

A Bizottság határozatának összefoglalója**(2008. december 17.)****egy vállalati összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőségének nyilvántartásáról****(Ügyszám COMP/M.5141 – KLM/Martinair)***(az értesítés a C(2008) 8458 végleges számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)**

(2009/C 51/04)

A Bizottság 2008. december 17-én a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) – és különösen annak 8. cikke (1) bekezdése – értelmében összefonódási ügyben hozott határozatot. A határozat teljes szövegének bizalmas adatokat nem tartalmazó változata az ügy hiteles nyelvén és a Bizottság munkanyelvein megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. A FELEK**III. KÖZÖSSÉGI LÉPTÉK**

- (1) A **KLM Royal Dutch Airlines N.V.** (a továbbiakban: KLM) a végső soron az Air France-KLM Holding S.A. (a továbbiakban: Air France-KLM, Franciaország) irányítása alatt álló, teljes körű szolgáltatást nyújtó holland hálózati légitársaság, melynek gyűjtő-elosztó (hub) repülőtere az Amsterdam Airport Schiphol (a továbbiakban: Schiphol). Két meghatározó tevékenysége a légi utasszállítás és az árufuvarozás.
- (2) A **Martinair** (a továbbiakban: Martinair) közvetlen járatokat kínáló holland légitársaság, melynek telephelye Schiphol. A Martinair charter- és menetrendszerinti légi utasszállítást és árufuvarozást kínál. A flottája kizárólag interkontinentális célállomásokat szolgál ki. A Martinair a következő városokba indít utasszállító járatokat: Vancouver, Toronto, Miami, Havanna, Varadero, San José, Punta Cana, Puerto Plata, Cancun, Curacao és Aruba. Az árufuvarozó járatok Európa és a következő kontinensek között működnek: Afrika, Közel-Kelet, Távols-Kelet, Észak-Amerika és Latin-Amerika.

- (5) A bejelentett művelet az EK összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikkének (2) bekezdése értelmében közösségi léptékű.

IV. ELJÁRÁS ÉS ÖSSZEFOGLALÓ

- (6) A piaci vizsgálat első szakaszának eredményei alapján a Bizottság megállapította, hogy a tervezett ügylet komoly kétségeket vet fel a közös piaccal való összeegyeztethetőség vonatkozásában az Amszterdam és Aruba és Curacao közötti útvonalakon történő légi utasszállítás terén azonosított versennyel kapcsolatos kétségek miatt. 2008. augusztus 18-án a felek vállalásokat nyújtottak be, melyek szerint az összefonódás után a turista osztályú járatok árait az Amszterdam-Aruba és Curacao járatokra vonatkozóan a hasonló útvonalak turista osztályú járatainak díjaiból álló kosár alapján határoznák meg. A javasolt vállalások azonban nem bizonyultak megfelelőnek ahhoz, hogy eloszlassák a Bizottság által azonosított komoly kétségeket. A Bizottság 2008. szeptember 8-án határozatot fogadott el az EK összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti eljárás megindításáról.

II. A TERVEZETT ÖSSZEFONÓDÁS

- (3) A KLM jelenleg a Martinair 50 %-át birtokolja, a részvényeken 50/50 arányban a Maersk Holding B.V. vállalkozással osztozik, mely az A.P. Moller-Maersk A/S (a továbbiakban: Maersk) dán vállalat teljes tulajdonában álló holland telephellyel rendelkező leányvállalata, utóbbi első-sorban a tengeri és a szárazföldi szállításban érdekelt. A Martinair vállaltszervezését és vállalatirányítását tekintve a Martinair jelenleg a KLM és a Maersk közös irányítása alá tartozik. A KLM szándékában áll megvásárolni a Maersk 50 %-os részesedését a Martinair-ben.
- (4) Ennek megfelelően 2008. július 17-én a Bizottság az EK összefonódás-ellenőrzési rendelet 4. cikkének megfelelően bejelentést kapott a KLM vállalkozás által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozás részesedés vásárlása útján az EK összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében teljes irányítást szerez a Martinair felett.

V. A VERSENY ÉRTÉKELÉSÉNEK KONCEPCIONÁLIS KERETE

- (7) A tervezett összefonódás szerint a közös irányítást kizárólagos irányítás váltaná fel. Emiatt a KLM már az ügylet megelőzően bizonyos fokú irányítást gyakorol a Martinair felett. A KLM arra irányuló ösztönzőit, hogy a Martinair-rel versenyezzen, jelentős mértékben korlátozza az a tény, hogy a KLM jogosult a Martinair nyereségének felére.
- (8) A Bizottság a Martinair szervezeti felépítése, vállalatirányítása és belső dokumentumai alapján azonban megállapította, hogy a KLM csak kis mértékben befolyásolja a Martinair következő területekre irányuló döntéseit: árképzés, egy bizonyos útvonal működtetése, a kapacitás növelése vagy csökkentése, vagy hasonló, működéshez kapcsolódó döntések. Valójában a KLM Martinair piaci magatartására gyakorolt hatása a nagyobb horderejű,

- stratégiai és operatív döntésekre vonatkozó vétőjogokra korlátozódik, különösen az olyan stratégiai döntésekre, mint bizonyos üzleti szegmensekben való működés (rövid távolságú vagy nagy távolságú légi utasszállítás, légi áru fuvarozás) és a Martinair flottájának bővítése vagy csökkentése. Ezen túlmenően a piaci vizsgálat nagyrészt megerősítette, hogy a felek versenytársai és ügyfelei általában a KLM-et és a Martinair-t egymás versenytársának tekintik az utasszállítói és áru fuvarozói tevékenységeik terén egyaránt.
- (9) E körülmények fényében a Bizottság gondosan elemezte a KLM és a Martinair közötti jelenlegi verseny megszűnésének hatásait, melyeket a tervezett összefonódás a versenyre gyakorolna.

VI. LÉGI ÁRUFUVAROZÁS

6.1. Az érintett termék- és földrajzi piacok

- (10) A piaci vizsgálat megerősítette, hogy a tengeri szállítás egyre inkább kínál gazdaságilag vonzó lehetőségeket nemcsak az Európán belüli, de az interkontinentális áru fuvarozás számára is. Időérzékenységük miatt azonban az áruk több típusát továbbra is légi úton kell szállítani. E határozat céljából nem szükséges eldönteni, hogy az interkontinentális áru fuvarozás, a légi és a tengeri szállítás ugyanannak a piacnak a részét képezi-e vagy sem, mivel a tervezett összefonódás egyik piacmeghatározás szerint sem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.
- (11) A piaci vizsgálat azt is jelezte, hogy nem szükséges a légi áru fuvarozás további felosztása a szállított áruk kategóriája vagy jellege szerint. Az ügyfelek általában rakodóteret vásárolnak, melyeket különböző árukkal töltenek fel, ideértve a romlandó vagy az olyan árukat is, amelyek különleges kezelést igényelhetnek. Jellemző továbbá, hogy ugyanazt a repülőgépet használják a különböző árutípusok szállítására, a fuvarozók viszonylag egyszerűen igazíthatják szolgáltatásaikat az egyes árukhöz kapcsolódó specifikus követelményekhez. Ugyanakkor e tekintetben nincs szükség a piac pontos meghatározására, mivel a tervezett összefonódás egyik piacmeghatározás szerint sem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.
- (12) A korábbi határozatokkal összhangban a határozat az áruk interkontinentális szállítása tekintetében a légi áru fuvarozás piacát kontinens-kontinens alapon határozza meg, legalább azokban az esetekben, amikor az a továbbszállítást lehetővé tevő, elégségesen fejlett infrastruktúrával rendelkező kontinensekre vonatkozik. Az utóbbit Észak-Amerikára és Európára vonatkozóan erősítették meg valamennyi árutípus tekintetében, ideértve az időérzékeny, romlandó árukat, mint pl. virágokat. E tekintetben a piaci vizsgálat megerősítette, hogy a fejlett európai közúti teherszállítási infrastruktúra miatt több európai fuvarozási repülőtér helyettesíthető a Schiphol repülőtérrel minden árutípus – ideértve a virágokat is – esetében. Afrika, Dél-Amerika és Ázsia néhány részét tekintve a piaci vizsgálat rámutatott arra, hogy ezeket a kontinenseket országok szerint kell tovább felosztani.

- (13) A piaci vizsgálat kimutatta továbbá, hogy a légi áru fuvarozási piacok jellegüket tekintve egyirányúak, mivel a légi áru fuvarozás iránti kereslet jelentősen különbözhet az útvonal két végén. Végezetül a piaci vizsgálat megerősítette a Bizottság korábbi ügyekben tett azon megállapításait is, melyek szerint a közvetett járatok általában helyettesíthetők közvetlen járatokkal.
- (14) A fentiek tekintetében a határozat céljából a légi áru fuvarozás piacát fel kell osztani az egyirányú kontinens-kontinens párok alapján az Európát és Észak-Amerikát összekötő útvonalakra, és kontinens-ország alapon az összes többi útvonalra vonatkozóan.

6.2. A verseny értékelése

- (15) Az Európa és Észak-Amerika közötti légi áru fuvarozás tekintetében a felek együttes piaci részesedése 25 % alatt marad és a felek továbbra is erős versennyel néznek szembe a együttes szállítási kínálattal rendelkező olyan nagy légitársaságok részéről, mint a Lufthansa, a British Airways és az olyan integrátorok részéről, mint a FedEx és az UPS. Ehhez hasonlóan az Európa és azon távol-keleti országok közötti légi áru fuvarozás tekintetében, ahol a felek tevékenységei átfedik egymást, a felek együttes piaci részesedése maximum 25 %-ot ér el és a felek továbbra is erős versennyel néznek szembe az olyan jelentős légitársaságok részéről, mint a Lufthansa, a Cargolux, a Cathay Pacific és az Air China. Emiatt a tervezett összefonódás az említett piacok egyike tekintetében sem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.
- (16) Az Európa és Dél-Amerika közötti légi áru fuvarozás tekintetében az ügylet érintett piacokat eredményez az Európát a következő országokkal összekötő útvonalakon: Kolumbia, Peru és Ecuador. Ezen az útvonalakon a felek együttes piaci részesedése (30–40) % (Ecuadorból Európába) és (60–70) % közötti (Kolumbiából Európába), a piaci részesedés növekedése jelentős. Hasonló a helyzet az Európát néhány nagyobb karib-tengeri országgal összekötő útvonalak tekintetében, nevezetesen Mexikó és Kuba esetében, ahol a felek piaci részesedése (20-30) % (Kubából Európába) és (50–60) % (Mexikóból Európába) között fog mozogni, a részesedések növekedése ebben az esetben is jelentős lesz. Az Európát afrikai országokkal összekötő útvonalak tekintetében a felek piaci részesedése különösen magas lesz az Európa-Kenya útvonalakon ((50–60) %-os együttes piaci részesedés) és az Európa-Szudán útvonalakon ((60–70) %-os piaci részesedés), a piaci részesedés növekedése ezeken az útvonalakon is jelentős lesz.
- (17) Bár annak ellenére, hogy ezeken az útvonalakon a partnerek együttes piaci részesedése magas és a piaci részesedés jelentősen növekszik, a felek általában erős versenytársakkal néznek szembe, melyek az összefonódást követően korlátozni fogják őket. Ezen kívül az érintett útvonalakon a légi áru fuvarozás piacára történő belépés korlátai viszonylag alacsonynak tűnnek. Az utóbbi időben több új versenyző is megjelent az említett útvonalak közül néhányon. Továbbá, a piaci vizsgálat során az ügyfelek, melyek

között bizonyos fokú alkupozícióval rendelkező nagy szálítványozók is találhatóak, kijelentették, hogy készen állnak váltani egy másik szolgáltatóra, amennyiben a felek megemelik árait; a felek versenytársai közül pedig néhányan jelezték, hogy rendelkeznek a kereslet fogadásához szükséges pótlólágos kapacitásokkal.

- (18) Ezen okokból a határozat megállapítja, hogy a tervezett összefonódás valószínűleg nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén azon útvonalak tekintetében, melyeken a felek légi árufuvarozási tevékenységei átfedik egymást.

VII. LÉGI UTASSZÁLLÍTÁS

7.1. Az érintett termék- és földrajzi piac

- (19) A felek légi utasszállítási tevékenységei átfedik egymást az Amszterdamot a következő nyolc, nagy távolságú (turista) célállomásokkal összekötő útvonalakon: Vancouver, Toronto, Miami, Punta Cana, Cancun, Havanna, Curacao és Aruba.
- (20) A piaci vizsgálat és a Bizottság megbízásából az utasok körében elvégzett felmérés ebben az esetben megerősítette a Bizottság korábbi esetekben alkalmazott azon gyakorlatát, mely szerint az ülőhelyek utazásszervezőknek történő „nagykereskedelmi” értékesítésének piacát külön piacnak tekintik a végfelhasználóknak nyújtott menetrendszerinti légi szállítási szolgáltatások piacától. Az utasok körében végzett felmérés szerint a keresleti oldalt tekintve a végfelhasználók általában nem tekintik az utazási csomagokat és az egyéni utazásokat egymással helyettesíthetőnek. Ennek megfelelően az utazási csomagokat vásárló utasoknak csak egy kis része vásárolna kizárólag repülőutat, és a kizárólag repülőutat vásárló ügyfeleknek még ennél is kisebb része mérlegelné utazási csomag vásárlását.

7.1.1. A végfelhasználóknak nyújtott menetrendszerinti légi szállítási szolgáltatások

- (21) A végfelhasználóknak nyújtott menetrendszerinti légi szállítási szolgáltatások piaca tekintetében a piaci vizsgálat és az utasok körében elvégzett felmérés megerősítette, hogy a tervezett összefonódás értékelése céljából nem megfelelő az érintett piacnak a Bizottság által a korábbi ügyekben alkalmazott meghatározása, mely a hagyományos kiindulási pont/érkezési pont (a továbbiakban: O&D) megközelítésen alapult. A kiindulási pont tekintetében a piaci vizsgálat és az utasok körében elvégzett felmérés kimutatta, hogy a düsseldorfi és a brüsszeli repülőtereket bele kell foglalni az érintett piacba, legalább a karib-tengeri nagytérség öt üdülési célállomásába irányuló járatok esetében (Punta Cana, Cancun, Havanna, Curacao és Aruba), mivel az ezeket a célállomásokat választó utasok jelentős része szerint e két repülőtér helyettesíti a Schiphol repülőtérrel az ezekben a célállomásokba irányuló járatok tekintetében. A Vancouver, Toronto és Miami járatok esetében e tekintetben nem szükséges a piacot pontosan meghatározni, mivel a tervezett összefonódás nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén, még a piac azon legszűkebb meghatározása esetében sem, mely csak az Amszterdamból induló járatokat tartalmazza.

- (22) Az érkezési pont tekintetében a piaci vizsgálat és az utasok körében elvégzett felmérés a karib-tengeri nagytérség legalább öt üdülési célállomása esetében kimutatta, hogy bizonyos fokig helyettesíthetőek a különböző nagy távolságú (üdülési) célállomások, de nem szolgált világos eredményekkel az érkezési pont pontos kiterjedtségét illetően. Ugyanakkor e tekintetben nincs szükség a piac pontos meghatározására, mivel a tervezett összefonódás egyik piacmeghatározás szerint sem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.

- (23) Továbbá, a piaci vizsgálat megerősítette a Bizottság korábbi ügyekben alkalmazott gyakorlatát, mely szerint a közvetett járatokat bele kell foglalni az érintett piacba, feltéve, hogy azokat a számítógépes foglalási rendszerekben az adott O&D párra összekötő járatként értékesítik, azokat naponta üzemeltetik és az utazást csak korlátozottan hosszabbítják meg (maximum 150 perc csatlakozási idő).

7.1.2. Ülőhelyek nagykereskedelmi értékesítése utazásszervezőknek

- (24) Korábbi határozatokban a Bizottság szerint az utazásszervezőknek nagykereskedelmi feltételek mellett értékesített ülőhelyek érintett piaca tartalmazza az ülőhelyek értékesítését az összes nagy távolságú célállomás esetében, a piac célállomás szerinti további felosztása nélkül. A piaci vizsgálat kimutatta, hogy igazolható a nagykereskedelmi piac útvonalak szerinti felosztása. Ez az eset állhat fenn legalább azon útvonalak tekintetében, amelyekben az utazásszervezők nem tudnak a célállomások között kiegyenlíteni, mivel csak abban a pillanatban vásárolhatnak a légitársaságtól ülőhelyeket, amikor utasaik utazási csomagot kívánnak vásárolni egy adott célállomásba. Ugyanakkor jelen határozat céljából e tekintetben nincs szükség a piac pontos meghatározására, mivel a tervezett összefonódás egyik piaci meghatározás szerint sem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.

- (25) A végfelhasználóknak nyújtott menetrendszerinti légi szállítási szolgáltatások tekintetében a piaci vizsgálat megerősítette, hogy jelen esetben az amszterdami, düsseldorfi és brüsszeli repülőterek az utazásszervezőknek nagykereskedelmi feltételek mellett értékesített ülőhelyek érintett piacának részei.

7.2. A verseny értékelése

7.2.1. A felek légi utasszállítás terén végzett műveleteihez kapcsolódó tervezett ügylet hatásainak összetevésén alapuló elemzés

- (26) A Bizottság piaci vizsgálata kimutatta, hogy a Martinair légi utasszállítási műveletei az elmúlt néhány évben veszteségesek voltak és várhatóan a jövőben is veszteségesek lesznek, annak ellenére, hogy a Martinair nemrég jelentős szerkezetátalakítási erőfeszítéseket tett. Valójában úgy tűnik, hogy ahhoz, hogy a Martinair a következő két éven túl fenn tudja tartani az utasszállítási üzletágát, jelentős beruházásokat kell eszközölnie.

(27) Annak érdekében, hogy fenntarthassa légi utasszállítási üzletágát, a Martinair legfontosabb beruházását az jelenti, hogy gyakorlatilag meg kell újítania a teljes utasszállító flottáját. A Martinair utasszállító flottája nagyon régi és nem hatékony. A repülőgépek műszaki problémái miatt a Martinair járatok gyakran késnek. Ennek megfelelően a Martinair versenyerje a nagytávolságú utasszállítás tekintetében az utóbbi időben gyengült, a flotta szükséges megújítása nélkül valószínűleg még inkább gyengülni fog. A Martinair pénzügyi helyzete ugyanakkor megnehezíti a flottájába történő beruházások finanszírozását. Továbbá, a KLM a Martinair alapszabálya szerint vétőjoggal rendelkezik a flotta megújítását illetően. E tekintetben a Martinair helyzete miatt valószínű, hogy a Martinair által gyakorolt versenynyomás a közeljövőben jelentősen romlik. E körülményeket tekintve a tervezett összefonódáshoz kapcsolódó, a felek légi utasszállítási tevékenységeire gyakorolt hatások valószínűleg korlátozottak.

7.2.2. A végfelhasználóknak nyújtott légi szállítási szolgáltatások

(28) A három észak-amerikai városba, Vancouverbe, Torontóba és Miami irányuló járatok tekintetében a felek együttes piaci részesedése – amennyiben csak az Amsterdamból induló járatokat vesszük figyelembe – viszonylag magas, (70–80) % és (70–80) % közötti, illetve (50–60) % a Düsseldorfból és Brüsszelből induló járatokkal együtt. Ugyanakkor több más alternatíva áll a Hollandiából az említett három városba utazni kívánó végfelhasználók rendelkezésére, ideértve az Air Canada, a United Airlines, a British Airways, az Air Transat, a Lufthansa és a Continental Airlines által kínált járatokat, melyek az ügyletet követően továbbra is versenynyomást fognak gyakorolni az összefonódással létrejött vállalkozásra. A tervezett összefonódás ezért valószínűleg nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén e három útvonal tekintetében.

(29) Az Amsterdamból, Düsseldorfot és Brüsszelt Punta Canaval, Cancunnal és Havannával összekötő útvonalakon a felek együttes piaci részesedése sorrendben (70–80) %, (80–90) % és (80–90) %. A Martinair Amsterdamból induló menetrendszerinti és nem menetrendszerinti közvetlen járatokat működtet, míg a KLM ezeken az útvonalakon kizárólag közvetett járatokat működtet. Amsterdamból, Brüsszelből és Düsseldorfból számos versenytárs kínál közvetett és közvetlen alternatívát. Például az LTU közvetlen, Düsseldorfból induló járatot működtet Punta Canaba és Cancunba, az ArkeFly Amsterdamból induló járatokat működtet e két célállomásba, a JetairFly Brüsszelből indít közvetlen járatot Punta Canaba, az Iberia naponta indít Havannába közvetett járatokat az amszterdami, düsseldorfi és brüsszeli repülőterekről.

(30) A piaci vizsgálat és az utasok körében elvégzett felmérés kimutatta továbbá, hogy Cancun és Punta Cana tekintetében jelentős a versenynyomás a többi, tipikus „napfény és strand” üdülőhely részéről. Az utasok körében elvégzett felmérés Havannára vonatkozóan is kimutatta, hogy az utasok jelentős hányada vagy nem utazna el, vagy más célállomásokra váltana, amennyiben a Havannába irányuló járatok árai 5–10 %-kal növekednének. Az összes körülményt tekintve, és e három célállomás tekintetében meg

kell állapítani, hogy a tervezett ügylet valószínűleg nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.

(31) Végezetül, az Amsterdamból Curacaoval és Arubával összekötő útvonalakon mindkét fél közvetlen menetrendszerinti járatokat üzemeltet Amsterdamból. Düsseldorfból vagy Brüsszelből e két célállomásba nincsenek alternatív járatok. A felek együttes piaci részesedése mindkét útvonalon (80–90) %, miközben a két útvonalon működő harmadik szereplő, az ArkeFly a fennmaradó (10–20) %-os arányban részesedik. Az ArkeFly mindkét útvonalon működtet menetrendszerinti járatokat, Arubába heti három alkalommal és Curacaoba heti hat (2008. november 1-jétől hét) alkalommal indít közvetlen járatokat.

(32) A piaci vizsgálat és az utasok körében elvégzett felmérés szerint ez a két útvonal némileg különbözik azoktól az egyéb célállomásoktól, melyekbe a felek járatokat indítanak. A Holland Antillák és Hollandia közötti történelmi és kulturális kapcsolatok miatt ezeken az útvonalakon viszonylag magas azoknak az utasoknak az aránya, akik barátokat és rokonokat látogatni meg, illetve a holland lakosok nagy számban rendelkeznek ezeken a szigeteken második lakhellyel. Emellett továbbra is jelentős az e két célállomásba utazó, tipikus nyaralni vágyók aránya. Az utasok körében elvégzett felmérés Aruba és Curacao esetében is kimutatta, hogy amennyiben 5–10 %-kal nőne a járatok ára ezeken az útvonalakon, az utazók jelentős hányada vagy nem utazna el, vagy az ArkeFly-ra vagy más célállomásra váltana.

(33) Az összes körülmény tekintetében a piaci vizsgálat második szakasza és a fogyasztók körében elvégzett felmérés alapján e két útvonal esetében valószínűsíthető, hogy a tervezett ügylet nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.

7.2.3. Ülőhelyek nagykereskedelmi értékesítése utazásszervezőknek

(34) Az utazásszervezőknek nagykereskedelmi feltételek mellett, a csak Amsterdamból, vagy Amsterdamból, Düsseldorfot és Brüsszelt a három észak-amerikai nagyvárossal – Vancouver, Toronto és Miami – és a három üdülési célállomással – Punta Cana, Cancun és Havanna – összekötő járatokra értékesített ülőhelyek tekintetében a végfelhasználóknak nyújtott menetrendszerinti légi szolgáltatások piacához hasonló helyzet alakult ki. Tekintettel arra, hogy ezeken az útvonalakon nagy számban vannak jelen alternatív szolgáltatók, nem valószínű, hogy a tervezett ügylet jelentős mértékben akadályozná a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén e célállomások tekintetében.

(35) Curacao és Aruba tekintetében a felek együttes piaci részesedése sorrendben (90–95) % és (90–95) %. E két útvonalon az egyetlen versenytárs az ArkeFly, mely kapacitásainak legnagyobb részét a vállalatcsoporton belül olyan utazási csomagokra használja fel, amelyeket a TUI vagy más olyan vállalatok kínálnak, amelyek ugyanahhoz a vállalatcsoporthoz tartoznak, mint a TUI és az ArkeFly.

Ezért az ArkeFly csak (5–10) %-os piaci részesedéssel rendelkezik a „kereskedelmi piacon”. A vállalatcsoporton belüli eladásokkal együtt azonban az ArkeFly piaci részesedése több mint (6–12)-szeres lenne, ami elérné a (40–60) %-ot. Ebben a kontextusban figyelembe kell venni, hogy a piaci vizsgálat második szakaszában az ArkeFly jelezte, hogy a körülményektől függően megnövelné a versenytárs utazásszervezőknek történő eladásait, amennyiben az utazásszervezők egy csoportja felkeresné abból a célból, hogy járataikra értékesítsen ülőhelyeket.

- (36) Továbbá, figyelembe kell venni a végfelhasználók – vagyis az utazásszervezőktől szervezett utazásokat vásárló fogyasztók – downstream-piacáról érkező közvetett versenynyomást. A piaci vizsgálat és az utasok körében végzett felmérés szerint a holland turisták általában nagyon árérzékenyek. Amennyiben a felek az ügyletet követően megemelnék áraikat, a normális esetben a TUI versenytársaitól szervezett utazást vásárlók jelentős része valószínűleg a TUI szervezett utazásaira váltana. Ebben az esetben azonban ezek az utasok is elvesznének az összefonódással

létrejött vállalkozás számára, ami valószínűleg visszatartaná a vállalkozást az áremeléstől.

- (37) Figyelembe véve az összes körülményt – e két útvonalra vonatkozóan is – a tervezett ügylet ezért valószínűleg nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.

VIII. KÖVETKEZTETÉS

- (38) A fenti okokból kifolyólag a határozat következtetése szerint a tervezett összefonódás nem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt a közös piacon vagy annak jelentős részén.
- (39) Következésképpen az összefonódást – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (2) bekezdésével, valamint 8. cikkének (1) bekezdésével, továbbá az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – a közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek kell nyilvánítani.