

**Streszczenie decyzji Komisji****z dnia 28 sierpnia 2009 r.****uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz Porozumieniem EOG****(Sprawa COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 6690 wersja ostateczna)

**(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/C 16/07)

W dniu 28 sierpnia 2009 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw<sup>(1)</sup>, w szczególności art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w autentycznej wersji językowej postępowania oraz w językach roboczych Komisji znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem:

[http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

**I. WPROWADZENIE**

1. Dnia 8 maja 2009 r. Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Deutsche Lufthansa AG („LH”) przejmuje wyłączną kontrolę nad przedsiębiorstwem Austrian Airlines („OS”) w drodze zakupu akcji.

**II. UZASADNIENIE****A. Strony**

2. **LH** jest największym niemieckim przewoźnikiem lotniczym. Jest dostawcą usług regularnego przewozu lotniczego pasażerów i ładunków oraz usług powiązanych. Jego węzły lotnicze znajdują się w międzynarodowym porcie lotniczym we Frankfurcie oraz w porcie lotniczym w Monachium, natomiast baza w porcie lotniczym w Düsseldorfie. LH sprawuje również kontrolę nad przedsiębiorstwami: Swiss International Air Lines Ltd. („LX”), z bazą w porcie lotniczym w Zurychu, Air Dolomiti, Eurowings oraz tanim przewoźnikiem Germanwings. W 2009 r., po uprzednim zatwierdzeniu przez Komisję, LH przejęło wyłączną kontrolę nad spółką British Midland („BMI”) (bezwarunkowa kontrola) oraz nad Brussels Airlines („SN”) (warunkowa kontrola). Zarówno LH, jak i LX należą do sojuszu Star Alliance.
3. **OS** jest największym austriackim przewoźnikiem lotniczym, którego główny węzeł lotniczy znajduje się w Wiedniu. Jest dostawcą usług regularnego przewozu lotniczego pasażerów i ładunków oraz usług powiązanych. Należy do sojuszu Star Alliance; filiami OS są Lauda Air oraz Tyrolean Airways.

**B. Transakcja**

4. Przedsiębiorstwo LH zamierza przejąć wyłączną kontrolę nad spółką OS. W dniu 5 grudnia 2008 r., w ramach procesu prywatyzacyjnego spółki OS, spółka LH zgodziła

się nabyć pośrednio 41,56 % pakietu akcji OS od spółki publicznej Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft („ÖIAG”). Ponadto w dniu 27 lutego 2009 r. LH przedstawiła publiczną ofertę wykupu wszystkich pozostałych akcji OS będących nadal w obrocie publicznym, w odpowiedzi na którą ilość otrzymanych pozytywnych odpowiedzi przekroczyła wymagany próg. Po uzupełnieniu nimi pakietu akcji należącego do ÖIAG, LH będzie w stanie nabyć przynajmniej 85 % akcji OS.

**C. Wymiar wspólnotowy**

5. Zgłoszona koncentracja ma wymiar wspólnotowy w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

**D. Procedura**

6. Na podstawie rezultatów pierwszego etapu badania rynku Komisja stwierdziła, że planowana transakcja budzi poważne wątpliwości co do jej zgodności ze wspólnym rynkiem, ze względu na obawy dotyczące zakłócenia konkurencji w zakresie lotniczego transportu pasażerskiego w odniesieniu do kilku tras. W dniach 10 czerwca 2009 r. oraz 18 czerwca 2009 r. strony przedstawiły zobowiązania, które jednakże okazały się niewystarczające, by rozwiązać poważne wątpliwości wskazane przez Komisję. W dniu 1 lipca 2009 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą wszczęcia postępowania na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
7. W dniach 10 lipca 2009 r., 17 lipca 2009 r., 27 lipca 2009 r. oraz 31 lipca 2009 r. LH przedstawiła dodatkowe zobowiązania w celu umożliwienia Komisji orzeczenia o zgodności przedmiotowej koncentracji ze wspólnym rynkiem na mocy art. 8 ust. 2 oraz art. 10 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Ostatni pakiet zobowiązań dotyczy w szczególności uwolnienia i przekazania pewnych przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych w Wiedniu, Stuttgarcie, Kolonii, Monachium, Frankfurcie oraz Brukseli.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

**E. Rynki regularnego przewozu lotniczego pasażerów**

1. *Właściwe rynki produktowe i rynki geograficzne*
8. Działalność stron w zakresie przewozu lotniczego pasażerów pokrywa się horyzontalnie w przypadku kilku tras lotów, które można podzielić na dwie kategorie: (i) częściowo pokrywające się bezpośrednie trasy na niewielkich odległościach łączące Austrię z Niemcami, Szwajcarią, Belgią oraz Zjednoczonym Królestwem; oraz (ii) częściowo pokrywające się trasy bezpośrednie i pośrednie oraz pośrednie i pośrednie.
9. Badanie rynku potwierdziło słuszność strategii Komisji, którą zastosowała ona w poprzednich sprawach, a która polegała na przeanalizowaniu właściwego rynku regularnych lotniczych przewozów pasażerskich na podstawie pary miast będących „punktem odlotu/punktem przylotu” („OiP”), z uwzględnieniem dla każdego z tych punktów wszystkich portów lotniczych, które mogłyby je zastąpić w tej funkcji.
10. Komisja przeanalizowała również kwestię substytucyjności następujących portów lotniczych: międzynarodowego portu lotniczego Schwechat w Wiedniu i portu lotniczego w Bratysławie, międzynarodowego portu lotniczego we Frankfurcie i portu lotniczego Frankfurt Hahn, portu lotniczego Kolonia–Bonn i międzynarodowego portu lotniczego w Düsseldorfie oraz portów lotniczych Bruksela Zaventem i Bruksela Południowa Charleroi.
11. W zakresie rozróżnienia między pasażerami, dla których priorytetem jest czas podróży, oraz pozostałymi pasażerami badanie rynku potwierdziło istnienie specyficznego popytu ze strony pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży. Skutki przedmiotowej transakcji zostały ocenione pod kątem pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży, oraz pod kątem wszystkich pasażerów na danej trasie przelotu.
12. Badanie rynku potwierdziło słuszność strategii, którą Komisja zastosowała w poprzednich sprawach, zgodnie z którą – w przypadku lotów na niewielkich odległościach (o czasie nieprzekraczającym trzech godzin) – loty pośrednie z reguły nie stanowią konkurencyjnej alternatywy dla lotów bezpośrednich.
  2. *Podjęcie w stosunku do pozostałych członków sojuszu*
13. Zarówno LH, jak i OS należą do sojuszu Star Alliance. Określając rynki, na które koncentracja wywiera wpływ, nie uwzględniono partnerów LH oraz OS w ramach sojuszu Star Alliance, ponieważ porozumienia w sprawie współpracy zawarte przez LH nie będą automatycznie przenoszone na OS i *vice versa*. W kwestii analizy wpływu transakcji na konkurencję na odnośnych rynkach Komisja poddała ocenie powiązania między LH a jej partnerami w ramach sojuszu, a także ich skutki dla gotowości przedsiębiorstw by konkurować między sobą na poszczególnych trasach po dokonaniu połączenia.
  3. *Warianty rozwoju sytuacji dla tras, w ramach których istniała współpraca stron*
14. Warianty rozwoju sytuacji, które należy uwzględnić oceniając wpływ planowanej transakcji na konkurencję, to: a) współpraca pomiędzy LH a OS poprzedzająca połączenie; lub b) najbardziej prawdopodobny rozwój sytuacji w przypadku, gdyby nie doszło do planowanego przejścia OS przez LH.
15. W odniesieniu do współpracy stron poprzedzającej połączenie uwzględniono w szczególności podział kosztów i dochodów w ramach joint venture między stronami na wszystkich trasach pomiędzy Niemcami a Austrią. Wyżej wymienione porozumienie joint venture zostało pierwotnie warunkowo wyłączone przez Komisję na mocy art. 81 ust. 3 traktatu WE. Po wygaśnięciu decyzji o wyłączeniu oraz zgodnie z nowymi regułami proceduralnymi, w szczególności z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1/2003 <sup>(1)</sup>, strony dokonały samooceny. Obecna współpraca opiera się na porozumieniach umownych, które mogą zostać zmienione lub zakończone w dowolnym momencie, co stanowi różnicę w stosunku do zmiany strukturalnej, jaką niosłoby ze sobą połączenie przedsiębiorstw. W odniesieniu do tras przelotowych Austria–Niemcy przedmiotowa transakcja zmieniałaby opartą na umowie współpracę stron w trwałe powiązanie strukturalne.
16. W przypadku jeśli nie doszłoby do przedmiotowej transakcji, najbardziej prawdopodobnym wariantem rozwoju sytuacji byłoby – w oparciu o informacje, jakimi dysponuje Komisja – przejście OS przez inną linię lotniczą, a dokładnie przez Air France-KLM. Przedsiębiorstwo OS zakończyłoby wówczas swoją poprzedzającą połączenie współpracę z LH oraz swoje członkostwo w sojuszu Star Alliance i dołączyłoby do Sky Team.
17. Tak przedstawiałaby się sytuacja w przypadku obu scenariuszy w odniesieniu do tych tras, gdzie przedmiotowa koncentracja nie wzbudza żadnych poważnych wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem. Komisja uważa jednak, że planowana koncentracja budzi poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem w odniesieniu do tras lotniczych Wiedeń–Stuttgart, Wiedeń–Kolonia, Wiedeń–Frankfurt oraz Wiedeń–Bruksela w przypadku obu wariantów rozwoju sytuacji, a w przypadku scenariusza dotyczącego przejścia OS przez Air France także w odniesieniu do trasy Wiedeń–Monachium. Kwestię, czy stworzenie trwałego powiązania strukturalnego pomiędzy przedsiębiorstwami LH oraz OS jako takie budzi poważne wątpliwości w odniesieniu do trasy Wiedeń–Monachium, można pozostawić otwartą, ponieważ poważne wątpliwości wskazane w odniesieniu do tego połączenia w przypadku scenariusza dotyczącego przejścia OS przez Air France-KLM zostaną rozwiązane dzięki podjętym przez strony zobowiązaniom. Dla celów niniejszej sprawy kwestię, który z przewidzianych wariantów rozwoju sytuacji stanowi właściwy scenariusz dla oceny przedmiotowej transakcji, można zatem pozostawić otwartą.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.Ú. L 1 z 4.1.2003, s. 1).

## 4. Ocena według poszczególnych tras

## 4.1. Trasy pomiędzy Austrią a Niemcami

18. W odniesieniu do trasy **Wiedeń–Stuttgart** (ok. 300 000–350 000) pasażerów rocznie, z których ok. (250 000–300 000) to pasażerowie kategorii „OiP”) Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwa OS oraz Germanwings konkurują ze sobą, w związku z czym transakcja doprowadziłaby do powstania monopolu. W związku z powyższym, w odniesieniu do trasy Wiedeń–Stuttgart, transakcja w postaci, w jakiej ją pierwotnie zgłoszono, wzbudza poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem.

Linia lotnicza	Sezon letni 2008		Sezon zimowy 2008/2009	
	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie
LH	(10-20) %	(10-20) %	(10-20) %	(10-20) %
OS	(10-20) %	(10-20) %	(5-10) %	(10-20) %
Germanwings	(60-70) %	(60-70) %	(70-80) %	(70-80) %
Łącznie	100 %	100 %	100 %	100 %

Źródło: Wielkości szacunkowe udziałów strony zgłaszającej na podstawie bazy danych MIDT. O ile nie wskazano inaczej, wszystkie wymienione dalej dane dotyczące udziału w rynku opierają się na danych MIDT przekazanych przez zgłaszającą stronę.

19. W odniesieniu do trasy **Wiedeń–Kolonia** (ok. 250 000–300 000) pasażerów rocznie, z których (250 000–300 000) to pasażerowie kategorii „OiP”) Komisja stwierdza, że przedsiębiorstwa OS oraz Germanwings konkurują ze sobą, w związku z czym połączenie doprowadziłoby do powstania monopolu. Przedsiębiorstwo TUIfly planuje rozpocząć przewozy na tej trasie, jednakże obecnie znajduje się w trakcie procesu zbycia, nie jest zatem jasne, czy i w jakim zakresie TUIfly może wywierać presję konkurencyjną na strony. W związku z powyższym w odniesieniu do trasy Wiedeń–Kolonia transakcja w postaci, w jakiej ją pierwotnie zgłoszono, budzi poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem, przynajmniej w przypadku pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży.

Linia lotnicza	Sezon letni 2008		Sezon zimowy 2008/2009	
	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie
LH	(5-10) %	(0-5) %	(5-10) %	(0-5) %
OS	(5-10) %	(5-10) %	(5-10) %	(5-10) %
Germanwings	(80-90) %	(80-90) %	(80-90) %	(80-90) %
Pozostałe	(0-5) %	(0-5) %	0 %	0 %
Łącznie	100 %	100 %	100 %	100 %

20. Trasę **Wiedeń–Monachium** ((350 000–400 000) pasażerów, z których (200 000–250 000) to pasażerowie kategorii „OiP”), będącą trasą łączącą dwa węzły lotnicze, obsługuje zarówno przedsiębiorstwo LH, jak i OS, jak również ich konkurent Niki Luftfahrt GmbH („Niki”). Badanie rynku generalnie potwierdziło udostępniłone przez strony dane dotyczące udziałów w rynku. Łączny udział w rynku stron jest znaczący, a wywieraną przez Niki presję konkurencyjną należy uznać za ograniczoną, zwłaszcza w przypadku pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży. Konkurencja w postaci transportu kolejowego również nie może być uznana za silne ograniczenie. W przypadku scenariusza przewidującego przejście OS przez Air France-KLM transakcja wyeliminowałaby przynajmniej potencjalną konkurencję pomiędzy stronami. Ponadto bariery utrudniające wejście na rynek zwłaszcza w odniesieniu do przydziałów czasu na start lub lądowanie w Wiedniu oraz Monachium są znaczące. W związku z powyższym, w przypadku scenariusza przewidującego przejście OS przez Air France-KLM, w odniesieniu do trasy Wiedeń–Monachium transakcja w postaci, w jakiej ją pierwotnie zgłoszono, budzi poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem.

Linia lotnicza	Sezon letni 2008		Sezon zimowy 2008/2009	
	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie
LH	(50-60) %	(30-40) %	(40-50) %	(30-40) %
OS	(20-30) %	(20-30) %	(20-30) %	(10-20) %
Łącznie LH+OS	(70-80) %	(50-60) %	(70-80) %	(50-60) %
Niki	(20-30) %	(40-50) %	(20-30) %	(30-40) %
Air Berlin	0 %	0 %	0 %	(10-20) %
Pozostałe	(0-5) %	(0-5) %	(0-5) %	(0-5) %
Łącznie	100 %	100 %	100 %	100 %

21. Trasa **Wiedeń–Frankfurt** (ponad (600 000–650 000) pasażerów w 2008 r., z których ok. (400 000–450 000) to pasażerowie kategorii „OiP”) jest trasą łączącą dwa węzły lotnicze, którą obsługują zarówno LH, jak i OS. Ponadto LH obsługuje w ramach umowy o dzieleniu oznakowania linii (ang. „code-share”) wspólne połączenia z Adria Airways, członkiem sojuszu Star Alliance. Pozostali konkurenci to przedsiębiorstwa Niki oraz Air Berlin (Air Berlin obsługuje wspólne połączenia z Niki w ramach umowy o dzieleniu oznakowania linii). Badanie rynku generalnie potwierdziło udostępnione przez strony dane dotyczące udziałów w rynku. W odniesieniu do scenariusza przewidującego współpracę poprzedzającą połączenie transakcja skutkowałaby eliminacją faktycznej konkurencji na trasie, ponieważ doprowadziłaby do wykluczenia przedsiębiorstwa Niki (Niki dzierżawi swoje przydziały czasu na start lub lądowanie od spółki LH na podstawie przeprowadzonej przez LH samooceny w świetle art. 81 traktatu WE dotyczącej spółki joint venture, w ramach której następuje podział kosztów i dochodów; w przypadku zakończenia współpracy pomiędzy LH oraz OS w ramach joint venture, np. na skutek połączenia obu przedsiębiorstw, spółka Niki byłaby zmuszona odstąpić dzierżawione od LH przydziały). W przypadku scenariusza przewidującego przejęcie OS przez Air France-KLM transakcja wyeliminowałaby przynajmniej potencjalną konkurencję pomiędzy stronami.

22. Jedynym konkurentem na trasie Wiedeń–Frankfurt pozostałaby linia Adria Airways, która nie wywierałaby wystarczającej presji konkurencyjnej na LH/OS, ponieważ również jej przydziały czasu na start lub lądowanie we Frankfurcie dzierżawione są od LH oraz jest ona zależna od wspólnej obsługi połączenia w ramach dzielenia oznakowania linii z LH. Ponadto, nawet jeśli przedsiębiorstwo Niki brane jest pod uwagę, nie stanowi ono silnego ograniczenia dla stron. W przypadku tej trasy ani połączenia lotnicze pomiędzy Bratysławą a Frankfurtem Hahn, ani też konkurencja w postaci transportu kolejowego nie mogą być uznane za wystarczające ograniczenie. Bariery utrudniające wejście na rynek są wyjątkowo duże, ponieważ we Frankfurcie w ciągu całego dnia brak jest dostępnych przydziałów czasu na start lub lądowanie, a obecność LH jest znacząca. W związku z powyższym stwierdza się, że w odniesieniu do trasy Wiedeń–Frankfurt transakcja w postaci, w jakiej ją pierwotnie zgłoszono, wzbudza poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem.

Linia lotnicza	Sezon letni 2008		Sezon zimowy 2008/2009	
	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie
LH	(50-60) %	(30-40) %	(50-60) %	(40-50) %
OS	(20-30) %	(20-30) %	(20-30) %	(20-30) %
Łącznie LH+OS	(70-80) %	(60-70) %	(70-80) %	(60-70) %
Adria Airways	(0-5) %	(0-5) %	(0-5) %	(0-5) %
Niki	(20-30) %	(20-30) %	(20-30) %	(20-30) %
Air Berlin	0 %	(5-10) %	0 %	(5-10) %
Pozostałe	(0-5) %	(0-5) %	(0-5) %	(0-5) %
Wszystkie łącznie	100 %	100 %	100 %	100 %

23. W przypadku pozostałych badanych tras lotniczych pomiędzy Austrią i Niemcami (Wiedeń–Berlin, Wiedeń–Düsseldorf, Wiedeń–Hamburg, Wiedeń–Hanower, Wiedeń–Norymberga, Monachium–Linz, Wiedeń–Drezno, Wiedeń–Lipsk, Salzburg–Düsseldorf, Graz–Düsseldorf, Linz–Düsseldorf, Innsbruck–Frankfurt, Salzburg–Frankfurt, Innsbruck–Hamburg, Klagenfurt–Monachium, Graz–Frankfurt, Graz–Monachium, Graz–Stuttgart oraz Linz–Frankfurt) transakcja nie budzi wątpliwości co do zgodności z regułami konkurencji, niezależnie od porównywanego scenariusza alternatywnego, ponieważ nie zakłóciłyby w znaczącym stopniu skutecznej konkurencji na tych trasach.

#### 4.2. Trasy pomiędzy Austrią a Szwajcarią

24. Transakcja nie budzi poważnych wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem, ponieważ nie zakłóciłyby w znaczącym stopniu skutecznej konkurencji na trasach pomiędzy Austrią a Szwajcarią, tzn. na trasach Wiedeń–Bazyli, Wiedeń–Genewa oraz Wiedeń–Zurych.

#### 4.3. Wiedeń–Bruksela

25. Na trasie **Wiedeń–Bruksela** całkowita liczba pasażerów w 2008 r. wyniosła (350 000–400 000), w tym około (250 000–300 000) pasażerów kategorii „OiP”. Oprócz przewoźników takich jak OS oraz SN, SkyEurope, tanie linie lotnicze, obsługuje jedno połączenie dziennie na tej trasie. W kategoriach konkurencji rynkowej SkyEurope nie stanowi dużego ograniczenia dla stron. Obsługiwanych przez spółkę Ryanair lotów na trasie Bratysława–Charleroi również nie można uznać za wystarczającą konkurencję dla powstałego na skutek połączenia podmiotu. W związku z powyższym w odniesieniu do trasy Bruksela–Wiedeń transakcja w postaci, w jakiej ją pierwotnie zgłoszono, budzi poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem.

Linia lotnicza	Sezon letni 2008		Sezon zimowy 2008/2009	
	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie	Priorytet – czas podróży	Wszyscy pasażerowie
SN	(0-5) %	(20-30) %	(0-5) %	(20-30) %
OS	(50-60) %	(30-40) %	(60-70) %	(40-50) %
BMI	(0-5) %	0 %	(0-5) %	(0-5) %
Łącznie	(50-60) %	(50-60) %	(60-70) %	(60-70) %
SkyEurope	(40-50) %	(40-50) %	(30-40) %	(30-40) %

Źródło: Szacunkowe wielkości udziałów stron na podstawie danych bazy MIDT. Udział stron w rynku w przypadku pasażerów SN, dla których priorytetem jest czas podróży, wydaje się być znacząco niedoszacowany z uwagi na fakt, że SN nie oferowała biletów w klasie „business”, przy czym w szacunkach dotyczących stron nie uwzględniono sprzedaży biletów SN w elastycznej taryfie „b.flex economy+”, jednocześnie udział w rynku SkyEurope wydaje się wysoce przeszacowany, jeśli uwzględni się, że linia ta obsługuje zaledwie jedno połączenie dziennie.

#### 4.4. Wiedeń–Londyn

26. Transakcja nie budzi poważnych wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem, ponieważ nie zakłóciłyby w znaczącym stopniu skutecznej konkurencji na trasie Wiedeń–Londyn.

#### 4.5. Pokrywanie się tras bezpośrednich i pośrednich oraz pośrednich i pośrednich

27. Transakcja nie budzi poważnych wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem, ponieważ nie zakłóciłyby w znaczącym stopniu skutecznej konkurencji na pokrywających się trasach bezpośrednich i pośrednich oraz pośrednich i pośrednich obsługiwanych przez strony.

#### 5. Wniosek

28. Biorąc pod uwagę przedstawione okoliczności, Komisja doszła do wniosku, że koncentracja w formie, w jakiej została pierwotnie zgłoszona, budzi poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem, ponieważ prawdopodobnie doprowadziłyby do znacznego zakłócenia

skutecznej konkurencji na trasach Wiedeń–Stuttgart, Wiedeń–Kolonia, Wiedeń–Monachium, Wiedeń–Frankfurt oraz Wiedeń–Bruksela. Transakcja nie budzi zastrzeżeń w zakresie zgodności z regułami konkurencji w odniesieniu do pozostałych przedmiotowych tras.

#### F. Pozostałe rynki, na które ma wpływ koncentracja

29. W odniesieniu do rynków transportu lotniczego ładunków oraz sprzedaży miejsc lotniczych organizatorom turystyki, na które koncentracja wywiera wpływ horyzontalny, Komisja doszła do wniosku, że planowana transakcja nie zakłóca w znaczący sposób skutecznej konkurencji na żadnym z nich.

30. W odniesieniu do rynków usług w zakresie obsługi technicznej, napraw i remontów (tzw. usługi MRO – ang. „maintenance, repair and overhaul”), usług cateringowych podczas lotu oraz obsługi naziemnej, na które koncentracja ma wpływ w układzie pionowym, Komisja doszła do wniosku, że planowana transakcja nie zakłóca w znaczący sposób skutecznej konkurencji na żadnym z nich.



### G. Wpływ pomocy państwa udzielonej spółce OS na skuteczną konkurencję

31. Spółka OS zmagają się obecnie z problemami finansowymi. W dniu 19 stycznia 2009 r. Komisja zatwierdziła pomoc na ratowanie w postaci 100 % gwarancji na pożyczkę w wysokości 200 mln EUR udzieloną OS. Równolegle do przeprowadzonej oceny transakcji pod kątem przepisów rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw Komisja poddała ocenie warunki, na jakich LH chce nabyć austriacki pakiet akcji spółki OS, oraz zwiększenie kapitału spółki o 500 mln EUR, które ÖIAG zamierza przekazać OS, na mocy określonych w Traktacie zasad pomocy państwa.

### H. Proponowane zobowiązania

32. LH zobowiązało się przekazać bezpłatnie przydziały czasu na start lub lądowanie, w ramach 20 min wymaganego czasu, w portach lotniczych w Wiedniu, Stuttgartcie, Kolonii, Monachium, Frankfurtcie oraz Brukseli na każdej z pięciu tras, w odniesieniu do których Komisja zgłosiła poważne zastrzeżenia (dalej „wskazane pary miast”), w wymiarze nieprzekraczającym: trzech połączeń dziennie na trasie Wiedeń–Stuttgart, trzech połączeń dziennie na trasie Wiedeń–Kolonie (lecz nie więcej niż 18 połączeń tygodniowo), czterech połączeń dziennie na trasie Wiedeń–Monachium, pięciu połączeń dziennie na trasie Wiedeń–Frankfurt oraz czterech połączeń dziennie na trasie Wiedeń–Bruksela (lecz nie więcej niż 24 połączenia tygodniowo). Przydziały czasu na start lub lądowanie, które mają zostać przekazane, mogą zostać pomniejszone o posiadane już przez konkurentów przydziały.
33. Na trasie Wiedeń–Frankfurt oraz Wiedeń–Monachium umożliwi się liniom lotniczym Niki wymianę posiadanych przydziałów czasu na start lub lądowanie na przydziały o innych porach, a na trasie Wiedeń–Frankfurt Niki zyskałyby prawa nabyte do przydziałów czasu na start lub lądowanie, które obecnie dzierżawi od LH. W ramach zobowiązań przewiduje się również procedurę przydzielania przydziału czasu na start lub lądowanie, ułatwiającą planowanie lotów w przypadku pojawienia się nowych podmiotów. Te ostatnie (za wyjątkiem nowych podmiotów należących do sojuszu Star Alliance) będą mogły korzystać z praw nabytych dotyczących przydziałów czasu na start lub lądowanie, jeśli w trakcie dwóch kolejnych sezonów IATA obsługiwały loty na trasie/trasach łączących wskazane pary miast, za wyjątkiem trasy Wiedeń–Frankfurt, w wypadku której wymaga się wykazania obsługi linii w trakcie ośmiu kolejnych sezonów IATA. W ramach zobowiązań oferuje się też nowym podmiotom możliwość zawarcia specjalnego porozumienia o podziale zysków oraz dzieleniu oznakowania linii zezwalającego na umieszczenie ich oznakowania w przypadku lotów, których faktyczne miejsce odlotu i przylotu znajduje się w Austrii, Niemczech lub Belgii, pod warunkiem że część podróży obejmuje wskazane pary miast; a także możliwość zawarcia porozu-

mień międzyliniowych oraz w zakresie transportu intermodalnego, a także umów dotyczących dostępu do programu lojalnościowego „frequent flyer”.

### I. Ocena zaproponowanych zobowiązań

34. Przedstawione przez strony zobowiązania tworzą obszerny pakiet, uwzględniający dotychczasowe doświadczenia w zakresie środków zaradczych stosowanych w przypadkach połączeń przedsiębiorstw w sektorze lotnictwa. W zobowiązaniach tych wzięto pod uwagę, że brak wystarczającej liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie stanowi poważną przeszkodę dla wejścia nowych podmiotów na trasach, które stały się przedmiotem zastrzeżeń w omawianej sprawie. W związku z tym zobowiązania mają na celu usunięcie tego rodzaju przeszkód i ułatwienie nowym podmiotom obejmowania tras, których dotyczyły zastrzeżenia w kwestii konkurencji.
35. Zobowiązania zostały poddane testowi rynkowemu, w ramach którego zasięgnięto opinii klientów i konkurentów stron oraz innych uczestników rynku. Większość respondentów biorących udział w badaniu potwierdziła, że proponowane zobowiązania w wystarczającej mierze ułatwiłyby wejście na rynek lub też rozwój w przypadku wskazanych par miast oraz że rozwiązałyby obawy związane z planowaną koncentracją. Trzech respondentów zadeklarowało, że rozważyłoby wejście na rynki wskazanych par miast. Komisja stwierdziła, że zobowiązania prawdopodobnie doprowadzą do wejścia na rynek bądź też ekspansji jednej lub kilku linii lotniczych w przypadku wskazanych par miast w odpowiednim czasie, co będzie wystarczającym ograniczeniem dla powstałego w wyniku połączenia obu spółek podmiotu i usunie zgłoszone poważne wątpliwości.

### J. Podsumowanie

36. Koncentracja w postaci, w jakiej została pierwotnie zgłoszona, spowodowałaby w znacznym stopniu zakłócenie skutecznej konkurencji na wspólnym rynku bądź też jego istotnej części. Strona zgłaszająca przedstawiła jednakże zestaw środków zaradczych, które miałyby usunąć zgłoszone wątpliwości w zakresie reguł konkurencji. W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że koncentracja po uwzględnieniu zmian związanych ze zobowiązaniami nie skutkowałaby znaczącym zakłóceniem skutecznej konkurencji, pod warunkiem że strona zgłaszająca wypełni podjęte zobowiązania.
37. W związku z powyższym przedmiotowa koncentracja jest zgodna ze wspólnym rynkiem oraz funkcjonowaniem Porozumieniem EOG na mocy art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 Porozumienia EOG pod warunkiem dotrzymania zobowiązań określonych w załączniku do decyzji Komisji.