

**Streszczenie decyzji Komisji****z dnia 22 czerwca 2009 r.****uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem i Porozumieniem EOG****(Sprawa COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding)***(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 4608)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2009/C 295/10)

W dniu 22 czerwca 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 jego art. 8 ust. 2. 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/competition/index\\_pl.html](http://ec.europa.eu/competition/index_pl.html)

**I. WPROWADZENIE**

- (1) Dnia 26 listopada 2008 r. Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Deutsche Lufthansa AG („LH”, Niemcy) przejmuje wyłączną kontrolę nad przedsiębiorstwem SN Airholding SA/NV („SNAH”, Belgia) w drodze zakupu akcji.

**II. UZASADNIENIE****A. STRONY**

- (2) Deutsche Lufthansa AG („LH” lub „strona zgłaszająca”) jest świadczącym pełen zakres usług przewoźnikiem sieciowym, którego głównymi węzłami komunikacyjnymi są międzynarodowe lotnisko we Frankfurcie oraz lotnisko w Monachium, natomiast bazą jest lotnisko w Düsseldorfie. Dwa główne obszary działalności przedsiębiorstwa to lotniczy transport pasażerski i towarowy. LH sprawuje kontrolę nad przedsiębiorstwami: Swiss International Air Lines Ltd. („LX”), z bazą na lotnisku w Zurychu, Air Dolomiti, Eurowings oraz tanim przewoźnikiem Germanwings. Zarówno LH, jak i Swiss należą do sojuszu Star Alliance. W dniu 14 maja 2009 r. Komisja zatwierdziła projekt przejścia bmi przez LH<sup>(2)</sup>.
- (3) SN Airholding SA/NV („SNAH”) to spółka holdingowa sprawująca kontrolę nad SN Brussels Airlines („SN”) – belgijskim przewoźnikiem sieciowym, którego głównym węzłem komunikacyjnym jest lotnisko Zaventem w Brukseli. Głównym przedmiotem działalności SN jest lotniczy transport pasażerski. SN nie należy do żadnego sojuszu. LH oraz SN są dalej zwane „stronami”.

**B. KONCENTRACJA**

- (4) LH, która zamierza nabyć na początku 45 % akcji SNAH, posiada także opcje na zakup pozostałych akcji, które może zrealizować, począwszy od pierwszego kwartału

2011 r. Mimo że omawiana transakcja zostanie zrealizowana dwustopniowo, to już po ukończeniu pierwszego etapu, tj. po nabyciu 45 % kapitału akcyjnego SNAH, LH będzie sprawować wyłączną kontrolę nad SNAH.

**C. WYMIAR WSPÓLNOTOWY**

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

**D. LOTNICZY TRANSPORT PASAŻERSKI****1. Właściwe rynki produktowe i geograficzne**

- (6) Działalność stron w zakresie lotniczego transportu pasażerskiego pokrywa się częściowo w przypadku kilku tras lotów z Brukseli na niewielkich odległościach.
- (7) Badanie rynku potwierdziło słuszność strategii Komisji, którą zastosowała ona w poprzednich sprawach, a która polegała na przeanalizowaniu odnośnego rynku usług w zakresie rejsowych lotniczych przewozów pasażerskich na podstawie pary miast będących „punktem odlotu/punktem przylotu” („OiP”) z uwzględnieniem wszystkich lotnisk, które mogłyby zastąpić punkty odlotu i punkty przylotu w tej funkcji.
- (8) Jeżeli chodzi o rozróżnienie między pasażerami, dla których priorytetem jest czas podróży, a pozostałymi pasażerami, Komisja nie musi formułować ostatecznych wniosków na temat istnienia dwóch odrębnych rynków produktowych dla obu wymienionych grup pasażerów, ponieważ istnienie takiej różnicy nie wpływa na ocenę sytuacji w zakresie konkurencji na trasach objętych transakcją.
- (9) Badanie rynku potwierdziło słuszność strategii, którą Komisja zastosowała w poprzednich sprawach, a zgodnie z którą – w przypadku lotów o czasie nieprzekraczającym trzech godzin – usługi pośrednie z reguły nie ograniczają konkurencji w zakresie usług bezpośrednich.

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

<sup>(2)</sup> Sprawa COMP/M.5403 – Lufthansa/BMI.

(10) Komisja zbadała także kwestię substytucyjności między lotniskiem Zaventem w Brukseli (BRU) a lotniskiem w Antwerpii (ANR). Istotne przesłanki wskazują, że loty z ANR nie są substytucyjne dla lotów z BRU. Ponadto gdyby nawet uznano loty z/do BRU oraz loty z/do ANR za stanowiące część tego samego rynku, konkurencja między nimi byłaby niewielka. Z tego względu wejście na rynek konkurenta oferującego loty z ANR na trasach, których dotyczyły sformułowane w wyniku badania zastrzeżenia w kwestii konkurencji, nie stanowiłoby przeciwwagi dla ograniczających konkurencję skutków połączenia przedsiębiorstw oferujących loty na tych trasach.

## 2. Stanowisko w kwestii partnerów LH w ramach sojuszu

(11) Partnerzy LH w ramach sojuszu nie powinni być brani pod uwagę przy określaniu rynków, na które koncentracja wywiera wpływ, ponieważ nie należy się spodziewać skutków ubocznych koncentracji w zakresie stosunków między SN a partnerami LH. W kwestii analizy konkurencyjnej na odnośnych rynkach Komisja poddała ocenie powiązania między LH a jej partnerami w ramach sojuszu, a także skutki takiego powiązania dla gotowości przedsiębiorstwa do kontynuowania konkurencji na poszczególnych trasach po połączeniu.

## 3. Ocena według poszczególnych tras

### 3.1. Trasy między Belgią a Niemcami

(12) W odniesieniu do trasy Bruksela–Frankfurt Komisja stwierdziła, że połączenie przedsiębiorstw doprowadziłoby do powstania monopolu dla pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży. Wyeliminowałoby ono również bliską konkurencję między LH a SN, jeżeli chodzi o pasażerów o innych priorytetach, i mimo że konkurencją dla połączonego przedsiębiorstwa byłyby linie kolejowe, ograniczenia z ich strony nie byłyby wystarczające, aby zrównoważyć zanik konkurencji. Dla wszystkich pasażerów połączenie wiązałoby się z wyeliminowaniem najbliższego konkurenta LH. W efekcie można się spodziewać, że omawiane połączenie w znacznym stopniu utrudni skuteczną konkurencję według wszystkich dostępnych definicji rynku.

(13) Na trasach Bruksela–Monachium i Bruksela–Hamburg połączenie doprowadzi do powstania monopolu zarówno dla pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży, jak i dla pozostałych pasażerów (a więc na rynku obejmującym wszystkich pasażerów).

(14) Przedsiębiorstwo easyJet ogłosiło, że zwiększy liczbę lotów na trasie Bruksela–Berlin z jednego do dwóch dziennie, począwszy od sezonu zimowego 2009/2010 według definicji IATA, co pozwoli na podróz w obie strony w tym samym dniu. Komisja stwierdziła, że działalność easyJet będzie wystarczającym ograniczeniem dla połączonego podmiotu, także w odniesieniu do pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży.

### 3.2. Trasy między Belgią a Szwajcarią

(15) Na wszystkich trzech trasach między Belgią a Szwajcarią (Bruksela–Bazylea, Bruksela–Genewa i Bruksela–Zurych)

jedna ze stron jest przewoźnikiem operacyjnym, druga zaś pełni funkcję przewoźnika sprzedającego w ramach umowy o wspólnej eksploatacji połączeń. Komisja w pierwszej kolejności zbadała, czy umowa o wspólnej eksploatacji połączeń powinna zostać wyłączona z oceny w celu właściwego określenia jej warunków.

(16) Komisja stwierdziła, że bez względu na przyjęte kryteria oceny, na trasie Bruksela–Bazylea nie dojdzie do znacznego utrudnienia skutecznej konkurencji, ponieważ ruch na niej jest zbyt mały, aby utrzymać usługi bezpośrednio świadczone przez dwóch niezależnych przewoźników.

(17) Komisja stwierdziła, że na trasie Bruksela–Genewa, gdzie przewoźnikiem operacyjnym jest SN, linie LX nie są postrzegane jako potencjalny konkurent. Nie ma zatem zastrzeżeń dotyczących konkurencji na tej trasie.

(18) W wyniku analizy wariantowej Komisja stwierdziła, że na trasie Bruksela–Zurych, gdzie przewoźnikiem operacyjnym jest LX, umowa o wspólnej eksploatacji połączeń najprawdopodobniej zostałaby rozwiązana, gdyby nie doszło do połączenia, ponieważ w takim wypadku przedsiębiorstwo SN przystąpiłoby do sojuszu oneworld (a być może nawet zostałoby przejęte przez BA). Wskutek zakończenia wspólnej eksploatacji połączeń SN najprawdopodobniej zaczęłoby świadczyć usługi na trasie Bruksela–Zurych. Dlatego też połączenie obu przedsiębiorstw wyeliminowałoby duże prawdopodobieństwo wejścia SN na rynek na tej trasie, a zatem doprowadziłoby do znacznego ograniczenia skutecznej konkurencji na trasie Bruksela–Zurych zarówno dla pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży, jak i dla pozostałych pasażerów.

### 3.3. Przeszkody w wejściu na rynek

(19) Na czterech omawianych trasach: Bruksela–Frankfurt, Bruksela–Monachium, Bruksela–Hamburg oraz Bruksela–Zurych istnieją znaczne utrudnienia dla nowych podmiotów pragnących wejść na rynek (np. ograniczenia w dostępie do okienek czasowych startu lub lądowania, zwłaszcza w najpopularniejszych porach, preferencyjne warunki dla linii lotniczych w ramach ich węzła komunikacyjnego/bazy, obecność podmiotu powstałego wskutek połączenia na rynku w Belgii, Niemczech i Szwajcarii itp.). Utrudnienia te są szczególnie duże na trasach między głównymi węzłami komunikacyjnymi, takich jak Bruksela–Frankfurt, Bruksela–Monachium i Bruksela–Zurych. W związku ze znacznymi utrudnieniami w dostępie do rynku istnieje małe prawdopodobieństwo, że nowa linia lotnicza zapewni połączenia na którejkolwiek z wymienionych tras, równoważąc tym samym ograniczające konkurencję skutki połączenia w warunkach panujących obecnie na omawianych rynkach.

### 3.4. Pozostałe krótkie, średnie i długie trasy

(20) Omawiana transakcja ma także skutki dla kilku innych krótkich, średnich i długich tras. Planowana koncentracja nie utrudni jednak w istotnym stopniu skutecznej konkurencji na wspólnym rynku w przypadku którejkolwiek z tych tras.

#### 4. Wniosek

- (21) Komisja stwierdziła, że transakcja w takiej formie, jak pierwotnie zakładała LH, doprowadziłaby do znacznego utrudnienia skutecznej konkurencji na trasach Bruksela–Frankfurt, Bruksela–Monachium, Bruksela–Hamburg oraz Bruksela–Zurych, zarówno dla pasażerów, dla których priorytetem jest czas podróży, jak i dla pozostałych pasażerów, a więc na rynku obejmującym wszystkich pasażerów. Transakcja nie budzi zastrzeżeń w kwestii konkurencji na pozostałych objętych nią trasach.

#### E. LOTNICZY TRANSPORT TOWAROWY

- (22) Komisja stwierdziła, że omawiana transakcja najprawdopodobniej nie utrudni znacząco skutecznej konkurencji na którymkolwiek z odnośnych rynków lotniczego transportu towarowego.

#### F. WYDAJNOŚĆ

- (23) Na podstawie przedstawionych informacji Komisja stwierdziła, że wydajność jest niemożliwa do sprawdzenia i w dużym stopniu niezależna od połączenia przedsiębiorstw oraz że mało prawdopodobne jest, by przyniosła konsumentom na odnośnych trasach tak istotne korzyści, że zrównoważą one zanik konkurencji. Zgodnie bowiem z pkt 84 wytycznych w sprawie oceny horyzontalnego połączenia przedsiębiorstw „jest bardzo mało prawdopodobne, aby połączenie prowadzące do sytuacji rynkowej zbliżonej do monopolu lub prowadzące do podobnego poziomu siły rynkowej mogło zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem na podstawie tego, iż zyski związane ze wzrostem efektywności rynku byłyby wystarczające do przeciwdziałania potencjalnym, antykonkurencyjnym skutkom połączenia”.

#### G. ZOBOWIĄZANIA

- (24) Linia LH przedstawiła zobowiązania w postaci nieodpłatnych okienek czasowych w granicach 20 minut od godzin wskazanych, tak aby nowy podmiot mógł zapewnić połączenia na każdej z czterech tras, co do których Komisja zgłosiła zastrzeżenia w zakresie konkurencji (dalej zwanych „określonymi parami miast”) w wymiarze nieprzekraczającym trzech połączeń dziennie w przypadku tras Bruksela–Hamburg i Bruksela–Monachium oraz dwóch połączeń dziennie w przypadku tras Bruksela–Frankfurt i Bruksela–Zurych. Zobowiązania dotyczą mechanizmu przydzielania okienek czasowych, zgodnie z którym przydzielanie wskazanych okienek odbywałoby się w wyznaczonym terminie na początku sezonu, tak wcześnie jak to możliwe. Ponadto, zgodnie z ogólną zasadą, nowy podmiot zyskałby prawa nabyte w zakresie korzystania z tych okienek czasowych, tzn. byłby uprawniony do korzystania z okienek wykorzystywanych poprzednio przez strony w odniesieniu do – innych niż określone – par miast europejskich, przy czym warunkiem jest wcześniejsze zapewnienie połączeń na trasie między określonymi parami miast przez dwa pełne kolejne sezony IATA w przypadku trasy Bruksela–Hamburg, przez cztery pełne kolejne sezony IATA w przypadku tras Bruksela–Monachium i Bruksela–Zurych oraz przez osiem pełnych kolejnych sezonów IATA w przypadku trasy Bruksela–Frankfurt.

- (25) Co więcej, w odniesieniu do trasy Bruksela–Hamburg LH zobowiązała się do zapewnienia nowemu podmiotowi możliwości zawarcia specjalnej umowy o podziale miejsc i zysków w ramach wspólnie obsługiwanych lotów, umożliwiającą nowemu podmiotowi dodanie swoich kodów na lotach oferowanych przez strony z lotniska w Brukseli w celu zapewnienia połączenia z Hamburgiem. Zobowiązania zawierają również środki dodatkowe, takie jak umowy o wzajemnym honorowaniu dokumentów przewozowych i umowy o transporcie intermodalnym, specjalne porozumienia o podziale zysków oraz o udziale w programach lojalnościowych.

- (26) Zobowiązania tworzą obszerny pakiet uwzględniający dotychczasowe doświadczenia w zakresie środków zaradczych stosowanych w połączeniach przedsiębiorstw w sektorze lotnictwa. W zobowiązaniach tych wzięto pod uwagę, że zatłoczenie okienek czasowych stanowi poważną przeszkodę dla wejścia nowych podmiotów na trasach, które stały się przedmiotem zastrzeżeń w omawianej sprawie. W związku z tym w ich przygotowaniu dążono do usunięcia tego rodzaju przeszkód i do ułatwienia nowym podmiotom obejmowania tras, których dotyczyły zastrzeżenia w kwestii konkurencji.

- (27) Zobowiązania zostały poddane testowi rynkowemu, w ramach którego zasięgnięto opinii klientów i konkurentów stron. Duża część ankietowanych uznała je za wystarczający środek zaradczy w odpowiedzi na zastrzeżenia w kwestii konkurencji związane z planowanym połączeniem. Ponadto z uwagi na zainteresowanie kilku linii lotniczych zapewnieniem nowych połączeń na trasach, których dotyczyły zastrzeżenia w kwestii konkurencji, Komisja stwierdziła, że istnieje duże prawdopodobieństwo, iż przedstawione zobowiązania doprowadzą do przystąpienia co najmniej jednej linii do ruchu lotniczego między określonymi parami miast w odpowiednim czasie oraz że będzie to wystarczająca odpowiedź na zastrzeżenia w kwestii konkurencji dotyczące odnośnych rynków.

#### III. PODSUMOWANIE

- (28) Omawiana transakcja w takiej formie, jak pierwotnie zakładała LH, w istotnym stopniu utrudniłaby skuteczną konkurencję na wspólnym rynku lub na znacznej jego części w rozumieniu art. 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednakże LH przedstawiła szereg zobowiązań, które powinny przywrócić skuteczną konkurencję.
- (29) Transakcja nie doprowadzi do znacznego utrudnienia skutecznej konkurencji, jeżeli LH wywiąże się z przyjętych zobowiązań.
- (30) W związku z powyższym omawiane połączenie jest zgodne ze wspólnym rynkiem oraz Porozumieniem EOG w myśl art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 Porozumienia EOG pod warunkiem dotrzymania zobowiązań przyjętych przez LH.