

A Bizottság határozatának összefoglalója**(2009. június 22.)****egy vállalati összefonódás közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánításáról****(Ügyszám COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding)***(az értesítés a C(2009) 4608. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)****(2009/C 295/10)**

A Bizottság 2009. június 22-én a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ – és különösen annak 8. cikke (2) bekezdése értelmében – összefonódási ügyben hozott határozatot. A határozat teljes szövegének betekintheő változata az ügy hiteles nyelvén és a Bizottság munkanyelvein a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján található meg, az alábbi címen:

http://ec.europa.eu/competition/index_hu.html

I. BEVEZETÉS

- (1) 2008. november 26-án a Bizottság bejelentést kapott a Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: LH, Németország) által tervezett összefonódásról, mely szerint e vállalkozás részesedés vásárlása útján kizárólagos irányítást szerez az SN Airholding SA/NV (a továbbiakban: SNAH, Belgium) felett.

II. INDOKOLÁS**A. A FELEK**

- (2) A Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: LH vagy a bejelentő fél) teljes körű szolgáltatást nyújtó hálózati légitársaság, melynek gyűjtő-elosztó (hub) repülőtere a frankfurti nemzetközi repülőtér és a müncheni repülőtér, valamint központtal rendelkezik a düsseldorfi repülőtéren is. Két meghatározó tevékenysége a légi utasszállítás és az árufuvarozás. Az LH irányítása alatt áll a Swiss International Air Lines Ltd. (a továbbiakban: LX), melynek a zürichi repülőtér a központja, valamint az Air Dolomiti, a Eurowings, és a Germanwings nevű fapados légitársaság. Az LH és a Swiss egyaránt a Star Alliance tagjai. A Bizottság 2009. május 14-én jóváhagyta a bmi LH által történő felvásárlását⁽²⁾.
- (3) Az SN Airholding SA/NV (a továbbiakban: SNAH) az SN Brussels Airlines (a továbbiakban: SN) holdingtársasága. Az utóbbi egy belga hálózati légitársaság, melynek gyűjtő-elosztó (hub) repülőtere a brüsszeli Zaventem repülőtér. Az SN fő tevékenysége a légi utasszállítás. Az SN nem tagja semmilyen szövetségnek. Az LH és az SN a továbbiakban „a felek”-ként szerepel a szövegben.

B. AZ ÖSSZEFONÓDÁS

- (4) Az LH szándékai szerint először az SNAH részvényeinek 45 %-át vásárolja meg, a többi részvényre vonatkozó,

2011 első negyedévétől kezdve végrehajtható vételi opcióval. Bár erre az ügyletre két lépésben kerül sor, az LH már az első lépés végrehajtását, azaz az SNAH jegyzett tőkéje 45 %-nak megvásárlását követően kizárólagos irányítást fog gyakorolni az SNAH felett.

C. KÖZÖSSÉGI DIMENZIÓ

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

D. LÉGI UTASSZÁLLÍTÁS**1. Az érintett termék- és földrajzi piacok**

- (6) A felek légi utasszállítási tevékenysége különösen számos, Brüsszelből induló rövid távú útvonal esetében fedi át egymást.
- (7) A piac vizsgálata megerősítette a Bizottság korábbi esetekben alkalmazott gyakorlatát, miszerint a menetrend-szerinti légi személyszállítás érintett piacát a kiindulási pont és az érkezési pont szerinti járatpárok (a továbbiakban: O&D) alapján határozzák meg oly módon, hogy a megfelelő kiindulási és érkezési városok esetében minden helyettesíthető repülőteret figyelembe vesznek.
- (8) Az időérzékeny és nem időérzékeny utasok közötti különbségtétel szempontjából a Bizottságnak nem szükséges eldöntenie azt, hogy az időérzékeny és nem időérzékeny utasok két különböző termékpiacot alkotnak-e, mivel ennek nincs hatása az ügylet által érintett útvonalakon folyó verseny megítélésére.

- (9) A piac vizsgálata megerősítette a Bizottság korábbi esetekben alkalmazott gyakorlatát, miszerint a három óránál rövidebb repülőutak esetében a közvetett járatok általában nem versenyeznek a közvetlen szolgáltatásokkal.

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

⁽²⁾ Ügyszám COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI.

(10) A Bizottság továbbá megvizsgálta a zaventemi brüsszeli nemzetközi repülőtér (BRU) és az antwerpeni repülőtér (ANR) helyettesíthetőségét. Számos jel utal arra, hogy az ANR-ből induló járatok nem helyettesíthetők a BRU-ból induló járatokkal. Mindenesetre még hogyha a BRU-ból/ba és az ANR-ből/be induló/érkező járatok egyazon piac részének is lennének tekinthetők, csupán távoli versenytársak lennének. Így ha belépne egy versenytárs az ANR-ből olyan útvonalakra induló járatok piacára, amelyeken a vizsgálat versennyel kapcsolatos aggályokat azonosított, ez nem ellensúlyozná az összefonódás versenyellenes hatásait ezeken az útvonalakon.

2. Az LH-val szövetséges partnerek kezelése

(11) Az LH-val szövetséges partnereket nem kell figyelembe venni az érintett piacok meghatározása során, mivel várhatóan nem jelentkeznek majd az összefonódással kapcsolatban olyan továbbgyűrűző hatások, amelyek befolyásolnák az SN és az LH-val szövetséges partnerek közötti kapcsolatokat. Az érintett piacok versenyhelyzetének elemzése során a Bizottság minden útvonal esetében külön értékeli az LH és szövetséges partnerei közötti kapcsolatot és annak következményét arra nézve, hogy az összefonódást követően mennyire motiváltak versenyezni.

3. Útvonalankénti értékelés

3.1. A Belgium–Németország útvonalcsoport

(12) A Bizottság úgy találta, hogy a Brüsszel–Frankfurt útvonalon az összefonódás monopóliumot eredményezne az időérzékes utasok vonatkozásában. Az összefonódás következtében a nem időérzékes utasok vonatkozásában is megszűnne az LH és az SN közötti szoros verseny, és bár az összefonódással létrejött vállalkozásnak a vasúttal kellene versenyeznie, ez a kihívás nem kompenzálná kellő mértékben a verseny megszűnését. Az összefonódás következtében az összes utas szempontjából eltűnne az LH legszorosabb versenytársa. Ennek eredményeképpen az összefonódás valamennyi alternatív piacmeghatározás esetén várhatóan jelentősen torzítaná a tényleges versenyt.

(13) A Brüsszel–München és a Brüsszel–Hamburg útvonalakon az összefonódás az időérzékes és a nem időérzékes utasok vonatkozásában egyaránt monopóliumhoz vezetne (azaz az összes utast magában foglaló piacon is).

(14) A Brüsszel–Berlin útvonal tekintetében az easyJet bejelentette, hogy a 2009/2010-es téli IATA menetrenddel kezdődően naponta két járatot fog üzemeltetni, ami lehetővé teszi majd az oda-vissza út egy nap alatti megtételét. A Bizottság úgy találta, hogy az easyJet elegendő versenyt jelent majd az összefonódással létrejött vállalkozás számára, az időérzékes utasok vonatkozásában is.

3.2. A Belgium–Svájc útvonalcsoport

(15) A Belgium és Svájc közötti mindhárom útvonalon (Brüsszel–Bázel, Brüsszel–Genf és Brüsszel–Zürich) a felek egyike üzemeltető légi fuvarozó, míg a másik fél helymegosztási megállapodásuk alapján forgalmazó légi fuvarozó. A Bizottság először azt vizsgálta meg, hogy figyelmen kívül hagyható-e a helymegosztási megállapodás megfelelő összehasonlítás céljából.

(16) A Brüsszel–Bázel útvonalon a megfelelő összehasonlítástól függetlenül a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az összefonódás nem torzítaná jelentősen a tényleges versenyt, mivel ezt az útvonalat túl kevesen veszik igénybe ahhoz, hogy két függetlenül működő szállító közvetlen járatai gazdaságosak legyenek.

(17) A Brüsszel–Genf útvonalon, ahol az SN az üzemeltető légi fuvarozó, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az LX nem tekinthető potenciális versenytársnak. Így ezen az útvonalon nincsenek versennyel kapcsolatos aggályok.

(18) A Brüsszel–Zürich járaton, ahol az LX az üzemeltető légi fuvarozó, a Bizottság az összehasonlító elemzés tekintetében arra jutott, hogy az összefonódás hiányában valószínűleg megszűnne a helymegosztási megállapodás, mivel az SN csatlakozna a oneworld alliance-hoz (és talán fel is vásárolná a BA). A helymegosztási megállapodás megszűnésének eredményeképpen az SN valószínűleg belépne a Brüsszel–Zürich útvonalra. Az összefonódással megszűnne az SN belépésének jelentős valószínűsége, és így jelentősen torzulna a tényleges verseny a Brüsszel–Zürich útvonalon az időérzékes és a nem időérzékes utasok tekintetében egyaránt.

3.3. Piacralépési korlátok

(19) A Brüsszel–Frankfurt, Brüsszel–München, Brüsszel–Hamburg és Brüsszel–Zürich útvonalakon jelentős piacralépési korlátok vannak (pl. a résidőkiosztások miatt főként a csúcsidőszakokban az útvonal egyik vagy mindkét végén, a hub/központ jelentette előnyök, az összefonódással létrejött vállalkozás belgiumi, németországi és svájci piaci jelenléte miatt stb.); ezek a korlátok a hubok közötti útvonalak (Brüsszel–Frankfurt, Brüsszel–München és Brüsszel–Zürich) esetében jelentősek. E jelentős piacralépési korlátok következtében nem valószínű, hogy bármely légitársaság belépne ezekre az útvonalakra, ellensúlyozva az összefonódás versenyellenes hatásait, amelyek a jelenlegi körülmények között jelentkeznének ezeken a piacokon.

3.4. Egyéb rövid, közepes és nagy távolságú útvonalak

(20) Ez az ügylet számos egyéb rövid, közepes és nagy távolságú útvonalat érint. Ugyanakkor a javasolt összefonódás ezen útvonalak egyikén sem torzítja jelentős mértékben a közös piacon zajló tényleges versenyt.

4. Következtetés

- (21) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az LH által eredetileg tervezett ügylet jelentősen torzítaná a tényleges versenyt a Brüsszel–Frankfurt, Brüsszel–München, Brüsszel–Hamburg és Brüsszel–Zürich útvonalakon az időérzékeny és a nem időérzékeny utasok vonatkozásában egyaránt, így az összes utast magában foglaló piacon is. Az ügylet nem vezetne versenypolitikai aggályokhoz az ügylet által érintett többi útvonalon.

E. LÉGI ÁRUFUVAROZÁS

- (22) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ügylet valószínűleg a légi áru fuvarozás egyik piacán sem torzítaná jelentős mértékben a tényleges versenyt.

F. HATÉKONYSÁGJAVULÁS

- (23) A benyújtott információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hatékonyságjavulás nem igazolható és nagy mértékben független az összefonódástól, valamint hogy valószínűleg nem járna akkora előnyökkel a fogyasztók számára az érintett útvonalakon, hogy kiegyenlítené a verseny torzulásából származó hátrányokat. Sőt a horizontális összefonódásról szóló iránymutatás 84. bekezdése szerint „igen valószínűtlen, hogy az olyan összefonódás, ami monopóliumhoz közeli piaci helyzetet vagy hasonló mértékű piaci erőt eredményez, a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható azért, mert a hatékonyságjavulásból eredő előnyök elegendőek lesznek a potenciális versenyellenes hatások ellensúlyozására.”

G. KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSOK

- (24) Az LH kötelezettségvállalásokat ajánlott fel ingyenes résidők formájában, a kért időponttól számított 20 percen belül annak lehetővé tétele érdekében, hogy új járatműködtető léphessen be a piacra mind a négy útvonalon, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság versennyel kapcsolatos aggályokat azonosított (a továbbiakban: azonosított várospár). A Brüsszel–Hamburg és a Brüsszel–München útvonalon ez a kötelezettségvállalás legfeljebb napi három alkalomra terjed ki, a Brüsszel–Frankfurt és a Brüsszel–Zürich útvonalon pedig legfeljebb napi két alkalomra. A kötelezettségvállalás olyan résidőkiosztási mechanizmusra vonatkozik, melynek során a kért résidők kiosztására időben, a menetrendi időszakon belül a lehető legkorábban kerül sor. Általános szabályként az új belépő továbbá szerzett jogokat kap e résidők vonatkozásában, azaz a felektől átruházott résidőket az azonosított várospároktól eltérő, Európán belüli várospárok közötti járatokhoz is használhatja azt követően, hogy a járatokat az azonosított várospárok között két teljes, egymást követő IATA időszakban működtette a Brüsszel–Hamburg útvonal esetében, négy teljes, egymást követő IATA időszakban a Brüsszel–München és a Brüsszel–Zürich útvonal esetében, valamint nyolc teljes, egymást követő IATA időszakban a Brüsszel–Frankfurt útvonal esetében.

- (25) Ezen túlmenően a kötelezettségvállalás a Brüsszel–Hamburg útvonalon azt a lehetőséget is felajánlja az új belépőnek, hogy különleges arányossági és helymegosztási megállapodásra lépjenek, ami lehetővé teszi az új belépő számára, hogy helyeket kapjon a felek által üzemeltetett, Brüsszelből induló járatokon azzal a céllal, hogy Hamburgból/Hamburgba irányuló csatlakozásokat is kínálhasson. Végezetül a kötelezettségvállalások olyan „kiegészítő” korrekciós intézkedéseket is tartalmaznak, mint például a járatközi és intermodális megállapodások, különleges arányossági megállapodások és FFP hozzáférési megállapodások.

- (26) A kötelezettségvállalások átfogó csomagot alkotnak, amely figyelembe veszi a légi közlekedési ágazat korábbi összefonódási ügyei során tett korrekciós intézkedésekkel kapcsolatos tapasztalatokat. A kötelezettségvállalások figyelembe veszik azt a tényt, hogy a résidőtörődés ebben az esetben fontos korlátnak számít a problémás útvonalakra történő belépéskor. Ezeket figyelembe véve a korrekciós intézkedéseket úgy alakították ki, hogy lebontsák ezt a korlátot, és ösztönözzék a piacra lépést azokon az útvonalakon, ahol versenypolitikai aggályokat állapítottak meg.

- (27) A kötelezettségvállalásokat piaci tesztnek vetették alá a fogyasztók és a felek versenytársainak bevonásával. A válaszadók nagy része elégségesnek ítélte ezeket az összefonódás miatt felmerült versenypolitikai aggályok eloszlata-sához. Végül, figyelembe véve, hogy számos légitársaság érdeklődését jelezte az azokra az útvonalakra való belépéssel kapcsolatban, amelyeken versennyel kapcsolatos aggályok merültek fel, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kötelezettségvállalások a közeljövőben nagy valószínűséggel egy vagy több légitársaság belépéséhez fognak vezetni az azonosított várospárok vonatkozásában, és ez a belépés elégséges lesz az érintett piacokon azonosított versenypolitikai aggályok eloszlata-sához.

III. KÖVETKEZTETÉS

- (28) Az LH által eredetileg javasolt ügylet jelentősen torzítaná a tényleges versenyt a közös piacon vagy a közös piac egy jelentős részén az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (3) bekezdése értelmében. Az LH azonban egy sor kötelezettségvállalást nyújtott be, amelyek képesek lehetnek a tényleges verseny helyreállítására.
- (29) Az LH által benyújtott kötelezettségvállalások végrehajtása esetén az ügylet nem eredményezne jelentős torzulást a tényleges versenyben.
- (30) Következésképpen az összefonódás összeegyeztethető a közös piaccal és az EGT-megállapodással az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése és az EGT-megállapodás 57. cikke alapján, feltéve, hogy teljesülnek az LH által benyújtott kötelezettségvállalások.