

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 9 października 2013 r.****uznającej koncentrację za zgodną z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa COMP/M.6796 – Aegean/Olympic II)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 6561)

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

(2015/C 25/05)

W dniu 9 października 2013 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⁽¹⁾, a w szczególności art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w autentycznej wersji językowej postępowania znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. PROCEDURA

- (1) W dniu 6 listopada 2012 r. organy do spraw konkurencji Republiki Greckiej i Republiki Cypryjskiej skierowały do Komisji zgodnie z art. 22 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 propozycję koncentracji, w której wyniku Aegean Airlines SA („Aegean” lub „strona zgłaszająca”) zamierza przejąć, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wyłączną kontrolę nad przedsiębiorstwem Olympic Air SA („Olympic”; wraz z Aegean – „strony” lub „podmiot powstały w wyniku połączenia”) w drodze zakupu akcji („transakcja”). Komisja przyjęła wnioski o odesłanie w drodze dwóch decyzji z dnia 3 grudnia 2012 r.
- (2) Dnia 28 lutego 2013 r. Komisja Europejska otrzymała zgłoszenie dotyczące tej transakcji.
- (3) W dniu 25 marca 2013 r. strona zgłaszająca przedstawiła pakiet formalnych zobowiązań zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Zobowiązania te nie były poddane testowi rynkowemu.
- (4) Po zbadaniu zgłoszenia oraz na podstawie pierwszego etapu badania rynku Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do zgodności transakcji z zasadami rynku wewnętrznego i podjęła decyzję o wszczęciu postępowania na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw z dnia 23 kwietnia 2013 r. („decyzja o wszczęciu postępowania”).
- (5) W następstwie wniosku złożonego przez Aegean w dniu 29 kwietnia 2013 r. przedstawiono mu w dniu 30 kwietnia 2013 r. pewne najważniejsze i nieopatrzone klauzulą poufności uwagi zebrane w trakcie pierwszego etapu postępowania wyjaśniającego.
- (6) W dniu 3 maja 2013 r. strona zgłaszająca zwróciła się o przedłużenie czasu trwania drugiego etapu postępowania wyjaśniającego o 16 dni roboczych zgodnie z art. 10 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
- (7) W dniu 14 maja 2013 r. strona zgłaszająca przedstawiła na piśmie swoje uwagi do decyzji o wszczęciu postępowania.
- (8) W dniu 8 lipca 2013 r. Komisja skierowała do strony zgłaszającej pisemne zgłoszenie zastrzeżeń na podstawie art. 18 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
- (9) Strona zgłaszająca udzieliła odpowiedzi na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń w dniu 23 lipca 2013 r.
- (10) Z myślą o rozwiązaniu problemów w zakresie konkurencji określonych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń strona zgłaszająca przedstawiła w dniu 22 sierpnia 2013 r. pakiet formalnych zobowiązań zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Zobowiązania te nie były poddane testowi rynkowemu.
- (11) Komitet Doradczy zwołany w dniu 25 września 2013 r. wydał przychylną opinię w sprawie wniosku Komisji o uznanie koncentracji za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (12) W dniu 9 października 2013 r., zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, Komisja podjęła decyzję o zgodności koncentracji ze wspólnym rynkiem.

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 (rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw).

II. STRONY

- (13) Aegean jest notowanym na giełdzie⁽¹⁾ greckim przewoźnikiem lotniczym świadczącym usługi w zakresie przewozów pasażerskich oraz, w ograniczonym stopniu, przewozu towarów. Od 1999 r. przedsiębiorstwo to oferowało loty rejsowe na greckich trasach krajowych i międzynarodowych trasach krótkiego zasięgu, a konkretnie obecnie obsługuje około 50 międzynarodowych i krajowych tras krótkiego zasięgu. Przedsiębiorstwo posiada flotę 29 statków powietrznych typu Airbus A320. Swoją główną bazę Aegean ma na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego w Atenach („ALA”), posiada również bazy na terenie innych greckich i cypryjskich portów lotniczych, w tym na lotniskach w Salonikach, Heraklionie i Larnace. Aegean jest członkiem grupy Star Alliance.
- (14) Olympic to grecki przewoźnik lotniczy zajmujący się przewozem lotniczym pasażerów i towarów. Jest ona w pełni własnością Marfin Investment Group („grupa Marfin”), greckiej grupy inwestycyjnej inwestującej w wielu sektorach gospodarki⁽²⁾. Olympic rozpoczął działalność w dniu 1 października 2009 r. w następstwie prywatyzacji Olympic Airlines, w wyniku której grupa Marfin nabyła markę, przydział czasu na start lub lądowanie oraz licencje Olympic Airlines. Główna baza Olympic znajduje się w porcie lotniczym AIA, a drugoplanowa baza z jednym statkiem powietrznym w porcie lotniczym na Rodos. Olympic obsługuje szereg tras krótkiego zasięgu, przede wszystkim w Grecji. Spośród nich 15 greckich tras objętych jest obowiązkiem użyteczności publicznej (ang. *Public Service Obligation* – PSO). Olympic posiada obecnie flotę 17 statków powietrznych (3 z rodziny Airbus A320, 10 typu Bombardier Dash 8 Q 400 i 4 typu Bombardier Dash 8 Q 100). W niedalekiej przyszłości, Olympic zamierza [...] ograniczyć flotę do jednego typu statku powietrznego, tj. samolot turbośmigłowy z serii Bombardier Q. Olympic nie należy do żadnego sojuszu przewoźników lotniczych.
- (15) Już wcześniej Aegean i Olympic próbowały doprowadzić do połączenia ich działalności. W wyniku szczegółowego postępowania wyjaśniającego w sprawie *Olympic/Aegean Airlines* („Olympic/Aegean I”) Komisja zakazała proponowanego połączenia Aegean i Olympic w dniu 26 stycznia 2011 r.⁽³⁾

III. WŁAŚCIWE RYNKI PRODUKTOWE I GEOGRAFICZNE

- (16) Transakcja nie wywiera wpływu na rynki inne niż dotyczące świadczenia usług pasażerskiego transportu lotniczego na trasach PSO oraz usług pasażerskiego transportu lotniczego na trasach komercyjnych (nieobjętych PSO).

III.1. Trasy obsługiwane w ramach obowiązku użyteczności publicznej

- (17) W Grecji trasy PSO są obsługiwane na zasadach wyłącznej koncesji dla wybranego przewoźnika lotniczego. Zatem do czasu wygaśnięcia koncesji żaden inny przewoźnik nie może obsługiwać tej samej trasy na zasadach komercyjnych.
- (18) W związku z tym obsługa tras PSO powinna być rozpatrywana w oderwaniu od komercyjnego przewozu lotniczego pasażerów, ponieważ na trasach PSO, na które koncesję otrzymuje jeden przewoźnik lotniczy, nie ma miejsca na konkurencję. Konkurencja na rynku funkcjonuje raczej na etapie przetargu na koncesję.
- (19) W każdym razie dokładna definicja właściwego rynku produktowego może pozostać otwarta, ponieważ zgłoszona transakcja prawdopodobnie nie zakłóci znacząco skutecznej konkurencji w odniesieniu do tras PSO.
- (20) Jeżeli chodzi o zakres geograficzny rynku, rozporządzenie w sprawie obowiązku użyteczności publicznej wymaga, aby do uczestniczenia w przetargach dotyczących tras PSO dopuścić przewoźników lotniczych spoza Grecji (z krajów należących do EOG) na równych zasadach z przewoźnikami greckimi. Fakt, że przewoźnicy nieobecni na krajowym rynku greckim mogą uczestniczyć na równych zasadach niekoniecznie jednak oznacza, że rynek geograficzny jest szerszy niż krajowy⁽⁴⁾.
- (21) W każdym wypadku dokładna definicja właściwego rynku geograficznego może pozostać otwarta, ponieważ zgłoszona transakcja prawdopodobnie nie zakłóci znacząco skutecznej konkurencji w odniesieniu do tras PSO.

⁽¹⁾ Aegean jest notowany na ateńskiej giełdzie papierów wartościowych, a do jego głównych akcjonariuszy należą przedsiębiorstwa grupy Vassilakis (38 %) i przedsiębiorstwa grupy Laskaridis (19 %).

⁽²⁾ Grupa Marfin posiada inwestycje w sektorze lotnictwa, transportu morskiego, opieki zdrowotnej, IT i telekomunikacji, turystyki i rekreacji oraz żywności i napojów.

⁽³⁾ Decyzja Komisji z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie COMP/M.5830 – *Olympic/Aegean Airlines*.

⁽⁴⁾ W sektorze transportu Komisja uznała przykładowo, że rynki ofertowe dotyczące świadczenia usług transportu publicznego we Francji mają najwyżej zasięg krajowy (zob. decyzja Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie COMP/M.5557 – *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA*, pkt 43–46). Zob. także decyzja Komisji z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie COMP/M.5830 – *Olympic/Aegean Airlines*, motywy 295–297.

III.2. Trasy komercyjne

III.2.1. Podejście „punkt odlotu i punkt przylotu”

- (22) W swojej praktyce decyzyjnej Komisja tradycyjnie zdefiniowała właściwy rynek usług w zakresie rejsowych lotniczych przewozów pasażerskich na podstawie pary miast będących „punktem odlotu i punktem przylotu” („OiP”) (¹). Taka definicja rynku odzwierciedla perspektywę popytu, według której pasażerowie rozważają wszystkie możliwości przemieszczenia się z miasta odlotu do miasta przylotu, nie uwzględniając zasadniczo możliwości zmiany miasta odlotu i miasta przylotu na inną parę miast. W rezultacie każdą kombinację miejsca odlotu i miejsca przylotu uznaje się z punktu widzenia konsumenta za odrębny rynek.
- (23) Strona zgłaszająca nie zgłosiła sprzeciwu wobec podejścia OiP.
- (24) Na podstawie badania rynku Komisja uważa, że podejście OiP jest właściwe. Większość respondentów, zwłaszcza biura podróży i klienci korporacyjni, są zgodni co do tego, że podejście OiP stanowi w tym przypadku najwłaściwszy sposób dla zdefiniowania rynku.

III.2.2. Pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu i pasażerowie nieprzykładający do niego wagi

- (25) Komisja tradycyjnie uznała, że można wyróżnić dwa rodzaje pasażerów: pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu i pasażerów nieprzykładających do niego wagi. Pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu zwykle podróżują w celach biznesowych, wymagają bardzo elastycznych warunków przewozu (np. darmowego anulowania biletu lub zmiany czasu odlotu) i są gotowi płacić za tę elastyczność wyższą cenę. Pasażerowie nieprzykładający wagi do czynnika czasu podróżują przede wszystkim w celach rekreacyjnych lub w celu odwiedzin przyjaciół i krewnych, rezerwują bilety z dużym wyprzedzeniem, nie wymagają elastyczności warunków rezerwacji i przykładają zasadniczo większą wagę do ceny (²).
- (26) Strona zgłaszająca utrzymuje, że w Grecji podróżni przykładają coraz mniejszą wagę do czynnika czasu oraz że znaczenie tego rozróżnienia jest obecnie coraz bardziej wątpliwe, nawet bardziej niż przed dwoma laty, gdy badano sprawę *Olympic/Aegean I* (³).
- (27) W niniejszym przypadku Komisja na podstawie badania rynku uznaje, że właściwe pozostaje rozróżnienie pomiędzy pasażerami przykładającymi wagę do czynnika czasu a pasażerami nieprzykładającymi wagi do tego czynnika. Znaczna większość respondentów (konkurenci, biura podróży i klienci korporacyjni) potwierdziła istnienie dwóch wyraźnie określonych grup pasażerów, głównie w oparciu o różne potrzeby i preferencje każdej z tych grup.

III.2.3. Konkurencja intermodalna: substytucyjność przewozów promowych i kolejowych przez przewozy lotnicze

- (28) Definiując właściwe rynki OiP dla usług transportu lotniczego, Komisja w przeszłości zbadała inne alternatywne rodzaje transportu, aby ocenić, czy przelot jest uznawany przez pasażerów podróżujących na poszczególnych trasach za łatwy do zastąpienia (konkurencja intermodalna) (⁴).
- (29) Strona zgłaszająca twierdzi, że inne rodzaje transportu (zwłaszcza przewozy promowe) mogą wywierać presję konkurencyjną na usługi transportu lotniczego na wielu greckich trasach. Strona zgłaszająca przypomina w szczególności, że presję taką wywierają promy obsługujące trasy Ateny – Mykonos i Ateny – Santorini.

(¹) Przykładowo: decyzja Komisji z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III (dotychczas nieopublikowana); decyzja Komisji z dnia 30 marca 2012 r. w sprawie COMP/M.6447 – IAG/bmi, pkt 31–34; decyzja Komisji z dnia 27 lipca 2010 r. w sprawie COMP/M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines, pkt 9–12; decyzja Komisji z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines, motywy 41–44. Sąd potwierdził podejście OiP: zob. sprawa T-342/07 *Ryanair Holdings plc przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2010, s. II-3457, pkt 99; sprawa T-177/04 *easyJet przeciwko Komisji*, Zb.Orz. 2006, s. II-1913, pkt 56; sprawa T-2/93 *Air France przeciwko Komisji*, Rec. 1994, s. II-323, pkt 84.

(²) Decyzja Komisji z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines; decyzja Komisji z dnia 28 sierpnia 2009 r. w sprawie COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines; decyzja Komisji z dnia 9 stycznia 2009 r. w sprawie COMP/M.5364 – Iberia/Vueling/Clickair; decyzja Komisji z dnia 22 czerwca 2009 r. w sprawie COMP/M.5335 – Lufthansa/SN Airholding; decyzja Komisji z dnia 4 lipca 2005 r. w sprawie COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss; decyzja Komisji z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie COMP/M.3280 – Air France/KLM.

(³) W sprawie *Olympic/Aegean I* pozostawiono w efekcie otwartą kwestię, czy pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu stanowią rynek odrębny od pasażerów nieprzykładających wagi do tego czynnika, motywy 92–93.

(⁴) Decyzja Komisji z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines; decyzja Komisji z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie COMP/M.5655 – SNCF/LCR/Eurostar; decyzja Komisji z dnia 11 października 2007 r. w sprawie COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus; decyzja Komisji z dnia 22 grudnia 2005 r. w sprawie COMP/M.3940 – Lufthansa/Eurowings; decyzja Komisji z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss; decyzja Komisji z dnia 11 lutego 2004 r. w sprawie COMP/M.3280 – Air France/KLM.

- (30) W świetle wyników badania rynku Komisja uważa, że w przypadku pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu usługi promowe nie należą do tego samego rynku, co usługi lotnicze na wszystkich trasach krajowych, na których usługi te pokrywają się, z wyjątkiem trasy Ateny – Mykonos. W odniesieniu do substytucyjności przewozów promowych oraz przewozów lotniczych dla segmentów rynku obejmujących pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu i wszystkich pasażerów na wszystkich pokrywających się trasach krajowych obsługiwanych przez strony (z wyjątkiem trasy: Ateny – Mykonos i Ateny – Rodos), kwestia dokładnej definicji rynku może w efekcie pozostać otwarta, ponieważ nie zmienia ceny transakcji.
- (31) W badaniu rynku przeprowadzonym przez Komisję dowiedziono także, że na trasie Ateny – Saloniki usługi kolejowe nie stanowią konkurencji na tym samym rynku, co usługi lotnicze w odniesieniu do wszystkich grup pasażerów.

IV. OCENA KONKURENCJI

IV.1. Ocena konkurencji na trasach obsługiwanych w ramach obowiązku użyteczności publicznej

- (32) Na obecnych 28 trasach PSO łączny udział Aegean i Olympic wynosi 58 %, a transakcja zwiększy ten udział w niewielkim stopniu – o 4 % (Olympic: 15 tras; Aegean: 1 trasa; Sky Express: 7 tras; Astra: 5 tras). Samoloty odrzutowe będące w posiadaniu Aegean mogą ze względów technicznych obsłużyć jedynie 12 z obecnych 28 tras PSO. W badaniu rynku przeprowadzonym przez Komisję potwierdzono, że Aegean i Olympic nie są wobec siebie najważniejszymi konkurentami na obecnych 28 trasach PSO, przede wszystkim z uwagi na flotę samolotów odrzutowych Aegean. Ponadto w wyniku ostatniego przetargu konkurenci stron umocnili swoją obecność na greckich trasach PSO.
- (33) Komisja doszła zatem do wniosku, że, niezależnie od dokładnej definicji właściwego rynku, transakcja nie zakłóci w znaczący sposób skutecznej konkurencji na rynku tras PSO w Grecji.

IV.2. Ocena konkurencji na trasach komercyjnych

IV.2.1. Zakres faktycznego i potencjalnego pokrywania się działalności

- (34) W styczniu 2011 r. w chwili wydania decyzji w sprawie Olympic/Aegean I działalność stron pokrywała się na 15 trasach krajowych i 8 trasach międzynarodowych. Od tego czasu liczba pokrywających się tras stale się zmniejszała.
- (35) Do lipca 2013 r. Olympic podjął decyzję, ze względu na ponoszone straty, o wycofaniu się od sezonu zimowego 2013 r. z obsługi trzech najważniejszych tras krajowych: Ateny – Saloniki, Ateny – Heraklion i Ateny – Rodos. Zatem do października 2013 r. działalność stron pokrywać się będzie na trzech trasach. Latem 2014 r., o ile nie nastąpi dalsze wycofywanie się z innych tras, działalność pokrywać się będzie na 5 trasach krajowych. Strona zgłaszająca przewiduje, że liczba pasażerów podróżujących na trasach krajowych, na których działalność stron pokrywa się, spadnie o 84 %, z 4 mln pasażerów OiP na 19 pokrywających się trasach w styczniu 2010 r. do 650 tys. pasażerów OiP na 5 pokrywających się trasach w lipcu 2014 r.
- (36) W związku z tym Komisja bierze pod uwagę następujących 5 faktycznie pokrywających się tras obsługiwanych przez strony: Ateny – Chania, Ateny – Korfę, Ateny – Kos, Ateny – Mytilene oraz Ateny – Santorini (zwanych dalej (wraz z potencjalnymi pokrywającymi się trasami) (zob. sekcja IV.2.6) „przedmiotowymi trasami”).
- (37) W przypadku pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu transakcja doprowadziłaby do powstania monopolu na wszystkich trasach, na których usługi faktycznie się pokrywają. W odniesieniu do pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu i wszystkich pasażerów transakcja doprowadziłaby do monopolu na trasie Ateny – Korfę oraz do monopolu (o ile z odpowiednich właściwych rynków wyłączono by promy) lub co najmniej do eliminacji dwóch najważniejszych konkurentów (o ile promy włączono by do odpowiednich właściwych rynków) na trasach: Ateny – Chania, Ateny – Kos, Ateny – Mytilene i Ateny – Santorini.
- (38) Ponadto transakcja doprowadziłaby do wyeliminowania potencjalnej konkurencji na sześciu trasach, ponieważ strony przestałyby wywierać na siebie nacisk z tytułu zagrożenia wejściem na rynek (zob. sekcja IV.2.6).

IV.2.2. Stopień zbliżenia konkurencji

- (39) W kwietniu 2013 r. Olympic prowadziłby działalność wyłącznie w oparciu o samoloty turbośmigłowe, natomiast Aegean dysponuje wyłącznie flotą samolotów odrzutowych.

- (40) W odniesieniu do podaży można stwierdzić, że samoloty turbośmigłowe spalają mniej paliwa niż samoloty odrzutowe, ale mają mniejszą zdolność przewozową. Samoloty turbośmigłowe Q400 należące do Olympic dysponują więc 78 miejscami, podczas gdy samoloty A320 należące do Aegean posiadają 168 miejsc. Podstawowa zasada mówi, że na drugorzędnych trasach bardziej opłacalne jest korzystanie z samolotów turbośmigłowych niż z samolotów A320 z uwagi na wyższe współczynniki załadunku i większą częstotliwość połączeń, podczas gdy na głównych trasach bardziej efektywne jest korzystanie z samolotów odrzutowych niż turbośmigłowych. W odniesieniu do popytu Aegean twierdzi, że pasażerowie wolą samoloty odrzutowe od turbośmigłowych ze względu na większy komfort, mniejsze drgania i mniej hałasu.
- (41) Niemniej jednak w badaniu rynku wykazano, że strony są bliskimi i zasadniczo swoimi najważniejszymi konkurentami na przedmiotowych trasach. Wniosek ten wyciągnięto, biorąc w szczególności pod uwagę, że strony są jedynymi dwoma przewoźnikami obecnymi na trasach faktycznie pokrywających się z trasami obsługiwanymi przez promy, które to stanowią co najwyżej jedynie odległy substytut.

IV.2.3. Niedawne wejście na rynek Cyprus Airways i jego wyjście z rynku

- (42) W dniu 26 marca 2012 r. przewoźnik Cyprus Airways rozpoczął działalność na greckiej trasie krajowej Ateny – Saloniki. W październiku 2012 r. Cypr Airways rozszerzył swoją działalność na trasy: Ateny – Heraklion i Ateny – Rodos.
- (43) Wejście Cyprus Airways na rynek na trzech pokrywających się trasach obsługiwanymi przez strony skłoniło stronę zgłaszającą do twierdzenia, że Cyprus Airways zaczął się stawać najpoważniejszym konkurentem na greckich rynkach krajowych. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości w odniesieniu do rentowności Cyprus Airways oraz jego stałej obecności na greckich trasach krajowych.
- (44) W dniu 1 lipca 2013 r. przedsiębiorstwo Cyprus Airways ogłosiło rezygnację z obsługiwania trzech tras: Ateny – Rodos, Ateny – Heraklion i Ateny – Saloniki w ramach planu restrukturyzacji i nie wyraziło zamiaru powrotu na te trasy.

IV.2.4. Ograniczenie ze strony bezpośrednich lotów międzynarodowych

- (45) Chociaż strona zgłaszająca twierdziła, że bezpośrednie połączenia międzynarodowe z wyspami greckimi wywierają nacisk konkurencyjny na greckim rynku połączeń krajowych z Aten, nie była w stanie przedstawić na to odpowiednich dowodów, a badanie rynku nie potwierdziło tej tezy. W związku z tym Komisja uważa, że bezpośrednie połączenia międzynarodowe z wyspami greckimi, w szczególności na przedmiotowych trasach, nie wywierałyby presji konkurencyjnej na połączenia krajowe z Aten.

IV.2.5. Wejście na rynek i ekspansja

- (46) Komisja zbadała prawdopodobieństwo terminowego i wystarczającego wejścia jakiegokolwiek innego przewoźnika na grecki rynek krajowy po realizacji transakcji. Strona zgłaszająca stwierdziła, że najbardziej prawdopodobne jest wejście na rynek ze strony przewoźników niskokosztowych, takich jak Ryanair i easyJet.
- (47) W ramach badania rynku przeprowadzonego przez Komisję ujawniono kilka elementów zmniejszających prawdopodobieństwo terminowego i wystarczającego wejścia na rynek. Chociaż znaczenie każdego z tych elementów może zależeć od rodzaju przewoźnika (np. przewoźnik niskokosztowy a przewoźnik oferujący pełną obsługę), wszystkie one wskazują na to, iż terminowe i wystarczające wejście na rynek na przedmiotowych trasach jest mało prawdopodobne.
- (48) Po pierwsze, dane wykazały, że wejście na rynek greckich tras krajowych pociągałoby za sobą znaczące koszty utopione. Do najważniejszych kosztów utopionych należą początkowe straty na trasie wynikające z niskiego poziomu cen, który ma na celu wejście na grecką trasę krajową. Inne koszty utopione to wydatki na marketing konieczne do ustanowienia rozpoznawalności marki.
- (49) Po drugie, w ramach badania rynku ujawniono szereg elementów mających wpływ na potencjalną rentowność i ryzyko wejścia na rynek greckich tras krajowych. Do podjęcia decyzji o wejściu na rynek mogą w szczególności zniechęcić niski poziom popytu na greckim rynku krajowym oraz niepewność co do zmiany sytuacji na tym rynku. Od wejścia na rynek powstrzymuje także wysoki poziom opłat lotniskowych na lotnisku w Atenach, które według niektórych szacunków jest drugim lub czwartym z kolei najdroższym lotniskiem w Europie. Wysokie opłaty lotniskowe na lotnisku w Atenach są szczególnie istotne dla przewoźników niskokosztowych, którzy polegają na ruchu stymulowanym przez niskie ceny. Ponadto w ramach badania rynku określono dalsze czynniki utrudniające wejście, takie jak koszty dystrybucji, dostęp do możliwości przesiadkowych oraz przydział czasu na start lub lądowanie i przeciążenie infrastruktury greckich regionalnych portów lotniczych w godzinach szczytu w sezonie letnim.

- (50) Po trzecie Komisja uważa, że w ramach oceny wejścia na rynek należy koniecznie uwzględnić koszty utraconych korzyści, zwłaszcza w kontekście niepewności i niskiego zwrotu, które występują na greckim rynku krajowym.
- (51) Po czwarte, aby zakres i skala wejścia na rynek stanowiły wystarczające ograniczenie dla podmiotu powstałego w wyniku połączenia obu spółek, potencjalny nowy podmiot na rynku musiałby stworzyć bazę w Atenach.
- (52) Wreszcie Komisja zebrała opinie potencjalnych konkurentów w odniesieniu do prawdopodobieństwa ich wejścia na rynek na przedmiotowych trasach po realizacji transakcji.
- Przedsiębiorstwo easyJet kilkakrotnie zaprzeczyło chęci wejścia na wewnętrzny rynek grecki. Swój brak zainteresowania greckimi trasami krajowymi uzasadniało faktem, że zgodnie ze strategią jego działalność koncentruje się na określonych głównych rynkach, do których Grecja nie należy.
 - Przedsiębiorstwo Ryanair stwierdziło, że nie rozpocznie obsługi tras do Aten i z powrotem, o ile nie nastąpi znaczne obniżenie opłat lotniskowych na lotnisku w Atenach. W świetle dostępnych dowodów jest mało prawdopodobne, aby w niedalekiej przyszłości nastąpiła wystarczająca obniżka. Dotychczas Ryanair unikał głównych portów lotniczych o wysokich opłatach lotniskowych, wybierając przede wszystkim tańsze lotniska drugorzędne.
 - Przedsiębiorstwo Vueling stwierdziło, że mogłoby rozważyć wejście na wewnętrzny rynek grecki, o ile będą po temu odpowiednie warunki. Jednak plany Vueling odnośnie do wejścia na rynek były bardzo niepewne i nie pozwalały na wskazanie prawdopodobieństwa terminowego i wystarczającego wejścia.
 - W ramach badania rynku nie wykazano prawdopodobieństwa wejścia na rynek po realizacji transakcji również przez inne krajowe lub międzynarodowe linie lotnicze.
- (53) W związku z tym jest mało prawdopodobne, aby którykolwiek z potencjalnych konkurentów wszedł po realizacji transakcji na rynek omawianych greckich tras krajowych, w odpowiednim czasie i w sposób wystarczający, aby powstrzymać lub wykluczyć wszelkie potencjalne antykonkurencyjne skutki transakcji.

IV.2.6. Potencjalna konkurencja

- (54) Konkurencji na przedmiotowych trasach obsługiwanych aktualnie zarówno przez Aegean, jak i Olympic z ich bazy w Atenach nie można rozpatrywać w sposób wyrwany z kontekstu. Potencjalna konkurencja stanowi ważny parametr konkurencji pomiędzy Aegean i Olympic ze względu na ich rozległą sieć w Grecji, co pokazały wcześniejsze doświadczenia związane z wejściem na rynek.
- (55) Z uwagi na dotychczasową strukturę wzajemnej konkurencji oraz bardzo ograniczony wpływ na strony z tytułu wejścia na rynek innych przewoźników, Aegean i Olympic wywierają na siebie nawzajem potencjalną presję konkurencyjną na różnych trasach.
- (56) W związku z tym Komisja uważa, że istnieje prawdopodobieństwo, że transakcja znacząco zakłóci skuteczną konkurencję, w szczególności w wyniku powstania lub wzmocnienia pozycji dominującej poprzez eliminację najbardziej wiarygodnego potencjalnego kandydata do wejścia na rynek na następujących trasach, na których Aegean i Olympic odpowiednio wpływają w sposób ograniczający na rynek i na których nie istnieje wystarczająca liczba innych potencjalnych konkurentów, którzy mogliby utrzymać wystarczającą presję konkurencyjną na podmiot powstały w wyniku połączenia po realizacji transakcji: Ateny – Alexandroupolis, Ateny – Rodos, Ateny – Saloniki, Ateny – Heraklion, Ateny – Chios i Ateny – Samos.

IV.2.7. Wpływ na konsumentów

- (57) Połączenie prowadzące do wysokich udziałów w rynku może doprowadzić do wzrostu cen zwłaszcza w przypadku, gdy klienci stron mogą mieć trudności ze zmianą usługodawcy lub nie być w stanie tego zrobić, ponieważ jest niewielu alternatywnych usługodawców lub ich w ogóle nie ma. Według wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych klienci tacy są „szczególnie narażeni na podwyżki cen”⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Sprawa COMP/M.4439 Ryanair/Aer Lingus, motyw 541; Wytyczne w sprawie połączeń horyzontalnych, pkt 31.

- (58) Miałyby to miejsce po realizacji transakcji, jako że: (i) w przypadku pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu transakcja spowodowałaby wyeliminowanie wszelkich innych możliwości na wszystkich trasach objętych monopolem; oraz (ii) w przypadku pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu (o ile z odpowiednich właściwych rynków wyłączono by promy) transakcja spowodowałaby wyeliminowanie wszelkich innych możliwości na wszystkich trasach objętych monopolem lub przynajmniej (o ile promy włączono by do odpowiednich właściwych rynków) wyeliminowanie najważniejszego konkurenta⁽¹⁾. W związku z tym konsumenci, podejmując decyzję o podróży, mieliby bardzo ograniczony wybór. Co więcej, transakcja spowodowałaby także wyeliminowanie potencjalnej konkurencji na kilku innych niepokrywających się trasach, co doprowadziłoby do zniesienia presji konkurencyjnej ze szkodą dla konsumentów.

IV.2.8. Wnioski z oceny wpływu na konkurencję

- (59) W związku z tym Komisja doszła do wniosku, że, w szczególności w wyniku powstania lub umocnienia pozycji dominującej, proponowana transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia skutecznej konkurencji na następujących trasach, w przypadku których transakcja powoduje powstanie bardzo wysokich łącznych udziałów w rynku, a także eliminuje istotną presję konkurencyjną wywieraną na siebie wzajemnie przez strony jako swoich ważnych (a w większości przypadków najważniejszych) konkurentów:

- a) Ateny–Chania,
- b) Ateny–Korfu,
- c) Ateny–Kos,
- d) Ateny–Mytilene,
- e) Ateny–Santorini.

- (60) Ponadto Komisja stwierdza, że istnieje prawdopodobieństwo, że transakcja znacząco zakłóci skuteczną konkurencję, w szczególności w wyniku powstania lub wzmocnienia pozycji dominującej poprzez eliminację najbardziej wiarygodnego potencjalnego kandydata do wejścia na rynek na następujących trasach:

- a) Ateny–Alexandroupolis,
- b) Ateny–Rodos,
- c) Ateny–Saloniki,
- d) Ateny–Heraklion,
- e) Ateny–Chios,
- f) Ateny–Samos.

IV.2.9. Wzrost efektywności

- (61) Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz wytycznymi w sprawie połączeń horyzontalnych antykonkurencyjne skutki wynikające z połączenia mogą być, pod pewnymi warunkami, częściowo lub w całości zrównoważone przez wzrost efektywności, jaki połączenie przyniesie.
- (62) Strona zgłaszająca twierdzi, że transakcja doprowadzi do znacznej poprawy efektywności w wysokości około [...] mln EUR. Na tę kwotę składają się kwoty [...] mln EUR oszczędności w zakresie kosztów zmiennych z tytułu obsługi naziemnej, usług gastronomicznych i dystrybucji; [...] mln EUR oszczędności w zakresie kosztów stałych z tytułu ograniczenia zatrudnienia i konsolidacji stanowisk administracyjnych; [...] mln EUR z tytułu korzyści w zakresie eksploatacji floty oraz [...] mln EUR z tytułu „synergii przychodowych” wynikających z usprawnionej sieci połączeń na trasach, na których działalność się pokrywała, i na trasach, na których nie miało to miejsca.

⁽¹⁾ Na trasach Ateny – Korfu i Ateny – Saloniki, na których nie ma połączeń promowych, transakcja doprowadziłaby w każdym przypadku do monopolu i pozbawiłaby, nawet pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu, możliwości skorzystania z usług innych przewoźników.

- (63) W trakcie postępowania Komisja dokonała oceny różnych kategorii deklarowanych korzyści. Komisja uważa, że deklarowane korzyści prawdopodobnie nie wystarczą, aby skompensować prawdopodobne szkody wynikające z transakcji. Z uwagi na fakt, że transakcja nie spowodowałaby osłabienia konkurencji na przedmiotowych rynkach, ponieważ Olympic jest upadającym przedsiębiorstwem, które nie utrzymałoby się na rynku bez transakcji (zob. sekcja VI), nie jest jednak konieczne, aby Komisja wydała ostateczną opinię w sprawie korzyści deklarowanych przez stronę zgłaszającą.

V. ZOBOWIĄZANIA

- (64) Strona zgłaszająca przedstawiła zobowiązania na mocy art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, które składały się ze środka zaradczego w postaci górnego limitu taryf oraz oferty poddzierżawy statków powietrznych przez potencjalnych kandydatów do wejścia na rynek na, zdaniem strony zgłaszającej, preferencyjnych warunkach.
- (65) Komisja nie poddała tych zobowiązań próbie rynkowej, gdyż uznała, że nie są odpowiednie, aby zlikwidować stwierdzone problemy w zakresie konkurencji.
- (66) W każdym razie nie było konieczności przeprowadzenia szczegółowej analizy złożonych zobowiązań, ponieważ Komisja doszła do wniosku, że przedsiębiorstwo Olympic ostatecznie zniknęłoby z rynku również w przypadku braku transakcji (zob. poniższa sekcja o obronie przedsiębiorstwa upadającego), a zatem transakcja nie spowodowałaby żadnej szkody dla konkurencji. W związku z tym nie ma potrzeby wprowadzania w tej sprawie środków zaradczych.

VI. OBRONA UPADAJĄCEGO PRZEDSIĘBIORSTWA

- (67) W dniu 24 sierpnia 2013 r. strona zgłaszająca stwierdziła, że biorąc pod uwagę potrzeby finansowe Olympic i brak środków w przypadku, gdyby transakcja nie została zrealizowana, Olympic zaniecha prowadzenia działalności, w związku z czym przestanie być konkurentem dla Aegean. Zatem niezależnie od tego, czy transakcja doszłaby do skutku, Aegean zostałaby jedynym przewoźnikiem na tych pokrywających się trasach, co do których Komisja wyraziła obawy o konkurencję, w związku z czym transakcję należy zatwierdzić.
- (68) Dlatego też Komisja przeprowadziła analizę w celu ustalenia, czy spełnione są warunki obrony upadającego przedsiębiorstwa zgodnie z orzecznictwem i wytycznymi w sprawie połączeń horyzontalnych. Obrona upadającego przedsiębiorstwa jest analizowana w kontekście bezprecedensowego kryzysu gospodarczego w Grecji i wynikającego z niego spadku popytu krajowego: liczba pasażerów na trasach krajowych z Aten zmniejszyła się między 2009 r. a 2012 r. o 26 % i spadek ten trwał nadal w pierwszej połowie 2013 r.

VI.1. Pierwsze kryterium obrony upadającego przedsiębiorstwa: w przypadku braku przejęcia przez Aegean przedsiębiorstwo Olympic zostałoby wyparte z rynku ze względu na trudności finansowe

- (69) Olympic przetrwał dotąd jedynie dzięki nieprzerwanemu wsparciu finansowemu ze strony spółki dominującej Marfin. Olympic nie był rentowny od 2009 r., kiedy grupa Marfin wznowiła jego działalność bez długów w wyniku przetargu zorganizowanego przez rząd grecki. Olympic poniesie straty również w 2013 r. i prawdopodobnie przez kolejne 2–3 lata będzie je nadal przynosił niezależnie od planu biznesowego.
- (70) Grupa Marfin znajduje się jednak obecnie w trudnej sytuacji finansowej. Upadłość cypryjskiego banku „Laiki Bank” spowodowała nie tylko dużą utratę wartości finansowej, ale także poważną niepewność w związku z tymczasową decyzją sądu wobec grupy Marfin i jej ścisłego kierownictwa. Ponadto w 2012 r. spółki zależne grupy Marfin nadal odnotowywały straty i grupa ta wykorzystywała prawie wszystkie środki pieniężne o nieograniczonej możliwości dysponowania. Grupa Marfin posiada obecnie środki pieniężne o nieograniczonej możliwości dysponowania w wysokości około [...] mln EUR.
- (71) Pomimo ogromnego skurczenia się Olympic i wycofania w ostatnich latach z wielu tras przynoszących straty, przewoźnik nie był w stanie poprawić rentowności i nadal przynosił jedynie straty. Według scenariuszy biznesowych przedsiębiorstwa Olympic jest bardzo prawdopodobne, że w ciągu najbliższych trzech lat, do 2016 r., będzie ono potrzebować dodatkowych środków finansowych w wysokości co najmniej [...] mln EUR. Krótkoterminowe potrzeby finansowe Olympic osiągną prawdopodobnie [w niedalekiej przyszłości] szczyt i wyniosą już około [...] mln EUR. W związku z tym istnieje duże prawdopodobieństwo, że grupa Marfin nie byłaby w stanie zaspokoić tych potrzeb.
- (72) Ogólnie rzecz biorąc, dla grupy Marfin znacznie mniej kosztowna byłaby likwidacja Olympic niż podtrzymywanie jego działalności. Wszelkie dalsze inwestycje w Olympic w dającej się przewidzieć przyszłości aż do 2016 r. nie przyniosą prawdopodobnie żadnych zysków, a będą z dużym prawdopodobieństwem prowadzić jedynie do dalszych strat.

- (73) Olympic nie należy do głównych podmiotów zależnych, które grupa Marfin nadal wspierałaby ze swoich ograniczonych środków finansowych. Główne podmioty zależne grupy Marfin stanowią [...] % sprzedaży grupy i niemal całą jej wartość aktywów netto oraz są liderami na swoich rynkach. Natomiast Olympic nie posiada trwałych lub wartościowych aktywów, stopniowo ogranicza swoją działalność, i, nawet przy bardzo optymistycznych założeniach, nie oczekuje się odzyskania przez niego rentowności w przewidywalnej przyszłości.
- (74) W ciągu najbliższych 3 lat grupa Marfin może, przy najbardziej optymistycznych założeniach, otrzymać [...] mln EUR ze zbycia aktywów niezwiązanych z działalnością podstawową. Jeżeli doda się do tego kwotę [...] mln EUR minimalnego wsparcia finansowego na rzecz głównych spółek zależnych grupy Marfin, trudna sytuacja finansowa grupy staje się jeszcze wyraźniej widoczna.
- (75) W związku z powyższym najbardziej racjonalną decyzją grupy Marfin byłoby w istocie zaprzestanie wspierania Olympic i całkowite zakończenie jego działalności.

VI.2. Drugie kryterium obrony upadającego przedsiębiorstwa: nie istnieje żadna inna mniej antykonkurencyjna alternatywa zakupu niż zgłoszone połączenie

- (76) W ramach badania rynku przeprowadzonego przez Komisję wykazano, że, z wyjątkiem Aegean, nie odnotowano żadnego uzasadnionego zainteresowania zakupem Olympic. Takiego zainteresowania nie było nawet po decyzji o zakazie z 2011 r., kiedy przewoźnik lotniczy był ewidentnie dostępny do sprzedaży na rzecz innych nabywców.

VI.3. Trzecie kryterium obrony upadającego przedsiębiorstwa: jeżeli nie dojdzie do połączenia, aktywa upadającego przedsiębiorstwa zostaną nieuchronnie wykluczone z rynku.

- (77) W ramach badania rynku wykazano, iż nie ma uzasadnionego zainteresowania podstawowymi aktywami Olympic, tj. jego marką/logo, dwustronnymi prawami przewozowymi i leasingowanymi samolotami turbośmigłowymi. Marka/logo Olympic powróciłaby, konkretnie rzecz biorąc, do swojego właściciela, państwa greckiego. Nawet jeżeli państwo greckie ogłosiłoby ponowny przetarg na markę, istnieje małe prawdopodobieństwo, by kupnem jej byłyby zainteresowane osoby trzecie z wyjątkiem Aegean.

VI.4. Wnioski dotyczące obrony upadającego przedsiębiorstwa

- (78) Na podstawie powyższych uwag oraz w świetle szczególnych i wyjątkowych okoliczności niniejszego przypadku, który charakteryzuje się przedłużającymi się, niesprzyjającymi warunkami gospodarczymi w Grecji, znacznym spadkiem liczby pasażerów na greckich trasach krajowych, dotychczasowym brakiem opłacalności Olympic bez możliwych perspektyw odwrócenia się tego trendu w najbliższej przyszłości, trudności finansowych spółki dominującej oraz jej ograniczonej zdolności i motywacji do dalszego wspierania finansowego Olympic, Komisja doszła do wniosku, że Olympic spełnia wymogi upadającego przedsiębiorstwa w rozumieniu wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych.

VI.5. Przyczynowość

- (79) Ponadto stwierdzono, że w wyniku przejęcia Olympic zaproponowanego przez Aegean struktura konkurencji na rynku nie pogorszyłaby się w stopniu większym, niż w przypadku, gdyby nie doszło do transakcji, a więc nie można twierdzić, że pogorszenie takie byłoby nią spowodowane.

VII. WNIOSEK

- (80) Z powodów wymienionych powyżej w decyzji stwierdza się, że planowana koncentracja nie doprowadzi do istotnego zakłócenia skutecznej konkurencji na rynku wewnętrznym lub jego istotnej części.
- (81) W związku z tym, zgodnie z art. 2 ust. 2 i art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 57 Porozumienia EOG, należy stwierdzić zgodność koncentracji z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.