovom období.
93. Úrad teda v rámci zistenia trhových podielov, celkovej štruktúry trhov na dotknutých linkách a následne dopadov koncentrácie vníma pravidelné letecké linky, ktoré poskytujú aspoň časť svojej kapacity sedadiel cestovným kanceláriám ako zastupiteľné charterovým leteckým linkám⁴⁰. Teda Úrad posúdil kapacity predané v rámci block of seats cestovným kanceláriám na pravidelnom

³⁵ Ako spôsob doplnenia potrebnej kapacity nákupom block of seats na pravidelnej linke vzhľadom na zvýšený dopyt od zákazníkov cestovných kancelárií.

³⁶ To znamená v zimných mesiacoch.

³⁷ Obchodné tajomstvo z odpovede konkurenta

³⁸ Obchodné tajomstvo Austrian Airlines.

³⁹ Obchodné tajomstvo Austrian Airlines.

⁴⁰ EK vo svojej rozhodovacej praxi zaradila dodávku block seats tour operátorom do rámca veľkoobchodnej dodávky leteckých kapacít a zároveň výslovne identifikovala dodávku block seats alebo celých letov charterovými dopravcami tour operátorom ako osobitne relevantnú kategóriu v rámci trhu charterovej leteckej dopravy. M.4600 – TUI/First Choice, bod 53; M.6704 – REWE Touristik/Ferid Nasr/EXIM Holding, bod 20; M.9062 – FORTRESS INVESTMENT GROUP / AIR INVESTMENT VALENCIA / JV, body 33–34.

lete ako súčasť trhu charterových leteckých liniek a rovnako tak pristupuje aj k určeniu konkurencie na týchto letoch.

94. Pokiaľ ide o geografický trh, nemožno ani plne prisvedčiť argumentom Oznamovateľa, že v prípade charterovej dopravy sa geografický trh neurčuje prostredníctvom jednotlivých liniek, ale len uceleným územím, v ktorom dochádza k ponuke zájazdov pre zákazníkov (v tomto prípade navrhoval SR). Úrad vychádza z toho, že ustálená rozhodovacia prax EK podporuje vymedzenie trhu charterovej leteckej dopravy ako národného, vzhľadom na dopyt a organizáciu charterových služieb, avšak rovnako EK nevyhlásila možnosť definovania trhu a posudzovania dopadov na základe jednotlivých leteckých liniek. V tomto prípade možno z prieskumu pozorovať osobitosti pokiaľ ide o jednotlivé dotknuté linky/destinácie. Úrad preto posudzoval v tomto rozhodnutí aj vymedzenie charterovej dopravy ako zasahujúcej určité ucelené územie⁴¹, ale zaoberal sa aj posúdením dopadov spojenia na konkrétnych linkách, resp. do konkrétnych destinácií.

2.2.2 Posúdenie účinkov koncentrácie v oblasti leteckej osobnej dopravy

2.2.2.1 Trh charterovej dopravy (Veľkoobchodný predaj leteniek leteckými dopravcami cestovným kanceláriám v SR)

95. V rámci charterovej dopravy pôsobí v SR len účastník koncentrácie Smartwings, spoločnosť Pegasus v SR v tomto smere podľa Oznámenia nevykonáva charterovú dopravu v SR. Pokiaľ ide o letisko VIE, v tomto smere spoločnosť Smartwings nepôsobí ako charterový dopravca a spoločnosť Pegasus len limitovane.
96. V tomto ohľade bola Úradu predložená Námietka a taktiež argumenty dvoch cestovných kancelárií. Podľa Námietky v roku 2019 dosiahol podiel spoločnosti Smartwings na slovenskom trhu charterových služieb 61 % a v roku 2024 dosiahol 82 %, pričom takýto vysoký a rastúci podiel na trhu dokazuje, že spoločnosť Smartwings je prakticky jediným poskytovateľom charterovej kapacity na slovenskom trhu a cestovné kancelárie sú vo veľkej miere závislé od jej dopravných služieb. Tiež konštatuje, že uvedené údaje sú agregované a poukazuje na to, že konkurencia sa výrazne odlišuje podľa destinácie, typu (turistický a súkromný charter a od sezónnosti). Uvádza, že po koncentrácii bude spoločnosť Smartwings ťažiť z rozsiahlej kapacity flotily spoločnosti Pegasus, rozsiahlej siete liniek, prevádzkových zdrojov a dotovanej nákladovej základne, čo výrazne posilní jej schopnosť udržať si a rozšíriť svoje dominantné postavenie, čím sa konkurenčným dopravcom ešte viac sťaží možnosť napadnúť jej trhové postavenie alebo ponúknuť dôveryhodnú alternatívnu charterovú kapacitu slovenským cestovným kanceláriám. Silné postavenie spoločnosti Pegasus na tureckých trasách (ktoré predstavujú kľúčové charterové destinácie pre segment rekreačného cestovného ruchu na

⁴¹ Rozhodnutie M.8046 – TUI / Transat France, zo dňa 20.10.2016 bod 82 až 84.

Slovensku) navyše umožní spoločnosti Pegasus využiť svoje kombinované postavenie na trhoch pravidelných aj charterových leteckých služieb.

97. Okrem toho Námietka uvádza možnosť, že spoločnosť Pegasus sama poskytuje alebo má konkrétne plány na poskytovanie charterových služieb na slovenskom trhu a teda koncentrácia by vylúčila spoločnosť Pegasus ako potenciálneho konkurenta na slovenskom trhu s charterovými letmi.

98. Vyjadrenia dvoch z oslovených cestovných kancelárií sa týkali možnosti, že spoločnosť Smartwings prestane alebo výrazne obmedzí charterové lety a začne pôsobiť viac na pravidelných linkách a tým sa zníži dostupnosť charterových služieb.

99. Úrad v prvom rade konštatuje, že na rozdiel od Smartwings, spoločnosť Pegasus neposkytuje zo SR charterové lety (v podobe turistické ani neturistické), predáva však bloky sedadiel cestovným kanceláriám na ním prevádzkovaných linkách. V tomto smere je preto relevantné posúdiť prekrytie aktivít účastníkov koncentrácie vo vzťahu k týmto konkrétnym leteckým linkám (uvedené nižšie)⁴².

100. Pokiaľ ide o vymedzenie Pegasus ako potenciálneho konkurenta na tomto trhu, potenciálna konkurencia znamená, že musí existovať reálna a dostatočne bezprostredná pravdepodobnosť, že údajný potenciálny konkurent by na trh vstúpil aj bez koncentrácie, a že takýto vstup by predstavoval významný konkurenčný tlak na trh. Je možné prisvedčiť Oznamovateľovi, že Námietka neidentifikuje žiadne konkrétne prípravné kroky, interné rozhodnutia ani aktivity smerujúce na trh, ktoré by naznačovali, že takýto vstup je uskutočniteľný, včasný alebo pravdepodobný. Okrem uvedeného, podľa údajov predložených Oznamovateľom, spoločnosť Pegasus nemožno charakterizovať ako tradičného charterového dopravcu, zameriava sa na pravidelné lety, celkové tržby z charterových letov na úrovni skupiny tvorili len medzi [.....]⁴³ z jej celkových tržieb v priebehu v rokoch 2024 a 2025. Úrad tiež [.....]
.....
.....]⁴⁴.

101. Úrad sa v rámci posúdenia z pohľadu celkového trhu charterových služieb v SR vzhľadom na Námietky zameriaval na posúdenie možností a kapacít konkurenčných leteckých dopravcov v prípade možného obmedzenia kapacít Smartwings. Úrad pritom z predložených informácií nespochybňuje, že spoločnosť Smartwings je významným charterovým dopravcom na Slovensku,

⁴²V tomto smere tiež nebolo relevantné zaoberať sa poskytovaním charterových letov spoločnosti Pegasus z letiska VIE, tu rovnako pôsobí len zanedbateľne a vo všeobecnosti pre charterovú dopravu (bez rozlišovania konkrétnych liniek) by bola možnosť letisko VIE považovať skôr za out of market constraints, pričom tiež podľa vyjadrenia Oznamovateľa aj niektorých cestovných kancelárií je tu ponuka charterových služieb konkurencie široká.

⁴³ Obchodné tajomstvo Oznamovateľa.

⁴⁴ Obchodné tajomstvo Oznamovateľa.

pričom však udávaný podiel v Námiетke neoveroval (Oznamovateľ tento údaj spochybnil, pričom ho považuje za neoverený).

102. Z tvrdení Oznamovateľa, ktoré boli potvrdené vyjadreniami cestovných kancelárií, možno konštatovať⁴⁵, že cestovné kancelárie spravidla vypisujú tendre na široký okruh destinácií, pričom zvyčajne rokujú s viacerými charterovými spoločnosťami a svoj sezónny letový program zvyčajne rozdeľujú medzi viacero spoločností, aby si zabezpečili dostatočnú kapacitu a udržali výhodnú pozíciu pri vyjednávaní. Cestovné kancelárie majú podrobné znalosti o faktoroch ovplyvňujúcich náklady spojené s destináciami, vrátane vzdialenosti letu, poplatkov a teda stanovenie cien to strany leteckých spoločností musí odrážať ekonomiku daného portfólia destinácií.
103. Cestovné kancelárie vo všeobecnosti potvrdili existenciu viacerých dostupných dodávateľov charterových služieb, ako aj možnosti ľahko prejsť k inému ako aktuálnemu dodávateľovi/dodávateľom služieb (okrem uvedených dvoch cestovných kancelárií, ktoré predložili námietku), a to aj v prípade, ak by subjekt po koncentrácii obmedzil ponuku charterových služieb, resp. zvýšil cenu. Niektoré cestovné kancelárie pritom uvádzali medzi alternatívnymi dopravcami charterových dopravcov, ako aj dopravcov poskytujúcich pravidelné spojenia (nákup bloku sedadiel). Dve cestovné kancelárie sa tiež kladne vyjadrili k možnosti presunúť časť svojho dopytu k charterovým dopravcom z letiska VIE. Okrem toho viaceré uvádzali, že negociujú charterovú kapacitu niekoľko mesiacov vopred, t.j. nie je nevyhnutné mať k dispozícii voľnú kapacitu okamžite.
104. Viaceré cestovné kancelárie, ktoré sú významným odberateľom týchto služieb z pohľadu ich odoberaného rozsahu sa súčasne vyjadrili v prospech ľahkého nahradenia [.....]⁴⁶ svojej kapacity iným dopravcom/dopravcami.
105. Za relevantných leteckých charterových dopravcov (so zameraním na Turecko) označovali cestovné kancelárie napríklad Mavi Gok, Freebird, Corendon, Tailwind airlines, v prípade zohľadnenia letiska VIE aj Austrian Airlines a za možné alternatívy v podobe predaja bloku sedadiel napríklad SunExpres alebo Turkish airlines.
106. Podľa Oznamovateľa tiež odhadovaná veľkosť trhu s charterovými letmi medzi Slovenskom a Tureckom, čo by malo byť primárne dotknuté koncentraciou, [.....]
.....
.....]
Pokiaľ ide o spoločnosť Pegasus, na účely tohto odhadu sa zohľadnili iba tí cestujúci na pravidelných letoch, ktorých miesta boli predané cestovným kanceláriám. [.....
.....

⁴⁵ Odpoveď na Výzvu 5.

⁴⁶ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

.....]. Oznamovateľ konštatuje, že tento prírastok je nízky a tiež poukazuje na neexistenciu súťažného problému.- *obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa.*

107. Oznamovateľ uviedol ako relevantných konkurentov v rámci charterovej dopravy okrem vyššie uvedených dopravcov napríklad aj AirCairo, Air Montenegro, AirExplore a Go2Sky.

108. Rovnako tak oslovené letecké spoločnosti [.....] ⁴⁷ (Úrad sa zamerá najmä na letecké spoločnosti prevádzkujúce lety medzi letisko BTS a tureckými destináciami)
.....
.....
.....
.....
.....] ⁴⁸.

109. Z uvedených dôvodov dospel Úrad k záveru, že v rámci trhu predaja charterovej kapacity cestovným kanceláriám v SR (resp. aj iným subjektom) koncentráciou nedochádza k značnému zníženiu účinnej súťaže.

2.2.2.2 Linka VIE/BTS – IZMIR

110. Ako bolo vyššie uvedené, spoločnosť Smartwings pôsobí na tejto linke ako charterový dopravca z letiska BTS v letnej sezóne s prevádzkou cca 30 -33 letov za sezónu, a spoločnosť Pegasus lietala do Izmiru ako pravidelný dopravca priamymi linkami z letiska VIE len v rámci letnej sezóny vo frekvencii 1 – 2 lety týždenne.

111. Podľa Oznámenia, obe spoločnosti tu pôsobia cez odlišný obchodný model. Takisto Oznamovateľ nedisponuje komplexnými údajmi ohľadne celkového počtu charterových letov konkurentov, čo je odrazom charakteru segmentu, kde sa kapacita zmluvne dojednáva na sezónu a leteckí dopravcovia tak môžu vstúpiť alebo opustiť trh aj krátkodobo v závislosti od dopytu.

112. Avšak Oznamovateľ na žiadosť Úradu predložil aj kombinovaný podiel na tejto trase, pričom vychádzal z prísnej alternatívy, že okrem Smartwings tu nepôsobí žiadny charterový dopravca a tiež vychádzal z počtu letov, pričom ním prevádzkované lety mali charakter pravidelných letov, t.j. časť kapacity nebola predaná rovnakému charakteru cestujúcich ako v prípade Smartwings a pri očistení tejto kapacity by bol skutočný podiel ešte nižší.

113. V takomto prípade, vychádzajúc z takto odhadnutého podielu podľa exaktného čísla ohľadne počtu letov, bol spoločný podiel po koncentrácii maximálne do 25%.

⁴⁷ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

⁴⁸ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

Zároveň na tomto trhu pôsobia viacerí konkurenční dopravcovia (z pravidelných dopravcov uviedol Oznamovateľ Corendon a SunExpres), z týchto dvoch spoločností SunExpres aj v zimnej sezóne.

114. Na základe uvedených skutočností má Úrad za to, že predmetná koncentrácia nevzbudzuje v danom ohľade súťažné obavy.

2.2.2.3 Linka BTS/VIE - ANTALYA

115. Ako bolo vyššie uvedené, podnikateľ Pegasus pôsobí na tejto linke ako pravidelný dopravca, s letmi z BTS (len v letnej sezóne a vo frekvencii 3 lety týždenne) a z VIE (v posledných rokoch len v letnej sezóne a vo frekvencii 7 letov týždenne). Spoločnosť Smartwings prevádzkuje uvedenú linku výlučne v rámci charterových letov z Bratislavy, a to v počte v posledných rokoch cca [...] letov za letnú sezónu. – *obsahuje obchodné tajomstvo spoločnosti Smartwings prístupné Oznamovateľovi.*
116. Namietajúci uvádza nasledovné možné podiely účastníkov koncentrácie na trase Bratislava- Antalya: 90% (pre letnú sezónu 2025), pričom uviedol, že sa vychádzalo z počtu priamych rezervácií⁴⁹.
117. V rámci uvedeného Úrad rovnako ako v predošlom prípade prihliadol na vysokú sezónnosť v rámci danej linky, ktorá je príznačná meniacou sa intenzitou letovej prevádzky v priebehu roka, ako je zrejmé z dát nižšie, s vysokou frekvenciou letov v rámci letnej sezóny, pričom obaja účastníci koncentrácie sú tu aktívni len v rámci letnej sezóny.
118. Úrad zisťoval štruktúru trhu aj výlučne na linke BTS – Antalya, a to vzhľadom na charakter destinácie, ako vyslovene turistickej, kde vysoko prevažujú charterové lety ako full charter alebo nákupy sedadiel cestovnými kancelárkami, pričom ako bolo vyššie uvedené, v týchto prípadoch možno o letisku VIE uvažovať limitovanejšie.
119. Pokiaľ ide informácie o počte cestujúcich výlučne za lety medzi letiskom BTS a Antalyou, Oznamovateľ poskytol takéto informácie za obdobie od apríla 2025 do mája 2026 (za pravidelné aj charterové lety):

Počet cestujúcich (prepravených cestujúcich) z AYT	2025								2026		
	4	5	6	7	8	9	10	11	3	4	5
SMARTWINGS SLOVENSKO		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]			[...]
MAVI GOK HAVACILIK		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]				[...]

⁴⁹ Namietajúci uviedol, že Podiely na trhu boli odhadnuté na základe údajov Direct Data Solutions (DDS) zozbieraných organizáciou IATA, ktoré zahŕňajú počet priamych rezervácií pre sezónu S25.

FREEBIRD			[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]				
PEGASUS	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]			[.....]
CORENDON			[.....]	[.....]	[.....]	[.....]		[.]		[.]	[...]
TAILWIND AIRLINES			[.....]	[.....]	[.....]	[.....]					
RYANAIR	[...]									[.]	
OZEL UCAK - OZL	[.]			[.]	[.]	[.]		[.]	[.]		[.]
AERODIENST							[...]				
PRINCE AVIATION SI D.O.O.									[...]		
SUNEXPRESS										[.....]	[.....]
Spolu	[...]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[.....]	[...]	[.....]	[.....]

Tabuľka obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa.

120. Z uvedeného vyplýva, že v rámci letnej sezóny prepravil Smartwings v najsilnejších mesiacoch na tejto trase cca [.....] všetkých cestujúcich, pričom Pegasus je štvrtým hráčom s podielom maximálne okolo [.....] na prepravenom počte cestujúcich. – *obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa.*
121. Z uvedeného tiež vyplýva, že spoločnosti MAVI GOK a . každá prepravila viac cestujúcich ako spoločnosť Pegasus (dvojnásobok alebo takmer dvojnásobok), nezanedbateľne na trhu pôsobila tiež spoločnosť Corendon a SunExpres. Uvedený pohľad pritom berie do úvahy všetkých cestujúcich, t.j. nielen predaj cestovným kanceláriám.
122. Z Oznámenia tiež vyplýva, že spoločnosť Pegasus na túto trasu vstúpila v letnej sezóne 2024 a bola schopná napriek postaveniu Smartwings vybudovať si určitý trhovú podiel, čo dokazuje podľa Oznamovateľa otvorenosť tohto trhu.
123. Do úvahy Úrad vzal nedávny vstup významného hráča (ktorý je podľa počtu letov najsilnejším prepravcom do tejto destinácie z Viedne) a lieta ju tiež celoročne. SunExpres vstúpil na túto trasu v letnej sezóne 2026 a už v prvých mesiacoch získal určitý podiel na danej linke.
124. Oznamovateľ uviedol, že v letnej sezóne 2026 bude kapacita [.
.
.], čo je v podstate rovnaký počet. Vstup spoločnosti Sunexpress s vysokou pravdepodobnosťou povedie podľa neho k prerozdeleniu dopytu zo strany cestujúcich a následným zmenám trhových podielov existujúcich prevádzkovateľov. V tomto prípade možno teda legitímne uvažovať o tomto konkurentovi ako o konkurenčnej protiváhe subjektu po koncentrácii na vymedzenej linke. – *obsahuje obchodné tajomstvo Oznamovateľa*

125. Táto spoločnosť tiež podľa jej odpovede [.]

]⁵⁰.

126. Takisto vidí možný [.]

]⁵¹.

127. Pokiaľ ide o oslovené letecké spoločnosti, k dopadom koncentrácie ako k negatívnym sa vyjadrila spoločnosť MAVI GOK⁵², ktorá má v pláne rozširovanie poskytovania svojich služieb z letiska BTS vo vzťahu k charterovým letom, a aj na trase BTS/Antalya, apeluje však na možné obmedzenia slotov⁵³, rozšírenie flotily vďaka koncentrácii, prístupu k tour operátorom a podobne.

128. Úrad v tomto kontexte predovšetkým konštatuje, že oslovení slovenskí tour operátori, ako je vyššie uvedené, vo všeobecnosti nevideli problém v možnosti získať leteckého dopravcu pre svoje charterové lety, v prípade obmedzenia služieb zo strany Smartwings alebo zvýšenia cien. Rovnako oslovení leteckí dopravcovia nevidia [.]⁵⁴ ako problematickú, [.]⁵⁵, avšak zároveň bolo poukázané na určité možné štrukturálne bariéry, ktorým sa ďalej Úrad venuje.

129. Úrad sa predovšetkým zaoberal informáciou ohľadne regulácie leteckej dopravy medzi SR a Tureckom a posudzovaním z hľadiska prideľovania slotov v samostatnej stati, pre ktoré však nebolo zistené, že by v ich dôsledku dochádzalo v kontexte predmetnej koncentrácie k zníženiu účinnej súťaže, ako je ďalej uvedené.

130. Úrad tiež prihliadol na tzv. „out of market constraints“ v podobe letov z letiska VIE do Antalye. Oznamovateľ poskytol údaje ohľadne odhadovaného kombinovaného podielu strán po koncentrácii (pritom vychádzal z leteckých

⁵⁰ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

⁵¹ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu

⁵² Ostatné dve oslovené letecké spoločnosti voči koncentrácii nenamietali

⁵³ K týmto sa Úrad vyjadruje v samostatnej stati

⁵⁴ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

⁵⁵ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

spojení do Antalye z letiska BTS spolu s letiskom vo VIE), zohľadňujúc všetky pravidelné lety Pegasus (hoci určitá časť bola predaná priamo konečným zákazníkom a nie cestovným kanceláriám a tiež vychádzal z konzervatívneho pohľadu, kde z charterových dopravcov zarátal len Smartwings, teda ide o pohľad prísnejší z hľadiska účastníkov koncentrácie). Pri tomto pohľade z hľadiska počtu letov by bol spoločný podiel subjektu po koncentrácii na danej trase pod 30%.

131. Úrad z Oznámenia a prieskumu zistil, že na danej trase pôsobí z Viedne viacero konkurenčných dopravcov, SunExpres (tento aj v zimnej sezóne), Corendon Airlines, Austrian Airlines. Najmä spoločnosť Sunexpres na tejto trase prevádzkuje až okolo 30 pravidelných letov týždenne v letnej sezóne, napríklad Corendon a Austrian Airlines 3 resp. 4 lety týždenne. Rovnako tak spoločnosť . prevádzkuje cca 7 letov týždenne aj v zimnej letovej sezóne.
132. Z uvedených skutočností vyplýva, že napriek vysokému podielu subjektu po koncentrácii, ak sa zohľadnia lety medzi BTS a Antalyou, neboli zistené ďalšie skutočnosti, ktoré by znamenali možnosť zníženia účinnej súťaže.
133. Úrad vzal do úvahy predovšetkým prítomnosť relevantných konkurenčných hráčov na trase BTS/Antalya, z ktorých niektorí patria rovnako do silných ekonomických skupín leteckých dopravcov (Mavi GOK⁵⁶, Tailwind, Corendon), vstup spoločnosti SunExpres⁵⁷, ktorá je najväčším leteckým dopravcom pre lety do Turecka z Viedne a dokázala sa rýchlo etablovať na danej linke. Rovnako vzal do úvahy, že existujú relevantné plány rozvoja viacerých konkurentov na daných linkách a tiež možnosti prezentované kľúčovými odberateľmi (cestovnými kanceláriami) zmeniť dodávateľa. V tomto kontexte rovnako zobral do úvahy externý tlak vyvíjaný prostredníctvom možnosti leteckej linky medzi VIE a Antalyou, kde je štruktúra trhu viac členená a súčasne podnikateľ Smartwings tu nepôsobí. Síce možno pripustiť určité limitácie expanzie, vyplývajúce najmä z aktuálnej regulácie, ako je ďalej uvedené, tieto však v kontexte ďalšieho vývoja a externého tlaku letiska VIE, nemožno považovať za takého charakteru, že by mali znamenať podstatnú konkurenčnú výhodu subjektu po koncentrácii.

2.2.2.4 Možné bariéry vstupu a expanzie v prípade pravidelnej/charterovej leteckej dopravy (so zameraním na letisko BTS)

Existujúca regulácia

134. Úrad sa v tomto kontexte zameriaval na existujúcu reguláciu vo vzťahu k možnosti expanzie a vstupu pokiaľ ide o destináciu Turecko, a to na základe predložených námietok. Tieto sa týkali možnej konkurenčnej výhody subjektu po koncentrácii z dôvodu existencie bilaterálnej dohody, ktorej uplatňovanie môže dávať podstatnú výhodu turecko-slovenskému subjektu.

⁵⁶ Súčasť skupiny Anex Tourism Group.

⁵⁷ Spoločná kontrola Lufthansa Group a Turkish Airlines.

135. Konkrétne podľa námietky jedného z oslovených subjektov, súťaž na daných trhoch nie je určená len komerčnými faktormi a schopnosťami ale dostupnosťou bilaterálnych leteckých práv a alokovaných frekvencií. SunExpres uvádza, že momentálne používa takmer všetky frekvencie, ktoré mu boli pridelené v Strednej Európe a teda nevie materiálne zvýšiť kapacitu. Domnieva sa, že kombinovaný turecko – slovenský prepravca bude mať podstatnú štrukturálnu výhodu vyplývajúcu z toho, že bude pôsobiť na oboch koncoch daného bilaterálneho rámca, čo podľa neho postaví jeho, prípadne iných Tureckom dizignovaných dopravcov do nevýhody v kontexte fair share klauzuly.
136. Úrad predovšetkým zistil, že letecký dopravca môže vykonávať obchodnú leteckú dopravu len ak je držiteľom prevádzkovej licencie, ktorú vydáva a mení Ministerstvo dopravy SR (ďalej „**MD SR**“) na základe žiadosti držiteľa osvedčenia leteckého prevádzkovateľa.
137. Oznamovateľ sa taktiež v rámci správneho konania vyjadril k udeľovaniu povolenia pre medzinárodné pravidelné lety z Slovenska do Turecka. V tejto súvislosti uvádza, že prevádzka pravidelných medzinárodných leteckých dopravných služieb zahraničným leteckým dopravcom do a zo Slovenskej republiky sa riadi kombináciou (i) slovenského vnútroštátneho leteckého regulačného rámca, najmä zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (ďalej len **Zákon o letectve**) a vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 274/2002 Z. z. a (ii) príslušnej dvojstrannej dohody o leteckých službách uzavretej medzi Slovenskou republikou a domovským štátom dopravcu.
138. Letecký dopravca **tretej krajiny** môže vykonávať pravidelnú obchodnú leteckú dopravu medzi územím Slovenskej republiky a územím tretej krajiny len na základe povolenia na vykonávanie pravidelnej obchodnej leteckej dopravy, ktoré vydáva a mení MD SR na žiadosť leteckého dopravcu podanú na základe medzinárodnej zmluvy, ak medzinárodná zmluva neustanovuje inak.
139. Medzinárodnou zmluvou sa rozumejú bilaterálne dohody o leteckých dopravných službách, leteckých službách alebo o leteckej doprave. V daných dohodách je špecifikovaný počet leteckých dopravcov, počet nalietavaných bodov (t. j. letísk) na území každej strany dohody, frekvencie letov, prípadne celková kapacita za dané obdobie atď.
140. Podľa Oznamovateľa, ak napríklad turecký dopravca žiada o prevádzkovanie pravidelných medzinárodných leteckých služieb na Slovensko, proces sa začína jeho vymenovaním tureckými leteckými orgánmi. Po prijatí vymenovania slovenské orgány preskúmajú, či dopravca spĺňa požiadavky dvojstrannej dohody a slovenských leteckých právnych predpisov. Od dopravcu sa najmä môže vyžadovať, aby preukázal, že je držiteľom platnej prevádzkovej licencie a osvedčenia leteckého prevádzkovateľa vydaných jeho domovským štátom a že je schopný dodržiavať zákony a nariadenia, ktoré Slovensko bežne uplatňuje na prevádzku medzinárodných leteckých služieb.

141. Podľa MD SR, zaužívanou praxou v oblasti uvedených dohôd o leteckých dopravných službách, leteckých službách alebo o leteckej doprave je určenie (tzv. dezinácia) leteckého dopravcu jednou stranou dohody, „v mene“ ktorej bude určený letecký dopravca vykonávať obchodnú leteckú dopravu medzi určenými nalietavanými bodmi. V príslušnej dohode o leteckých dopravných službách, leteckých službách alebo o leteckej doprave sú uvedené podmienky a postup určenia leteckého dopravcu jednou stranou dohody a akceptovania takéhoto určenia druhou stranou dohody.
142. Platná bilaterálna Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Tureckej republiky o leteckej doprave (Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 360/2002 Z. z.) umožňuje podľa odpovede MD SR vykonávať pravidelnú obchodnú leteckú dopravu medzi Slovenskou republikou a Tureckou republikou leteckým dopravcom s prevádzkovou licenciou vydanou ministerstvom [hovorovo označovaný ako „slovenský“ letecký dopravca, avšak podľa práva Európskej únie ide taktiež o leteckého dopravcu únie podľa čl. 2 ods. 11 nariadenia (ES) č. 1008/2008 v platnom znení] alebo s dokladom na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy vydaným príslušným orgánom civilného letectva Tureckej republiky.
143. Podľa predmetnej bilaterálnej dohody má každá strana dohody právo určiť (tzv. dezinácia) jedného alebo viacerých leteckých dopravcov na vykonávanie pravidelnej obchodnej leteckej dopravy. Takéto určenie nadobúda platnosť na základe písomného oznámenia medzi stranami dohody. Po prijatí uvedeného oznámenia o určení leteckého dopravcu jednou stranou dohody, orgány civilného letectva druhej strany dohody bez zbytočného odkladu udelia určenému leteckému dopravcovi zmluvnej strany povolenie na vykonávanie pravidelnej obchodnej leteckej dopravy.
144. Strany dohody majú právo neakceptovať určenie (tzv. dezináciu) leteckého dopravcu a odmietnuť udelenie povolenia na vykonávanie pravidelnej obchodnej leteckej dopravy len vtedy, ak nemajú „dôkaz o tom, že prevažná časť majetku a účinná kontrola tohto leteckého dopravcu patrí strane dohody, ktorá ho určila, alebo jej štátnym príslušníkom“⁵⁸.
145. Úrad súčasne zistil, že pokiaľ ide o bilaterálnu dohodu medzi SR a Tureckom, táto sa v prípade SR vyznačuje uvádzanou „fair share“ klauzulou, čo znamená, že „fair share“ kapacita medzi krajinami má by operovaná prostredníctvom slovenského a tureckého dopravcu. V danej súvislosti nie je žiadny výklad, čo necháva možnosť regulátorom rozhodnúť, čo je „fair share“. Otázkou je teda, či uvedená koncentrácia znamená z pohľadu danej dohody a klauzuly konkurenčnú výhodu pre skupinu Pegasus po spojení.

⁵⁸<https://politique.pappers.fr/question/acquisition-of-the-czech-airline-smartwings-by-the-turkish-carrier-pegasus-QEPR1025221>

146. V súčasnosti podľa odpovede MD SR na základe predmetnej bilaterálnej dohody vykonáva „turecký“ letecký dopravca Pegasus pravidelnú obchodnú leteckú dopravu medzi Istanbulom a Antalyou a Bratislavou. Nad rámec predmetnej bilaterálnej dohody orgány civilného letectva Tureckej republiky opakovane akceptujú určenie (tzv. dezináca leteckého dopravcu únie Ryanair (prevádzková linka BTS – Dalaman).

147. [.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....] – *obsahuje obchodné tajomstvo spoločnosti Smartwings ohľadne pravidelných letov do Turecka, prístupné Oznamovateľovi.*

148. MD SR uviedlo, že v minulosti za SR určilo (tzv. dezinácia) leteckých dopravcov únie Smartwings a WizzAir, ale tieto určenia neboli orgánmi civilného letectva Tureckej republiky, v súlade s predmetnou bilaterálnou dohodou, akceptované z dôvodu, že nešlo o „slovenského“ leteckého dopravcu alebo o „tureckého“ leteckého dopravcu. Letecký dopravca únie Smartwings má hlavné miesto podnikania [čl. 2 ods. 26 nariadenia (ES) č. 1008/2008 v platnom znení] v Českej republike a pravidelnú obchodnú leteckú dopravu na základe predmetnej bilaterálnej dohody chcel vykonávať ako „český“ letecký dopravca (pod kódmi „českého“ leteckého dopravcu). Ak by „český“ letecký dopravca mal záujem vykonávať pravidelnú obchodnú leteckú dopravu na základe predmetnej bilaterálnej dohody ako pod kódmi „slovenského“ leteckého dopravcu, orgány civilného letectva Tureckej republiky uviedli, že takéto určenie (pod kódmi „slovenského“ leteckého dopravcu) by akceptovali. Obdobne to platí aj v prípade „maďarského“ leteckého dopravcu.

149. Z predmetnej odpovede teda vyplýva, že možnosť byť určeným (dezinovaným) dopravcom na konkrétnu destináciu mimo EÚ zo strany SR (a akceptovaný protistranou) nemá priamy súvis s predmetnou koncentráciou. Ako vyplýva z vyššie uvedeného, možnosť dezinovania dopravcu ako „slovenského leteckého dopravcu“ bola využitá napríklad spoločnosťou Ryanair, pričom spoločnosti Smartwings ako českému dopravcovi bola zamietnutá, pričom však rovnako tejto spoločnosti, ako aj spoločnosti Wizzair by bolo možné vyhovieť, ak by daná žiadosť bola pod kódmi slovenského leteckého dopravcu. Nie je teda relevantný dôvod domnievať sa, že len spoločnosť Smartwings (a nie iní EÚ dopravcovia) by mohla získať status dezinovaného leteckého dopravcu pre lety do Turecka.

150. Zároveň napríklad [.]⁵⁹
uviedol na otázku Úradu, že
.
.]⁶⁰.

151. Taktiež platí, že určená dezignácia dopravcu a fair share klauzula sa vzťahuje len na pravidelnú dopravu. To znamená, že charterových letov sa uvedené netýka. Vzhľadom na charakter uvedenej destinácie môže byť preto jej význam limitovanejší a letecké spoločnosti môžu vykonávať charterovú dopravu bez takéhoto obmedzenia.

152. Okrem toho, je pravdepodobné, že príde k prehodnocovaniu predmetnej regulácie., v niektorých krajinách je v rámci bilaterálnej dohody klauzula „open sky agreement“⁶¹, ktorá znamená možnosť dopravcov EÚ vykonávať leteckú dopravu medzi Rakúskom a Tureckom bez obmedzení.

153. Uvedené možno tiež vziať do úvahy ako zmierňujúci faktor prípadnej bariéry vstupu alebo expanzie, a to v hľadiska externých obmedzení (out of market constraints), t.j. možného voľnejšieho režimu pre lety do Antalye z letiska VIE.

Letecké sloty

154. Pri prístupe vymedzenia relevantných trhov z hľadiska jednotlivých dotknutých letísk VIE a BTS, ako bolo vyššie uvedené, ide o posúdenie možnosti zistenia významnej koncentrácie letiskových slotov u účastníkov koncentrácie. V takomto prípade sa dopad koncentrácie posudzuje s ohľadom na všetky letecké linky do/z letiska (prípadne viacerých letísk ak sú zastupiteľné).

155. Oznamovateľ v Oznámení k dostupnosti slotov uvádza, že letiská BTS ani Antalya nemajú vyčerpanú kapacitu slotov, hoci sú klasifikované ako letiská s koordinovanými letovými časmi⁶². Pokiaľ ide o letisko VIE, Oznamovateľ uvádza, že je klasifikované ako letisko koordinované na úrovni 3, avšak konštatuje, že nemal problémy so zvyšovaním frekvencie letov z tohto letiska a nenarazil na podstatné obmedzenia pokiaľ ide o získavanie slotov. Tvrdí teda, že letecké spoločnosti sú z daných letísk schopné získať letiskové sloty aj s prihliadnutím na charakter prekrývajúcich sa liniek, t.j. v letnej sezóne.

156. V tomto smere bola Úradu predložená Námietka, podľa ktorej nebudú schopné konkurenčné letecké spoločnosti účinne vyvažovať trhovú silu Oznamovateľa po koncentrácii (*pozn. Úradu – o ktorej namietajúci subjekt hovorí predovšetkým vo vzťahu ku konkrétnym linkám*) vzhľadom na štrukturálne bariéry vstupu vyplývajúce z koncentrácie letových slotov na letisku BTS. Konkrétne, podľa dostupných údajov Namietajúci poukazuje na to, že na Letisku BTS v sezóne S26 má spoločnosť

⁵⁹ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

⁶⁰ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

⁶¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_10_369

⁶² Letiskové časy sa pridelujú pred každou letovou sezónou, t.j. letnou aj zimnou v súlade s IATA usmerneniami a rámcom EÚ pre letiskové časy (Nariadenie 95/93)

Pegasus 18,88 % letových slotov na trasách z BTS do Turecka, zatiaľ čo spoločnosť Smartwings má 31,96 % letových slotov na tých istých trasách; teda spolu viac ako 50 % všetkých letových slotov pridelených na trase Bratislava – Turecko. Kombinácia vysokých spoločných podielov na kľúčových trasách z Bratislavy a dominantného postavenia spoločnosti Pegasus v oblasti letiskových časových slotov na trasách Bratislava – Turecko, posilňuje podľa neho dôvody na presvedčenie, že koncentrácia môže významne a trvalo zmeniť štruktúru hospodárskej súťaže na týchto trhoch.

157. V tomto ohľade Úrad predovšetkým odkazuje na závery ohľadne možnej zastupiteľnosti letísk BTS a VIE. K skutočnému prekryvaniu aktivít účastníkov koncentrácie, pokiaľ ide o sloty, však dochádza primárne vo vzťahu k letisku BTS, preto sa Úrad sústredil na posúdenie koncentrácie slotov vo vzťahu k tomuto letisku.
158. Úrad v tomto smere predovšetkým vykonal prieskum oslovením letiska BTS a letiska VIE.
159. Obe letiská zhodne potvrdili skutočnosti uvádzané Oznamovateľom, pokiaľ ide o legislatívny rámec pre pridelovanie slotov. Súčasne obe potvrdili, že pri pridelovaní slotov nezohráva úlohu charakter letu, t.j. či ide o charterový alebo pravidelný let. Letiská charakter letu neskúmajú. Sloty sa podľa nich pridelujú nediskriminačne, transparentne a férov, rešpektujúc všetky publikované koordinačné parametre. Sloty sa pridelujú na jednu letovú sezónu – t.j. osobitne na letnú a osobitne na zimnú sezónu. Súčasne obe letiská potvrdili, že pri pridelovaní slotov nezohráva žiadnu úlohu množstvo trás, ktoré daný dopravca obsluhuje, posúdenie sa vykoná pre individuálne sloty jednotlivo (aj keď letecký dopravca môže požiadať o viacero slotov súčasne). Rovnako potvrdili, že neexistujú rozdiely pokiaľ ide o typy slotov v závislosti od času alebo sezóny. Cieľová destinácia sa v žiadosti uvádza preto, že jednotlivé rôzne destinácie môžu vyžadovať rozdielnu potrebu infraštruktúrnych prvkov.
160. Pre lety do Turecka sa letisko BTS vyjadrilo, že nedochádza k pridelovaniu slotov špecificky pre Turecko, ide o rovnaký systém ako v iných prípadoch, krajina destinácie sa neposudzuje, v žiadosti sa destinácia uvedie z pohľadu potreby konkrétnych infraštruktúrnych prvkov letiska. V tom ponímaní ide o krajinu mimo Schengenu, čo je potrebné zohľadniť pri vyhodnotení priepustnosti stanovišťa pasovej kontroly (ako v prípade iných krajín mimo Schengenu). Predložili tiež kapacitnú maticu slotov pre lety mimo Schengenského priestoru a tiež pridelené sloty pre lety do Turecka jednotlivým dopravcom. V obdobnom duchu sa vyjadrilo aj letisko VIE, ktoré tiež doplnilo, že napríklad série slotov, ktoré splnili určité požiadavky, napríklad, že letecké spoločnosti ich využili v danom pridelenom čase v najmenej 80%, môžu získať z hľadiska tejto histórie preferenciu v rámci koordinácie slotov pre ďalšiu sezónu. Tiež potvrdilo, že pre lety do Turecka nie sú špeciálne koordinačné požiadavky.
161. Obe letiská potvrdili, že predmetná koncentrácia nebude mať z hľadiska prístupnosti a koordinácie slotov negatívny dopad.

162. Oslovení konkurenti vo všeobecnosti neuvádzali problém s prideľovaním slotov, pokiaľ ide o sloty z letiska BTS. Napríklad spoločnosť Corendon vyslovene uviedla, že vnímala operačnú flexibilitu pre sloty vo vzťahu k letisku BTS a to aj ohľadne dopravy orientovanej na voľnočasové destinácie a nezaznamenala žiadne problémy so získaním slotov pre lety do/z Turecka. Nepredpokladá tiež žiadne problémy s prideľovaním slotov v rámci letiska BTS v blízkej budúcnosti. V tejto súvislosti tiež väčšina oslovených leteckých spoločností nepredložila námietku ku koncentrácii v tejto súvislosti.
163. Ak sčasti mali konkurenti určitú pripomienku, týkala sa skôr určitých ťažkostí so získavaním slotov z letiska VIE, pričom však išlo skôr o všeobecné problémy so získavaním slotov, tieto námietky nemajú podstatu v predmetnej koncentrácii⁶³. Len konkurent Mavi Gok v rámci vyjadrení k dopadom koncentrácie v tejto súvislosti uviedol, že jednak podľa neho limitovanejšia ponuka slotov vo Viedni, môže zvýšiť význam letiska BTS, t.j. že bude subjekt po koncentrácii toto letisko preferovať, čo môže zvýšiť konkurenciu medzi letiskami. Uviedol však aj, že zväčšená flotila a možnosti prístupov k linkám, by mohla znamenať dodatočnú prevádzkovú flexibilitu Pegasus aj ohľadom na sloty na letisku BTS, a teda že koncentrácia by sa mala preskúmať nielen s ohľadom na počet aktuálnych slotov, ale aj s ohľadom na prístup k slotom, na efektívnosť ich využívania (ak by ich mali pridelené, no nevyužívali ich, oberajú o ne ostatné letecké spoločnosti).
164. Táto námietka nie je podľa Úradu opodstatnená, rovnako ako názor subjektu predložený v Námietke. Vo všeobecnosti možno prisvedčiť tvrdeniu, že koncentrácia slotov v rukách jedného subjektu môže predstavovať štrukturálnu bariéru vstupu. Avšak neplatí, že by mal byť posudzovaný podiel na slotoch subjektu po koncentrácii do jednej krajiny (v tomto prípade Turecko). Takýto prístup neobstojí v kontexte vyjadrení letísk, podľa ktorých nie je destinácia pre prideľovanie slotov dôležitá (maximálne v kontexte, či ide o lety do Schengen priestoru alebo mimo neho).
165. Ako letiská potvrdili, veľkosť flotily ani počet letov rovnako nie sú rozhodujúce pre pridelenie slotov. Rovnako žiadna z oslovených spoločností nevyjadrila aktuálny problém so získavaním slotov v BTS. Rovnako tiež v rámci letnej sezóny bol zaznamenaný vstup nového konkurenta z letiska BTS do Turecka s [.
.]⁶⁴.
166. Rovnako Oznamovateľ vo Vyjadrení uviedol, že kapacita letiskových časových slotov na BTS zďaleka nie je plne využitá. predložil podrobný prehľad, ktorý je k dispozícii na oficiálnej webovej stránke BTS, ktorý ukazuje že je k dispozícii niekoľko stoviek voľných letových slotov, a to aj počas letnej sezóny.

⁶³ Na letisku VIE pritom Smartwings nepôsobí a podľa predložených údajov spoločnosť Pegasus z VIE je len jedným z viacerých hráčov, ktorí lietajú do Turecka, napríklad na linke do Antalye, kde týždenne túto letnú sezónu podľa predložených údajov pôsobia z Viedne minimálne hráči ako Turkish airlines, Austrian Airlines, Sunexpress [.]-
Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu.

⁶⁴ Obchodné tajomstvo účastníka prieskumu

167. Na základe uvedených skutočností Úrad nezistil súťažné obavy vo vzťahu k prideľovaniu slotov v rámci letiska BTS (a VIE) v súvislosti s predmetnou koncentráciou.

Poučenie:

Podľa § 27 ods. 1 zákona č.187/2021 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) 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, odboru koncentrácií, Plátennícka 2, 821 09 Bratislava v lehote 15 dní odo dňa jeho doručenia. O rozklade podľa § 14 ods. 1 zákona 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. zákona č. 162/2015 Z. z. Správneho súdneho poriadku po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

(elektronický podpis)

Mgr. Peter Demčák

podpredseda

Protimonopolného úradu Slovenskej republiky