

**Streszczenie decyzji Komisji****z dnia 26 stycznia 2011 r.****uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG****(Sprawa COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines)***(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 316 wersja ostateczna)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2012/C 195/10)

W dniu 26 stycznia 2011 r. Komisja przyjęła decyzję na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw („rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”) (1), a w szczególności art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. 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](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

(1) Dnia 24 czerwca 2010 r. Komisja otrzymała zgłoszenie dotyczące proponowanej koncentracji („transakcji”) na podstawie art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 („rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”), w wyniku której grupa przedsiębiorstw Vassilakis Group, Grecja („Vassilakis”), Marfin Investment Group, Grecja („Marfin”), oraz grupa przedsiębiorstw Laskaridis Group, Grecja („Laskaridis”) (łącznie zwane „stronami”) uzyskują, w wyniku zakupu akcji, wspólną kontrolę nad nowym przedsiębiorstwem powstałym w wyniku połączenia („podmiotem powstałym w wyniku połączenia”), łączącym działalność następujących, dotychczas niezależnych przedsiębiorstw greckich:

- a) Aegean Airlines SA („Aegean”); oraz
- b) Olympic Air SA („Olympic Air”), Olympic Handling SA („Olympic Handling”) i Olympic Engineering SA („Olympic Engineering”) (łącznie zwanych „Olympic”).

**I. STRONY**

- (2) Vassilakis jest prywatną grecką grupą przedsiębiorstw dokonujących inwestycji w sektorach lotnictwa (Aegean), obsługi naziemnej (Goldair Handling), wynajmu i leasingu samochodów oraz przewozu i dystrybucji samochodów.
- (3) Marfin jest grupą inwestycyjną dokonującą inwestycji w sektorach lotnictwa (Olympic Air), obsługi naziemnej (Olympic Handling), usług w zakresie serwisowania, napraw i generalnych przeglądów (Olympic Engineering), usług cateringowych podczas lotu (Olympic Catering), żeglugi (w tym należące do Attica Group linie żeglugowe Superfast i Blue Star, które obsługują kilka tras między greckimi portami kontynentalnymi a wyspami na Morzu Egejskim oraz świadczą inne usługi w zakresie transportu

pasażerów i samochodów oraz towarów na Morzu Egejskim), opieki zdrowotnej, technologii informatycznych i telekomunikacyjnych, turystyki i rekreacji oraz sektorze produktów żywnościowych i napojów.

- (4) Laskaridis jest prywatną grupą przedsiębiorstw dokonującą inwestycji w sektorze lotnictwa (Aegean), sektorze żeglugowym i stoczniowym, sektorach obsługi naziemnej, turystyki i nieruchomości.
- (5) Aegean jest notowanym na giełdzie niezależnym greckim przewoźnikiem lotniczym świadczącym regularne i czarterowe usługi w zakresie przewozu lotniczego osób i przewozu towarów. Od 1999 r. Aegean oferuje regularne loty na krajowych trasach w Grecji oraz krótkich trasach międzynarodowych. Posiada bazę w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach i obecnie obsługuje ponad 45 krótkich tras (w tym niektóre trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej). Aegean przystąpił do Star Alliance dnia 30 czerwca 2010 r. (2).
- (6) Olympic jest pod wyłączną kontrolą Marfin i składa się z trzech podmiotów:

- (i) Olympic Air zajmuje się przewozem lotniczym osób i towarów. Przedsiębiorstwo to rozpoczęło działalność dnia 1 października 2009 r. po prywatyzacji dotychczasowego przedsiębiorstwa Olympic Airlines, w ramach której Marfin przejął markę, przydziały czasu i koncesje likwidowanego Olympic Airlines (3). Olympic Air obsługuje centrum logistyczne w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach oraz około 40 krótkich tras (w tym niektóre trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej). Przedsiębiorstwo to nie należy do żadnego sojuszu;

(1) Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1. Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) wprowadził pewne zmiany, na przykład termin „Wspólnota” zastąpiono terminem „Unia”, a termin „wspólny rynek” terminem „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji stosowana będzie terminologia zawarta w TFUE.

(2) Oczekuje się, że podmiot powstały w wyniku połączenia może być członkiem Star Alliance.

(3) Utworzenie nowego przedsiębiorstwa Olympic zostało zatwierdzone przez Komisję Europejską (zob. sprawy dotyczące pomocy państwa N 321/08, N 322/08 i N 323/08) pod warunkiem wypełnienia w całości zobowiązań przedstawionych przez władze greckie.

(ii) Olympic Handling oferuje pełny zakres usług obsługi naziemnej na 39 greckich lotniskach, świadcząc usługi na rzecz Olympic Air oraz zewnętrznych linii lotniczych;

(iii) przedsiębiorstwo Olympic Engineering jest obecnie w fazie rozruchu, a będzie świadczyć usługi w zakresie serwisowania, napraw i generalnych przeglądów, począwszy od obsługi ogólnych czynności dla pojedynczych samolotów po pełne pakiety obsługi komercyjnych statków powietrznych.

## II. KONCENTRACJA I WYMIAR WSPÓLNOTOWY

- (7) Transakcja dotyczy przejęcia wspólnej kontroli nad nowym przedsiębiorstwem powstałym w wyniku połączenia, a zatem stanowi koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
- (8) Transakcja ma wymiar wspólnotowy w rozumieniu art. 1 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

## III. PROCEDURA

- (9) Po pierwszej fazie analizy rynkowej Komisja stwierdziła, że transakcja wchodzi w zakres rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, i wyraziła poważne wątpliwości dotyczące jej zgodności z rynkiem wewnętrznym i z Porozumieniem EOG. W konsekwencji dnia 30 lipca 2010 r. Komisja wszczęła postępowanie na mocy art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
- (10) Druga faza analizy rynkowej potwierdziła istnienie wątpliwości związanych z konkurencją na kilku rynkach, co doprowadziło do wydania pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń („SO”) dnia 20 października 2010 r. Strony miały możliwość przedstawienia swoich poglądów w pisemnej odpowiedzi na SO oraz złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym, które odbyło się dnia 11 listopada 2010 r. Dnia 18 listopada 2010 r. stronom przesłano uzupełnienie pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń („SSO”); natomiast dnia 6 grudnia 2010 r. Komisja przesłała stronom pismo zawierające opis stanu faktycznego.
- (11) Dnia 12 listopada 2010 r. strony przedstawiły zobowiązania zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Zobowiązania te uległy zmianie trzykrotnie, a ostateczna wersja zestawu zobowiązań została przedłożona dnia 6 grudnia 2010 r. W celu zebrania opinii uczestników rynku na temat skuteczności proponowanych zobowiązań Komisja przeprowadziła dwa testy rynkowe.
- (12) Dnia 26 stycznia 2011 r. Komisja, zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, przyjęła decyzje uznającą transakcję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG („decyzję”).

## IV. WŁAŚCIWE RYNKI

### 1. Przewóz lotniczy osób

#### 1.1. Tradycyjne podejście oparte na zestawieniu punkt odlotu/punkt przylotu (OiP)

(13) Transakcję ocenia się zgodnie z tradycyjnym podejściem opartym na zestawieniu „punkt odlotu/punkt przylotu” (OiP), tj. każde zestawienie OiP stanowi oddzielny rynek mający swoje własne cechy pod względem struktury pasażerów i właściwości produktów.

#### 1.2. Pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu i pasażerowie nieprzykładający do niego wagi

(14) Komisja tradycyjnie rozróżnia dwie kategorie pasażerów o różnej wrażliwości cenowej. Pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu (nieprzykładający wagi do ceny) podróżują w interesach, często wymagają znacznej elastyczności przy kupowaniu biletów (na przykład bezpłatnego anulowania, zmian czasu odlotu itp.) i są gotowi płacić wyższe ceny za tę elastyczność. Pasażerowie nieprzykładający wagi do czynnika czasu (przykładający wagę do ceny) podróżują przede wszystkim w celach urlopowych lub aby odwiedzić przyjaciół bądź krewnych („VFR”), zwykle dokonują rezerwacji z dużym wyprzedzeniem, na ogół nie wymagają elastyczności przy rezerwacji.

(15) Analiza rynkowa pokazała, że pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu i pasażerowie nieprzykładający do niego wagi stanowią dwie odmienne grupy pasażerów. Jednakże kwestią otwartą w kontekście niniejszej decyzji pozostaje to, czy pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu i pasażerowie nieprzykładający do niego wagi należą do dwóch odrębnych rynków lub czy należy zdefiniować jeden rynek obejmujący wszystkich pasażerów, jako że ocena pod kątem konkurencji pozostaje taka sama niezależnie od dokładnej definicji rynku.

#### 1.3. Substytucja intermodalna

(16) Definiując odpowiednie rynki OiP w zakresie usług przewozu lotniczego, Komisja rozpatrzyła uprzednio inne, alternatywne rodzaje transportu w zakresie, w jakim są one zamienne względem podróży lotniczych na przedmiotowych trasach (konkurencja między różnymi rodzajami transportu – konkurencja intermodalna).

(17) W analizowanej sprawie strony twierdziły, że konkurencja intermodalna ze strony przewozów promowych odnosi się do tras Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Rhodes, Ateny–Mykonos, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos oraz Ateny–Samos w zakresie, w jakim promy należy uwzględnić we właściwym rynku wraz z usługami lotniczymi. Na podobnej zasadzie usługi kolejowe powinny być ujęte we właściwym rynku na trasie Ateny–Thessaloniki.

(18) Jednakże analiza rynkowa pokazała, że transport promowy jest, ogólnie rzecz biorąc, odległym substytutem podróży lotniczej na wszystkich problematycznych trasach, gdyż usługi promowe oferują w znacznej mierze inny produkt niż usługi lotnicze, różniący się pod względem istotnych czynników konkurencyjności, takich jak cena, łączny czas podróży, dostępność rozkładów, jak również jakość, wygoda oraz solidność usługi. Analiza rynkowa pokazała również, że ani Aegean ani Olympic Air nie uwzględniają promów przy ustalaniu cen.

(19) Ponadto analiza rynkowa pokazała, że istnieją znaczne różnice również pomiędzy usługami kolejowymi i lotniczymi w odniesieniu do istotnych parametrów konkurencyjności, takich jak czas podróży, poziom częstotliwości oraz jakość i wygoda usługi, oraz że kolej nie jest postrzegana jako właściwy element presji konkurencyjnej ani przez Aegean i Olympic Air ani przez ich konkurentów.

#### 1.4. Wnioski dotyczące definicji rynków

(20) Stwierdza się, że w odniesieniu do pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu usługi promowe oraz usługi lotnicze należą do dwóch oddzielnych rynków, z wyjątkiem trasy Ateny–Mykonos. Na trasie Ateny–Mykonos usługi lotnicze i usługi promowe należą do tego samego rynku produktowego w odniesieniu do pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu. W odniesieniu do rynków pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów, kwestię tego, czy usługi lotnicze i usługi promowe należą do tego samego rynku, można pozostawić otwartą w kontekście niniejszej decyzji, z wyjątkiem tras Ateny–Mykonos oraz Ateny–Rhodes, jako że ocena pod kątem konkurencji pozostaje taka sama niezależnie od tego, czy usługi promowe zostaną uwzględnione we właściwym rynku czy nie. Dzieje się tak, dlatego że, jak zostanie pokazane w analizie poszczególnych tras, usługi promowe są jedynie odległym substytutem usług lotniczych na przedmiotowych trasach. W przypadku trasy Ateny–Mykonos usługi lotnicze i promowe są częścią tego samego rynku produktowego, jeśli chodzi o rynki pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów. W przypadku trasy Ateny–Rhodes usługi lotnicze i promowe nie należą do tego samego rynku produktowego, jeżeli chodzi o rynki pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów.

(21) Podobnie w odniesieniu do trasy Ateny–Thessaloniki analiza rynkowa pokazała, że kolej nie jest realną alternatywą dla usług lotniczych na tej trasie, gdyż ma znacznie niższą jakość od usług lotniczych. Dlatego też usług kolejowych nie należy uwzględniać we właściwym rynku dla jakiegokolwiek segmentu pasażerów na trasie Ateny–Thessaloniki.

#### 2. Trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej

(22) Olympic Air oraz Aegean konkurują obecnie na rynku o przyznanie tras w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w Grecji, które przyznaje HCAA w drodze przetargu.

(23) Uwzględniając, iż jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłóciła skuteczną konkurencję na tym rynku, Komisja, niezależnie od dokładnej definicji rynku, pozostawiła otwartą kwestię dokładnej definicji rynku produktowego i geograficznego w odniesieniu do rynku przyznawania tras w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w Grecji.

#### 3. Obsługa naziemna

(24) Transakcja doprowadziła do wertykalnych zmian na rynku obsługi naziemnej w różnych greckich portach lotniczych.

(25) Zgodnie z precedensami na tym rynku właściwy rynek produktowy obsługi naziemnej obejmuje zarówno obsługę pasażerów, jak i statków powietrznych. Komisja pozostawiła otwartą kwestię dokładnej definicji geograficznej w kontekście decyzji, zważywszy że jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłóciła skuteczną konkurencję w odniesieniu do rynku obsługi naziemnej, niezależnie od dokładnej definicji rynku geograficznego.

#### 4. Pozostałe rynki

(26) Transakcja doprowadziła do zmian na innych rynkach, mianowicie rynku serwisowania, napraw i generalnych przeglądów („MRO”), rynku usług cateringowych podczas lotu oraz rynku świadczenia miejsc lotniczych organizatorom wyjazdów grupowych. Kwestię dokładnej definicji rynku w odniesieniu do wszystkich tych rynków pozostawiono otwartą w kontekście decyzji, gdyż jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłóciła skuteczną konkurencję w odniesieniu do któregokolwiek z tych rynków, niezależnie od dokładnej definicji rynku.

### V. OCENA WPŁYWU TRANSAKCJI NA KONKURENCJĘ

#### 1. Ramy analityczne

(27) W swojej ocenie wpływu transakcji na konkurencję Komisja musi porównać sytuację po przeprowadzeniu transakcji z sytuacją, która mogłaby zaistnieć pod nieobecność transakcji („sytuacją hipotetyczną”).

(28) Strony twierdziły, że rynek grecki jest zbyt mały na to, aby umożliwić trwałą konkurencję pomiędzy dwoma przewoźnikami świadczącymi pełny zakres usług, jakimi są Aegean i Olympic Air, i w rezultacie wszystkie trasy mogą być obsługiwane z zyskiem przez tylko jednego przewoźnika. Dlatego też strony stwierdziły, że jest mało prawdopodobne, że istniałaby sytuacja, w której Aegean i Olympic Air mogłyby nadal konkurować na kilku trasach krajowych i międzynarodowych, gdyby transakcja nie doszła do skutku.

(29) Zgodnie z analizą rynku nie ma powodów, aby uważać, że rynek grecki nie może zapewnić możliwości działania więcej niż jednego przewoźnika, być może przy zastosowaniu innych modeli biznesowych. Analiza sytuacji konkurencyjnej, która mogłaby zaistnieć pod nieobecność transakcji, wykazuje, że Olympic Air i Aegean byłyby w stanie działać na greckim rynku, być może w zrestrukturyzowanej lub zmniejszonej formie.

(30) Gdyby transakcja nie doszła do skutku, Aegean i Olympic Air mogłyby nadal, w dającej się przewidzieć przyszłości, konkurować na dziesięciu greckich trasach krajowych, tj. Ateny–Chania, Ateny–Kos, Ateny–Mykonos, Ateny–Rhodes, Ateny–Samos, Ateny–Mytilini, Ateny–Herakleion, Ateny–Chios, Ateny–Santorini i Ateny–Thessaloniki. W konsekwencji Komisja oceniła skutki wyeliminowania konkurencji na tych trasach krajowych.

(31) Jeżeli chodzi o trasy międzynarodowe, na które transakcja ma wpływ, kwestią tego, jaka prawdopodobnie zaistniałaby sytuacja, gdyby połączenie nie doszło do skutku, pozostawiono otwartą, ponieważ proponowana koncentracja nie zakłóciłaby znacząco skutecznej konkurencji na żadnej z tych tras międzynarodowych.

## 2. Ocena

### 2.1. Przewóz lotniczy osób

2.1.1. Transakcja prowadzi do powstania bardzo dużych udziałów w rynkach na kilku greckich trasach krajowych

(32) W okresie od stycznia do czerwca 2010 Olympic Air i Aegean razem kontrolowały [90–100 %] ruchu pasażerskiego na greckich trasach krajowych i [30–40 %] ruchu pasażerskiego na trasach międzynarodowych z Międzynarodowego Portu Lotniczego w Atenach.

(33) Na podstawie definicji rynku wykluczającej promy i kolej na trasach, na których te środki transportu są dostępne, transakcja doprowadziłaby do powstania skrajnie dużych łącznych udziałów w rynku, w kilku przypadkach osiągniętych 100 %.

(34) Gdyby właściwe rynki obejmowały inne środki transportu (promy lub kolej w zależności od trasy), łączne udziały w rynku Aegean i Olympic Air byłyby znacznie niższe. Jednakże, biorąc pod uwagę, że inne środki transportu wywierają ograniczoną presję konkurencyjną na usługi lotnicze ze względu na bardzo odmienne cechy produktu, tak ustalone udziały w rynku nadmiernie zwiększyłyby znaczenie innych rodzajów transportu i w dużym stopniu niedoszacowały faktyczną presję konkurencyjną wyieraną przez Aegean i Olympic Air na siebie nawzajem.

(35) Ponadto Marfin, poprzez swoją spółkę zależną Attica, samodzielnie kontroluje dwie firmy promowe działające w Grecji, tj. Blue Star Ferries i Superfast Ferries. W konsekwencji presja konkurencyjna tych usług promowych na podmiot powstały w wyniku połączenia jest ograniczona przez fakt, że są one kontrolowane przez Marfin.

### 2.1.2. Ścisła konkurencja pomiędzy Aegean i Olympic Air

(36) Między Aegean i Olympic Air istnieje bardzo ścisły stosunek konkurencyjny. To wyraźnie odróżnia je od innych krajowych linii lotniczych działających na dużo mniejszą skalę i od krajowych operatorów promowych, którzy oferują produkty różniące się od produktów oferowanych przez Aegean i Olympic Air w kilku istotnych aspektach konkurencyjnych i których system ustalania cen jest mniej skomplikowany w przypadku tras krajowych.

### 2.1.3. Traktowanie tras, z których Olympic Air i Aegean zrezygnowały po ogłoszeniu transakcji

(37) Po przeanalizowaniu dokumentów wewnętrznych Aegean i Olympic Air Komisja ustaliła, że rezygnacje, które Aegean bądź Olympic Air przeprowadziły po ogłoszeniu transakcji, a które dotyczyły tras Ateny–Kefallonia, Ateny–Limnos, Ateny–Sofia, Ateny–Bukareszt, Ateny–Ioannina, Ateny–Kawala, Ateny–Tirana, Ateny–Wiedeń, Ateny–Corfu,

Thessaloniki–Chania, Thessaloniki–Herakleion, Thessaloniki–Mytilini, Thessaloniki–Rhodes oraz Ateny–Mediolan, rozważano już przed rozpoczęciem rozmów na temat transakcji. W konsekwencji takie wycofania się z prowadzonych operacji nie zostały uznane za związane konkretnie z przedmiotowym połączeniem.

(38) Dlatego też Komisja nie analizowała tych tras, z wyjątkiem trasy Ateny–Corfu, w przypadku której stwierdzono, że transakcja wyeliminuje potencjalną konkurencję między Aegean i Olympic Air.

### 2.1.4. Eliminacja rzeczywistej i potencjalnej konkurencji na greckich trasach krajowych

#### Konkurencja rzeczywista

(39) Transakcja mogła doprowadzić do znacznego zakłócenia skutecznej konkurencji ze względu na eliminację rzeczywistej konkurencji na dziewięciu trasach krajowych: Ateny–Thessaloniki, Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Rhodes, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos i Ateny–Samos, bez względu na to, czy określone zostaną oddzielne rynki dla pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu, pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu czy ogółu pasażerów (dwa ostatnie rynki mogą ewentualnie obejmować usługi promowe<sup>(1)</sup>).

(40) W istocie w odniesieniu do pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu, dla których w oczywisty sposób promy nie są alternatywą, transakcja doprowadziłaby do stworzenia *de facto* monopolu i eliminacji konkurencji pomiędzy dwoma szczególnie ściśle konkurującymi podmiotami na tych trasach, z wyjątkiem trasy Ateny–Herakleion, na której Sky Express świadczy usługi na małą skalę. Faktycznie Athens Airways zaprzestały świadczenia usług we wrześniu 2010 r. i żadne inne planowe loty nie odbywają się obecnie na tych greckich trasach krajowych. Nawet jeżeli przedsiębiorstwo Athens Airways miałyby wznowić działalność, jest mało prawdopodobne, aby wywierało znaczącą presję na podmiot powstały w wyniku połączenia, biorąc pod uwagę małą skalę działalności tego przedsiębiorstwa. Tak samo wygląda sytuacja Sky Express na trasie Ateny–Herakleion, na której przedsiębiorstwo to obsługuje przeloty raz dziennie, natomiast Aegean i Olympic razem obsługują ruch dziesięć razy większy.

(41) Jeśli chodzi o pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu, w decyzji wyróżnia się trasy, w przypadku których usługi intermodalne nie są częścią tego samego rynku, co usługi lotnicze, (Ateny–Thessaloniki i Ateny–Rhodes) oraz wszystkie pozostałe przedmiotowe trasy, w przypadku których uwzględnienie usług promowych na tym samym rynku pozostało kwestią otwartą:

a) jeżeli chodzi o trasy Ateny–Thessaloniki i Ateny–Rhodes, transakcja doprowadziłaby do powstania łącznych udziałów w rynkach na poziomie 90 % lub więcej i eliminacji konkurencji pomiędzy dwoma szczególnie ściśle konkurującymi podmiotami;

<sup>(1)</sup> Wyjątek stanowią tu intermodalne środki transportu, które nie są ujęte na tym samym rynku, co usługi lotnicze w przypadku wszystkich kategorii pasażerów na trasach Ateny–Rhodes (prom) i Ateny–Thessaloniki (kolej).

b) jeżeli chodzi o trasy Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos i Ateny–Samos, zastosowanie ma ta sama argumentacja, co w przypadku tras Ateny–Thessaloniki i Ateny–Rhodes, w przypadku gdyby promy nie zostały uznane za część tego samego rynku. Jeżeli promy byłyby uznane za część tego samego rynku, udział stron w rynku (pomijając Attica Group, spółkę zależną Marfin) wahałby się pomiędzy [30–70 %] w okresie zimowym 2009–2010 i pomiędzy [10–60 %] w części okresu letniego 2010 r. (tj. kwiecień–lipiec 2010 r.). Znaczenie udziałów w rynkach oraz konkurencji ze strony usług promowych jest jednak ograniczone, ponieważ usługi promowe wykazują znaczny stopień zróżnicowania w porównaniu z usługami lotniczymi. W konsekwencji jest mało prawdopodobne, aby promy mogły dyscyplinować zachowanie podmiotu powstałego w wyniku połączenia, w szczególności w kwestii ustalania taryf, po dokonaniu transakcji.

- (42) Odnośnie do ewentualnego rynku obejmującego wszystkich pasażerów, wnioski dotyczące segmentu pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu stosują się odpowiednio, chociaż rzeczywiste poziomy udziałów w rynkach nieznacznie się różnią.

#### Potencjalna konkurencja

- (43) Analiza rynkowa pokazała również, że transakcja mogła prowadzić do eliminacji potencjalnej konkurencji między Aegean a Olympic Air na trasie Ateny–Corfu. Powodem jest to, że Aegean i Olympic Air są potencjalnymi konkurentami na tej trasie, biorąc pod uwagę w szczególności ich bazę w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach oraz fakt, iż trasa ta w przeszłości wykazywała wystarczający popyt, aby utrzymać na niej operacje (przynajmniej) dwóch przewoźników.

#### 2.1.5. Wnioski dotyczące oceny poszczególnych tras

- (44) Komisja stwierdza, że transakcja mogła w znaczący sposób zakłócić skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym lub jego znacznej części w rozumieniu art. 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, w szczególności w wyniku stworzenia dominującej pozycji w odniesieniu do ewentualnych rynków pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu na trasach Ateny–Thessaloniki, Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Rhodes, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos oraz Ateny–Samos, oraz na trasach Ateny–Rhodes oraz Ateny–Thessaloniki, jeżeli chodzi o ewentualne rynki pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów. W przypadku rynków, na których usługi promowe mogą być częścią właściwego rynku, mianowicie ewentualnych rynków pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów na trasach Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos oraz Ateny–Samos, nie jest konieczne definitywne stwierdzenie powstania dominującej pozycji, zważywszy że, nawet wobec braku powstania dominującej pozycji, transakcja w każdym razie w znaczący sposób zakłóciłaby skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym w wyniku eliminacji szczególnie ścisłego stosunku konkurencyjnego między Aegean a Olympic

Air, a tym samym istotnych elementów presji konkurencyjnej, jaką obie linie lotnicze wywierają na siebie przed transakcją.

- (45) Ponadto transakcja w znaczący sposób zakłóciłaby skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym poprzez wyeliminowanie wiarygodnego potencjalnego nowego podmiotu na trasie Ateny–Corfu.
- (46) Natomiast nie stwierdzono żadnych wątpliwości dotyczących konkurencji na innych krajowych i międzynarodowych trasach, na których obecnie konkurują Aegean i Olympic Air. Dzieje się tak, gdyż po transakcji na tych pozostałych trasach podmiot powstały w wyniku połączenia nadal stałby wobec wystarczającej konkurencji.

2.1.6. Spowodowane połączeniem wejście na trasy krajowe nie jest prawdopodobne, nie odbywa się w odpowiednim czasie i nie jest wystarczające

- (47) W decyzji przeanalizowano również, w jakim stopniu jakiegokolwiek wejście na rynek nowego podmiotu po transakcji może stanowić element presji na zachowanie podmiotu powstałego w wyniku połączenia na trasach, na których konkurencja między Aegean a Olympic Air zostałaby wyeliminowana lub znacząco ograniczona w wyniku transakcji. Aby można było uznać wejście na rynek nowego podmiotu za wystarczający element presji konkurencyjnej, trzeba wykazać, że jest ono prawdopodobne, odbywa się w odpowiednim czasie i jest wystarczające, aby przywrócić presję konkurencyjną, którą Aegean i Olympic Air nadal wywierałyby na siebie pod nieobecność transakcji.

- (48) Analiza rynkowa pokazała, że istnieje szereg istotnych barier wejścia na rynek lub ekspansji na wszystkich greckich trasach krajowych, które wspólnie czynią mało prawdopodobnym wejście na rynek jakiegokolwiek krajowego lub zagranicznego konkurenta i wywieranie wiarygodnej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku połączenia po zawarciu transakcji. W rzeczywistości stwierdzono, że aby móc zdyscyplinować zachowanie podmiotu powstałego w wyniku połączenia na greckich trasach krajowych, nowy podmiot wchodzący na rynek musiałby mieć bazę w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach i musiałby wypracować markę, która mogłaby zdobyć rozpoznawalność podobną do tej, jaką mają marki Aegean i Olympic Air. Ponadto nowy podmiot wchodzący na rynek musiałby poradzić sobie z wysokimi kosztami utopionymi, mieć dostęp do krajowych i międzynarodowych możliwości przesiadkowych oraz stworzyć sieć kanałów dystrybucji w Grecji.

- (49) Komisja stwierdziła, że po zawarciu transakcji żadne wejście na grecki rynek krajowy nie będzie prawdopodobne, nie odbędzie się w odpowiednim czasie i nie będzie wystarczające, aby wyrzucić presję na podmiot powstały w wyniku połączenia.

#### 2.2. Trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej

- (50) W decyzji stwierdza się, że jest mało prawdopodobne, aby transakcja prowadziła do znaczącego zakłócenia skutecznej konkurencji w odniesieniu do rynku przyznawania tras w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w Grecji, zważywszy że podmiot powstały w wyniku połączenia nadal konkurowałby z innymi podmiotami działającymi już na tym rynku, mianowicie Sky Express i Astra.

(51) Ponadto dwie linie lotnicze, mianowicie Danish Air Transport oraz rumuński Carpatair, zgłosiły wyraźne zainteresowanie złożeniem oferty na greckie trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w kolejnej rundzie przetargów, a analiza rynkowa potwierdziła, że w przeciwieństwie do lotów regularnych, linie lotnicze mogą rozpocząć działalność na trasach w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej na względnie małą skalę.

### 2.3. Obsługa naziemna w greckich portach lotniczych

(52) Komisja przeanalizowała zarówno kwestię wertykalną wynikającą z wertykalnego związku między rynkiem obsługi naziemnej a rynkiem przewozów lotniczych, jak również prawdopodobieństwo koordynacji, po zawarciu transakcji, między Olympic Handling, Goldair (w które zainwestowało przedsiębiorstwo Vassilakis) i niezależnymi konkurentami Swissport International i Swissport Hellas Sud.

(53) Analiza rynkowa ujawniła, że nawet gdyby podmiot powstały w wyniku połączenia podjął próbę wpłynięcia na zachowanie Goldair na rynku, Swissport mógłby podważyć jakiegokolwiek wysiłki na rzecz koordynacji. Rzeczywiście Swissport jest silnym i solidnym podmiotem na greckim rynku obsługi naziemnej, agresywnie zdobywającym udział w rynku.

(54) Komisja stwierdziła zatem, że transakcja raczej nie doprowadzi do skoordynowanych efektów, gdyż struktura rynku po połączeniu nie doprowadzi do zwiększenia bodźców do tego, aby uczestnicy rynku zawierali porozumienia o charakterze zmywy. W odniesieniu do wertykalnego związku między obsługą naziemną a przewozem lotniczym analiza rynkowa nie wskazywała, że transakcja może prowadzić do jakichkolwiek efektów wertykalnych.

(55) Dlatego też jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłócała skuteczną konkurencję na rynku usług obsługi naziemnej w Grecji.

### 2.4. Pozostałe rynki

(56) Zgodnie z wynikami analizy rynkowej jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłócała skuteczną konkurencję na rynku usług serwisowania, napraw i generalnych przeglądów („MRO”), usług cateringowych podczas lotu (wertykalnie związanych z rynkiem przewozów lotniczych osób) oraz na rynku świadczenia miejsc lotniczych organizatorom wyjazdów grupowych, gdzie przedsiębiorstwo Olympic jest obecne tylko w ograniczonym zakresie.

## VI. KORZYŚCI ZWIĄZANE Z EFEKTYWNOŚCIĄ

(57) Jak wskazano w wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych, to strony mają wykazać, że proponowane korzyści związane z efektywnością rekompensują antykonkurencyjne skutki połączenia. Strony powinny wykazać, że spełnione zostały następujące trzy warunki łączne: (i) korzyści związane z efektywnością przyniosą korzyści konsumentom; (ii) korzyści związane z efektywnością są charakterystyczne dla połączenia oraz (iii) korzyści związane z efektywnością można zweryfikować<sup>(1)</sup>.

(58) Strony nie wykazały, że powyższe warunki zostały spełnione w tym przypadku.

## VII. ANALIZA SYTUACJI FINANSOWEJ STRON

(59) Komisja przeanalizowała również sytuację finansową stron.

(60) Ocena przeprowadzona przez Komisję doprowadziła do wniosku, że perspektywy Aegean są pozytywne, niezależnie od transakcji.

(61) Jeżeli chodzi o ogólną sytuację Olympic Air, stwierdzono, że Olympic Air ponosiło straty. W szczególności Olympic Air jako przedsiębiorstwo rozpoczynające działalność angażowało się w agresywną strategię cenową, która miała wpływ na jego przychody. Analiza Komisji wykazała jednak, że wdrażane są środki restrukturyzacyjne, a rentowność Olympic Air stale się poprawia.

(62) Jest zatem prawdopodobne, że pod warunkiem zastosowania dalszych środków restrukturyzacyjnych wyniki finansowe Olympic Air ulegną dalszej poprawie w dającej się przewidzieć przyszłości. Ponadto Olympic Air należy do Marfin, stąd jego sytuację finansową należałoby umieścić w kontekście szerszej sytuacji finansowej jego jedynej spółki macierzystej, Marfin. Zważywszy na poziom kosztów związanych z hipotetycznym wyjściem Olympic Air z rynku, Marfin może albo dalej wspierać swoją spółkę zależną albo sprzedać ją zamiast ponosić straty finansowe.

(63) Chociaż strony o to nie prosiły, Komisja zdecydowała się przeanalizować sytuację Olympic pod kątem trzech kryteriów wymienionych w pkt 90 wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych<sup>(2)</sup>. W tym względzie analiza rynkowa ujawniła, że:

a) jest mało prawdopodobne, aby pod nieobecność transakcji przedsiębiorstwo Olympic Air zostało wyparte z rynku w bliskiej przyszłości;

b) mogą istnieć mniej antykonkurencyjne środki alternatywne niż proponowana koncentracja; oraz

c) pod nieobecność transakcji aktywa Olympic Air nie opuściłyby nieuchronnie rynku, w szczególności ponieważ marka Olympic jest bardzo atrakcyjnym aktywem, o dużym prawdopodobieństwie znalezienia potencjalnego nabywcy, który wykorzystałby ją do obsługi lotów na rynku greckim.

<sup>(1)</sup> Wytyczne w sprawie połączeń horyzontalnych, pkt 78.

<sup>(2)</sup> Zgodnie z ust. 90 wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych „Komisja uznaje następujące trzy kryteria za najważniejsze do zastosowania w „obronie upadającego przedsiębiorstwa”. Po pierwsze, przedsiębiorstwo, które podobno ma upaść, zostałoby w najbliższej przyszłości wyparte z rynku ze względu na trudności finansowe, jeśli nie zostałoby przejęte przez inne przedsiębiorstwo. Po drugie, nie istnieje żadna inna mniej antykonkurencyjna alternatywa zakupu niż owe połączenie. Po trzecie, gdyby nie doszło do połączenia aktywa upadającego przedsiębiorstwa nieuchronnie opuściłyby rynek.” W celu uniknięcia wątpliwości należy zauważyć, że strony nie powoływały się na tak zwaną „obronę upadającego przedsiębiorstwa”.

(64) W decyzji stwierdzono zatem, że nie można powiedzieć, iż pogorszenie struktury konkurencyjnej powstałej po transakcji nie będzie bezpośrednio spowodowane przez transakcję.

### VIII. ZOBOWIĄZANIA

(65) W reakcji na wątpliwości dotyczące konkurencji wskazane przez Komisję strony przedłożyły zobowiązania, które trzykrotnie zmieniono. Wszystkie wersje zobowiązań przedłożonych przez strony mają jedną wspólną cechę; wszystkie polegają głównie na przedstawieniu oferty zwolnienia przedziałów czasowych w różnych greckich portach lotniczych łączących trasy, na których wskazano wątpliwości dotyczące konkurencji. Środkiem zaradczym w odniesieniu do przedziałów czasowych towarzyszyły również pewne dodatkowe zobowiązania, na przykład oferta dla nowych podmiotów wchodzących na rynek w zakresie a) zawarcia porozumienia międzyliniowego <sup>(1)</sup> z podmiotem powstałym w wyniku połączenia dotyczącego problematycznych tras oraz b) udziału w programie lojalnościowym „frequent flyer” podmiotu powstałego w wyniku połączenia w przypadku wskazanych par miast obsługiwanych przez nowe podmioty wchodzące na rynek.

(66) Zobowiązania w zakresie przedziałów czasowych przewidywały, że prawa nabyte dla przekazanych przedziałów zostaną uzyskane po wykorzystaniu przedziałów przez nowy podmiot wchodzący na rynek przez [0–6] kolejnych sezonów IATA <sup>(2)</sup>. Przekazane przedziały mogłyby odbiegać o [0–15] minut od przedziałów, o jakie prosi nowy podmiot wchodzący na rynek.

(67) Dodatkowo strony zaoferowały udzielenie dostępu na niedyskryminujących warunkach do obsługi naziemnej oraz usług w zakresie serwisowania, napraw i generalnych przeglądów świadczonych przez podmiot powstały w wyniku połączenia w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach lub w każdym docelowym porcie lotniczym dla dziewięciu wyżej wymienionych tras.

(68) Zobowiązania miały obowiązywać przez (poufne) lub do czasu, aż nowe podmioty wchodzące na rynek uzyskają na poszczególnych trasach łączny udział w rynku na poziomie (poufne).

(69) Komisja przeprowadziła dwa testy rynkowe w celu zebrania opinii uczestników rynków właściwych na temat skuteczności proponowanych środków zaradczych.

(70) W tym przypadku, główne bariery wejścia na rynek nie są związane ani z dostępnością przedziałów czasowych ani z innymi aspektami, których dotyczą dodatkowe zobowiązania. W rzeczywistości, zważywszy na brak tłoku w portach lotniczych, co ma miejsce w przypadku większości portów lotniczych w analizowanym przypadku, wystarczająca ilość przedziałów czasowych jest udostępniana bezpłatnie przez właściwe zarządy portów lotniczych. Test rynkowy nie ujawnił żadnych wiarygodnych planów wejścia na rynek, ani ze strony międzynarodowych ani krajowych greckich przewoźników. W rezultacie nie mogło zaistnieć żadne prawdopodobne, odbywające się w odpowiednim czasie i wystarczające wejście na rynek, które dyscyplinowałoby zachowanie cenowe podmiotu powstałego w wyniku połączenia po zawarciu transakcji.

(71) Podobnie jak we wcześniejszych przypadkach, w ocenie uwzględniono czynnik łagodzący, polegający na tym, że Grecja przechodzi kryzys, który może mieć wpływ na rzeczywiste plany wejścia na rynek potencjalnych nowych podmiotów.

### IX. WNIOSEK

(72) Zgłoszona koncentracja, w wyniku której Vassilakis Group, Marfin Investment Group oraz Laskaridis Group uzyskują, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wspólną kontrolę nad nowym przedsiębiorstwem powstałym w wyniku przejęcia, obejmującym firmy Aegean Airlines SA oraz Olympic Air SA, Olympic Handling SA i Olympic Engineering SA, zostaje uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG.

<sup>(1)</sup> Porozumienie międzyliniowe to porozumienie między co najmniej dwoma liniami lotniczymi, na mocy którego umawiające się linie lotnicze akceptują dokumenty podrózne (bilety) drugiej strony.

<sup>(2)</sup> Lub cztery trasy eksploatowane tylko w sezonie letnim lub tylko w sezonie zimowym, po 4 sezonach letnich/zimowych.