Sažetak Odluke Komisije

od 9. listopada 2013.

o ocjenjivanju koncentracije spojive s unutarnjim tržištem i funkcioniranjem Sporazuma o EGP-u

(Predmet COMP/M.6796 – Aegean/Olympic II)

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 6561)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

(2015/C 25/05)

Komisija je 9.listopada 2013. donijela Odluku u predmetu koncentracije u skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika ([1])*, a posebno s njezinim člankom 8. stavkom 1. Primjerak cjelovitog teksta Odluke koji nije povjerljiv dostupan je na vjerodostojnom jeziku predmeta na web-mjestu Glavne uprave za tržišno natjecanje na sljedećoj adresi: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html*

I. **POSTUPAK**

(1) Tijela nadležna za tržišno natjecanje u Helenskoj Republici i Republici Cipru uputila su Komisiji 6. studenog 2012., u skladu s člankom 22. stavkom 1. Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004, prijedlog koncentracije u skladu s kojim poduzetnik Aegean Airlines S.A. („Aegean" ili „podnositelj prijave") planira steći, u smislu članka 3. stavka 1. točke (b) isključivu kontrolu nad poduzetnikom Olympic Air S.A. („Olympic"; zajedno s Aegeanom – „stranke" ili „koncentracija") kupnjom dionica („transakcija"). Komisija je prihvatila zahtjeve za upućivanje iz dviju odluka od 3. prosinca 2012.

(2) Europska komisija primila je 28. veljače 2013. obavijest o transakciji.

(3) Podnositelj prijave dostavio je 25. ožujka 2013. paket službenih obveza u skladu s člankom 6. stavkom 2. Uredbe o koncentracijama. Navedene obveze nisu provjerene na tržištu.

(4) Nakon ispitivanja prijave i na temelju prve faze istrage na tržištu, Komisija je izrazila ozbiljnu dvojbu u spojivost transakcije s unutarnjim tržištem i 23. travnja 2013. donijela je odluku o pokretanju postupka u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (c) Uredbe o koncentracijama („odluka o pokretanju postupka").

(5) Na zahtjev poduzetnika Aegean od 29. travnja 2013. odobren mu je 30. travnja 2013. pristup primjercima određenih ključnih podnesaka trećih stranaka koji nisu povjerljivi prikupljenima tijekom prve faze istrage.

(6) Podnositelj prijave zatražio je 3. svibnja 2013. produženje trajanja druge faze istrage za 16 radnih dana u skladu s člankom 10. stavkom 3. drugim podstavkom Uredbe o koncentracijama.

(7) Podnositelj prijave dostavio je svoje pisane primjedbe na odluku o pokretanju postupka 14. svibnja 2013.

(8) Komisija je 8. srpnja 2013. podnositelju prijave dostavila obavijest o utvrđenim činjenicama („obavijest") sukladno članku 18. Uredbe o koncentracijama.

(9) Podnositelj prijave dostavio je svoj odgovor na obavijest 23. srpnja 2013.

(10) Kao odgovor na zabrinutost zbog tržišnog natjecanja utvrđenu u obavijesti, podnositelj prijave dostavio je 22. kolovoza 2013. paket službenih obveza u skladu s člankom 8. stavkom 2. Uredbe o koncentracijama. Navedene obveze nisu provjerene na tržištu.

(11) Savjetodavni odbor sastao se 25. rujna 2013. i donio je pozitivno mišljenje o prijedlogu Komisije o proglašenju koncentracije spojivom s unutarnjim tržištem.

(12) Komisija je 9. listopada 2013. donijela odluku u skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe o koncentracijama o ocjenjivanju koncentracije spojivom s unutarnjim tržištem.

([1]) SL L 24, 29.1.2004., str. 1. („Uredba o koncentracijama").

II. **STRANKE**

(13) Poduzetnik Aegean grčki je zračni prijevoznik uvršten na burzu ([1]) koji pruža usluge zračnog prijevoza putnika i, u ograničenoj mjeri, usluge prijevoza robe. Poduzetnik od 1999. nudi usluge redovnih domaćih letova u Grčkoj i međunarodnih kratkih letova te trenutačno leti na otprilike 50 međunarodnih i nacionalnih bližih odredišta. Flota poduzetnika sastoji se od 29 zrakoplova obitelji Airbus A320. Glavno sjedište poduzetnika Aegean međunarodna je zračna luka u Ateni („AIA"), ali on posluje i iz ostalih grčkih i ciparskih zračnih luka, uključujući Solun, Heraklion i Larnacu. Aegean je član saveza Star Alliance.

(14) Poduzetnik Olympic grčki je zračni prijevoznik aktivan u zračnom prijevozu putnika i robe. On je u vlasništvu poduzetnika Marfin Investment Group („Marfin"), grčke investicijske skupine koja ulaže u niz sektora ([2]). Poduzetnik Olympic započeo je s radom 1. listopada 2009. nakon privatizacije bivšeg poduzetnika Olympic Airlines kada je poduzetnik Marfin stekao vlasništvo nad trgovačkim nazivom, slotovima i dozvolama poduzetnika Olympic Airlines. Olympic ima glavno sjedište na AIA-i i sporedno sjedište s jednom zrakoplovom u zračnoj luci Rodos. Olympic pruža usluge na nizu odredišta kratkih letova, uglavnom u Grčkoj. Od toga su 15 odredišta u Grčkoj linije u okviru obveze javne usluge („PSO"). Poduzetnik Olympic u svojoj floti trenutačno ima 17 zrakoplova (tri iz obitelji Airbus A320, 10 Bombardier Dash 8 Q400 i četiri Bombardier Dash 8 Q100). Poduzetnik Olympic planira u skoroj budućnosti […] imati flotu od samo jedne vrste zrakoplova i to turbopropelerske zrakoplove serije Bombardier Q. Olympic nije član niti jednog saveza zračnih prijevoznika.

(15) Poduzetnici Aegean i Olympic već su u prošlosti pokušali spojiti svoje operacije. Nakon podrobne istrage u predmetu *Olympic/Aegean Airlines („Olympic/Aegean I")*, Komisija je 26. siječnja 2011. zabranila predloženu koncentraciju između poduzetnika Aegean i Olympic ([3]).

III. **RELEVANTNA TRŽIŠTA PROIZVODA I ZEMLJOPISNA TRŽIŠTA**

(16) Transakcija ne utječe na druga tržišta osim na ona koja se odnose na usluge zračnog prijevoza putnika na linijama u okviru obveze javne usluge i usluge zračnog prijevoza putnika na komercijalnim linijama (izvan PSO-a).

III.1. **Zračne linije u okviru obveze javne usluge (PSO)**

(17) U Grčkoj na linijama u okviru PSO-a leti odabrani zračni prijevoznik na temelju isključive koncesije i stoga, do isteka koncesije, na istoj liniji niti jedan drugi zračni prijevoznik ne može pružati uslugu na komercijalnoj osnovi.

(18) Stoga bi se pružanje usluga na zračnim linijama u okviru PSO-a trebalo smatrati odvojenim od komercijalnog zračnog prijevoza putnika jer na zračnim linijama u okviru PSO-a koje su koncesijom dodijeljene jednom prijevozniku nema tržišnoga natjecanja. Tržišno natjecanje postoji na tome tržištu u fazi javnog natječaja.

(19) U svakom slučaju, točna definicija relevantnog tržišta proizvoda može se ostaviti otvorenom jer nije vjerojatno da će se transakcijom značajno ugroziti učinkovito tržišno natjecanje u pogledu zračnih linija u okviru PSO-a.

(20) U odnosu na zemljopisni opseg tržišta, Uredbom o obvezi javne usluge propisano je da prijevoznici koji nisu grčkog podrijetla (ali su iz EGP-a) moraju moći sudjelovati u javnim natječajima za zračne linije u okviru obveze javne usluge pod istim uvjetima kao i grčki zračni prijevoznici. Međutim, na temelju činjenice da zračne luke koje nisu aktivne na grčkom nacionalnom tržištu mogu sudjelovati pod istim uvjetima ne može se nužno zaključiti da je zemljopisno tržište šire od nacionalnog tržišta ([4]).

(21) U svakom slučaju, točna definicija relevantnog zemljopisnog tržišta proizvoda može se ostaviti otvorenom jer nije vjerojatno da će se transakcijom značajno ugroziti učinkovito tržišno natjecanje u pogledu zračnih linija u okviru PSO-a.

([1]) Aegean je uvršten na atenskoj burzi i njegovi su glavni dioničari skupina trgovačkih društava Vassilakis (38 %) i skupina trgovačkih društava Laskaridis (19 %).

([2]) Poduzetnik Marfin ulaže u sektore zrakoplovstva, prijevoza robe, zdravstvene skrbi, informacijske tehnologije i telekoma, turizma i slobodnog vremena te u sektore hrane i pića.

([3]) Odluka Komisije od 26. siječnja 2011. u predmetu COMP/M.5830 – *Olympic/Aegean Airlines*.

([4]) Na primjer, u sektoru prometa, Komisija je smatrala da tržišta na kojima se objavljuju natječaji za usluge javnog prijevoza u Francuskoj imaju u najboljem slučaju nacionalnu dimenziju (vidjeti Odluku Komisije od 29. listopada 2009. u prometu COMP/M.5557 – *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA*, stavci 43. – 46.). Vidjeti također Odluku Komisije od 26. siječnja 2011. u predmetu COMP/M.5830 – *Olympic/Aegean Airlines*.

III.2. **Komercijalne linije**

III.2.1. *Pristup polazišta i odredišta*

(22) U svojoj praksi donošenja odluka, Komisija je tradicionalno definirala relevantno tržište za usluge redovnog zračnog prijevoza putnika na temelju pristupa para gradova „polazišta/odredišta" ([1]). Takvom se definicijom tržišta odražava perspektiva strane potražnje pri čemu putnici razmatraju sve moguće načine putovanja od polazišta do odredišta i obično ne smatraju da se taj par gradova može zamijeniti nekim drugim parom gradova. Uslijed toga, svaka se kombinacija polazišta i odredišta smatra zasebnim tržištem iz perspektive korisnika usluge.

(23) Podnositelj prijave nije prigovorio na pristup polazišta i odredišta.

(24) Na temelju analize tržišta, Komisija smatra da je pristup polazišta i odredišta relevantni pristup. Većina ispitanika, većinom putničke agencije i korporativni klijenti, slažu se da je pristup polazišta i odredišta najprikladniji način definiranja tržišta u ovom slučaju.

III.2.2. *Putnici kojima je vrijeme važno i putnici kojima vrijeme nije važno*

(25) Komisija obično razlikuje između putnika kojima je vrijeme važno (*time-sensitive* „TS") i putnika kojima vrijeme nije važno (*non time-sensitive* „NTS"). Putnici kojima je vrijeme važno većinom putuju u poslovne svrhe, potrebna im je velika fleksibilnost u pogledu karata (kao što je besplatan otkaz putovanja i promjena vremena polaska) i obično plaćaju više cijene za tu fleksibilnost. Putnici kojima vrijeme nije važno većinom putuju na odmor ili kako bi posjetili prijatelje i rodbinu, rezerviraju karte znatno unaprijed, nije im potrebna fleksibilna rezervacija i obično su osjetljiviji na cijene ([2]).

(26) Podnositelj prijave tvrdi da se „važnost vremena" za putnike u Grčkoj smanjuje i da je značaj te razlike sada sve više upitan, čak i više nego što je bio prije dvije godine dok je trajala istraga u predmetu *Olympic/Aegean I* ([3]).

(27) Komisija smatra, na temelju analize tržišta, da je za ovaj predmet još uvijek relevantna razlika između putnika kojima je vrijeme važno i onih kojima ono nije važno. Većina je ispitanika (konkurentni prijevoznici, putničke agencije i korporativni klijenti) potvrdila postojanje dviju odvojenih skupina putnika uglavnom na temelju različitih potreba i želja svake skupine.

III.2.3. *Intermodalno natjecanje: zamjenjivost usluga trajektnog i željezničkog prijevoza s uslugama zračnog prijevoza*

(28) Prilikom određivanja relevantnih tržišta polazišta i odredišta za usluge zračnog prijevoza, Komisija je u prošlosti istražila ostale načine prijevoza kako bi ocijenila jesu li prema mišljenju putnika koji putuju na pojedinim zračnim linijama zamjenjive s letovima (intermodalno tržišno natjecanje) ([4]).

(29) Podnositelj prijave tvrdi u svom podnesku da druge vrste prijevoza (u prvom redu trajekti) mogu vršiti pritisak tržišnog natjecanja na usluge zračnog prijevoza na nekim grčkim linijama. Podnositelj prijave posebno primjećuje da trajekti vrše pritisak tržišnog natjecanja posebno na linijama Atena – Mikonos i Atena – Santorini.

([1]) Na primjer, Odluka Komisije od 27. veljače 2013. u predmetu COMP/M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III (još nije objavljena), Odluka Komisije od 30. ožujka 2012. u predmetu COMP/M.6447 – IAG/bmi stavci 31.-34.; Odluka Komisije od 27. srpnja 2010. u predmetu COMP/M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines, stavci 9.-12.; Odluka Komisije od 26. siječnja 2011. u predmetu COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines, uvodne izjave 41.–44.. Pristup polazišta i odredišta potvrdio je Opći sud: vidjeti predmet T-342/07 *Ryanair Holdings plc protiv Komisije* [2010] ECR II-3457, stavak 99.; predmet T-177/04 *easyJet protiv Komisije* [2006] ECR II-1913, stavak 56.; predmet T-2/93 *Air France protiv Komisije* [1994] ECR II-323 stavak 84.

([2]) Odluka Komisije od 26. siječnja 2011. u predmetu COMP/M.5830 – *Olympic/Aegean Airlines*; Odluka Komisije od 28. kolovoza 2009. u predmetu COMP/M.5440 – *Lufthansa/Austrian Airlines;* Odluka Komisije od 9. siječnja 2009. u predmetu COMP/M.5364 – *Iberia/Vueling/Clickair*; Odluka Komisije od 22. lipnja 2009. u predmetu COMP/M.5335 – *Lufthansa/SN Airholding;* Odluka Komisije od 4. srpnja 2005. u predmetu COMP/M.3770 – *Lufthansa/Swiss;* Odluka Komisije od 11. veljače 2004. u predmetu COMP/M.3280 – *Air France/KLM*.

([3]) U predmetu *Olympic/Aegean I* na kraju je ostalo otvoreno pitanje jesu li putnici kojima je vrijeme važno zasebno tržište od putnika kojima vrijeme nije važno, uvodne izjave 92. – 93.

([4]) Odluka Komisije od 26. siječnja 2011. u predmetu COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines; Odluka Komisije od 17. lipnja 2010. u predmetu COMP/M.5655 – *SNCF/LCR/Eurostar*; Odluka Komisije od 11. listopada 2007. u predmetu COMP/M.4439 – *Ryanair/Aer Lingus*; Odluka Komisije od 22. prosinca 2005. u predmetu COMP/M.3940 – *Lufthansa/Eurowings;* Odluka Komisije od 4. srpnja 2007. u predmetu COMP/M.3770 – *Lufthansa/Swiss;* Odluka Komisije od 11. veljače 2004. u predmetu COMP/M.3280 – *Air France/KLM*.

(30) S obzirom na rezultate analize tržišta, Komisija smatra da usluge trajektnog prijevoza nisu dio istog tržišta kao usluge zračnog prijevoza za putnike kojima je vrijeme važno na svim linijama stranaka koje se poklapaju, osim na liniji Atena – Mikonos. U pogledu održivosti usluga trajektnog i željezničkog prijevoza sa segmente putnika kojima vrijeme nije važno i svih putnika na svim domaćim linijama stranaka koje se poklapaju (osim za linije Atena – Mikonos i Atena – Rodos, točna definicija tržišta može na kraju ostati otvorena jer neće utjecati na ocjenu transakcije.

(31) U analizi tržišta koje je provela Komisija također je potvrđeno da se usluge željezničkog prijevoza ne natječu na istom tržištu kao usluge zračnog prijevoza na liniji Atena – Solun za sve segmente putnika.

IV. **PROCJENA TRŽIŠNOG NATJECANJA**

IV.1. **Procjena tržišnog natjecanja na zračnim linijama u okviru PSO-a**

(32) Poduzetnici Aegean i Olympic imaju zajednički udio od 58 % postojećih 28 zračnih linija u okviru PSO-a, a transakcija utječe na ograničeno povećanje od 4 % (Olympic: 15 zračnih linija; Aegean: 1 zračna linija; Sky Express: 7 zračnih linija; Astra: 5 zračnih linija). Zrakoplovi Aegeana tehnički mogu letjeti na samo 12 od postojećih 28 zračnih linija u okviru PSO-a. Analizom tržišta koje je provela Komisija potvrđeno je da se poduzetnici Aegean i Olympic nisu jedan drugome najveći konkurenti na 28 zračnih linija u okviru PSO-a, posebno zbog zračne flote poduzetnika Aegean. Osim toga, konkurenti stranaka počeli su nakon posljednjeg javnog natječaja povećavati svoju nazočnost na grčkim zračnim linijama u okviru PSO-a.

(33) Komisija stoga zaključuje da se transakcijom ne bi značajno ugrozilo učinkovito tržišno natjecanje na tržištu zračnih linija u okviru PSO-a u Grčkoj, bez obzira na točnu definiciju relevantnog tržišta.

IV.2. **Procjena tržišnog natjecanja na komercijalnim linijama**

IV.2.1. *Opseg stvarnih i mogućih poklapanja*

(34) U siječnju 2011., u trenutku donošenja odluke u predmetu *Olympic/Aegean I*, poslovanje stranaka poklapalo se na 15 domaćih i 8 međunarodnih linija. Od tada se broj linija koje se poklapaju stalno smanjuje.

(35) Do srpnja 2013., zbog gubitaka, poduzetnik Olympic odlučio je napustiti tri najvažnije domaće linije, Atena - Solun, Atena – Heraklion o Atena – Rodos, od zimske sezone 2013. Stoga će se do listopada 2013., poslovanje stranaka poklapati na 3 linije. U ljeto 2014., ako ne bude više napuštanja tržišta, poslovanje će se poklapati na 5 domaćih linija. Podnositelj prijave tvrdi u svom podnesku da se predviđa smanjenje broja putnika koji putuju na domaćim linijama na kojima su se stranke poklapale za 84 %, s 4 milijuna putnika s polazišta na odredište na 19 linija koje se poklapaju u siječnju 2010. na 650 tisuća putnika s polazišta na odredište na 5 linija koje se poklapaju u srpnju 2014.

(36) Stoga Komisija smatra da postoji 5 linija koje se stvarno poklapaju među strankama: Atena – Chania, Atena – Krf, Atena – Kos, Atena – Mytilene i Atena – Santorini (koje se (zajedno s mogućim poklapanjima (vidjeti odjeljak IV.2.6.)) nazivaju „zabrinjavajućim linijama").

(37) U odnosu na putnike kojima je vrijeme važno, transakcijom bi se uzrokovao monopol na svim linijama na kojima postoji stvarno poklapanje. U pogledu putnika kojima vrijeme nije važno i svih putnika, transakcijom bi nastao monopol na liniji Atena – Krf, dok bi na linijama Atena – Chania, Atena – Kos, Atena – Mytilene i Atena – Santorini nastao monopol (ako bi se iz odgovarajućih relevantnih tržišta isključili trajekti) ili u najmanju ruku isključenje dvaju najvećih konkurenata (ako bi se na odgovarajuća relevantna tržišta uključili trajekti).

(38) Nadalje, transakcijom bi se uzrokovalo ukidanje mogućeg tržišnog natjecanja na šest linija jer bi stranke jedna drugoj prestale predstavljati prijetnju ulasku (vidjeti odjeljak IV.2.6.).

IV.2.2. *Blizina tržišnog natjecanja*

(39) Od travnja 2013. poduzetnik Olympic upotrebljavat će isključivo turbopropelerske zrakoplove, dok poduzetnik Aegean u svojoj floti ima samo mlazne zrakoplove.

(40) Sa strane ponude, turbopropelerski zrakoplovi troše manje goriva od mlaznih zrakoplova i imaju manji broj sjedala. Pa tako turbopropelerski zrakoplovi Q400 poduzetnika Olympic imaju 78 sjedala za razliku od zrakoplova A320 poduzetnika Aegean koji nude 168 sjedala. Osnovno je pravilo da je na linijama na kojima putuje manji broj putnika uporaba turpopropelerskih zrakoplova ekonomičnija od uporabe zrakoplova Airbus A320 zbog viših čimbenika opterećenja i frekvencija, dok je na linijama na kojima leti veći broj putnika učinkovitije upotrebljavati mlazne zrakoplove od turbopropelerskih zrakoplova. Sa strane potražnje, poduzetnik Aegean tvrdi da putnici radije lete mlaznim zrakoplovima nego turbopropelerskim zrakoplovima jer su ugodniji, uzrokuju manje vibracija i stvaraju manje buke.

(41) Međutim, analizom tržišta pokazalo se da su stranke zapravo jedna drugoj najveći konkurenti na predmetnim linijama. Ovaj je zaključak donesen posebno s obzirom na to da su stranke jedina dva prijevoznika aktivna na linijama na kojima se poklapaju pri čemu su trajekti u najboljem slučaju samo daleke zamjene.

IV.2.3. *Nedavni ulazak i izlazak poduzetnika Cyprus Airways*

(42) Poduzetnik Cyprus Airways ušao je 26. ožujka 2012. na grčku domaću liniju Atena – Solun. U listopadu 2012. poduzetnik Cyprus Airways dodao je u svoj red letova linije Atena – Heraklion i Atena – Rodos.

(43) Budući da je poduzetnik Cyprus Airways ušao na tri linije stranaka koje se poklapaju, podnositelj prijave tvrdio je da prijevoznik Cyprus Airways postaje veliki konkurent na grčkim nacionalnim tržištima. U svojoj odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe u održivost poduzetnika Cyprus Airways i u nastavak njegova poslovanja na grčkim domaćim linijama.

(44) Prijevoznik Cyprus Airways najavio je 1. srpnja 2013. svoj izlazak iz tri linije Atena – Solun, Atena – Heraklion i Atena – Rodos u skladu sa svojim planom restrukturiranja i izrazio je da nema namjeru ponovno ulaziti na to tržište.

IV.2.4. *Pritisak izravnih međunarodnih letova*

(45) Iako je podnositelj prijave tvrdio da izravni letovi iz međunarodnih odredišta na grčke otoke vrše pritisak tržišnog natjecanja na grčke domaće letove iz Atene, on nije mogao dostaviti odgovarajuće dokaze i ta tvrdnja nije potvrđena analizom tržišta. Komisija stoga smatra da izravni letovi iz međunarodnih odredišta na grčke otoke ne bi vršili pritisak tržišnog natjecanja na domaće letove iz Atene, posebno na predmetnim linijama.

IV.2.5. *Ulazak/širenje*

(46) Komisija je preispitala vjerojatnost pravovremenog i dovoljnog ulaska drugog zračnog prijevoznika na grčko nacionalno tržište nakon transakcije. Podnositelj prijave tvrdio je u svom podnesku da postoji najveća vjerojatnost ulaska niskobudžetnih prijevoznika, kao što su Ryanair ili EasyJet.

(47) U analizi tržišta koju je provela Komisija utvrđeno je nekoliko elemenata kojima se uklanja vjerojatnost pravovremenog i dovoljnog ulaska. Dok važnost svakog od tih elemenata može ovisiti o vrsti prijevoznika (npr. niskobudžetni prijevoznik u odnosu na prijevoznika koji pruža punu uslugu), ti elementi zajedno ukazuju na to da na predmetnim linijama ne postoji vjerojatnost pravovremenog i dovoljnog ulaska.

(48) Prvo, na temelju dokaza može se zaključiti da bi ulazak na grčke domaće linije podrazumijevao značajne nepovratne troškove ulaska. Najvažniji su nepovratni troškovi početni gubici na liniji koji su posljedica niskih početnih cijena prodora na grčke domaće linije. Ostali nepovratni troškovi uključuju troškove marketinga za ostvarivanje prepoznatljivosti trgovačke marke.

(49) Drugo, istraživanjem tržišta utvrđen je niz elemenata koji utječu na vjerojatnu profitabilnost i rizik ulaska na grčke domaće linije. Niska stopa potražnje na grčkom nacionalnom tržištu i nesigurnost njezinog rasta vjerojatno će imati odvraćajući učinak na donošenje odluke o ulasku. Osim toga, od ulaska odvraćaju i visoke pristojbe u zračnoj luci u Ateni, koja je prema nekim procjenama 2. ili 4. najskuplja zračna luka u Europi. Visoke pristojbe zračnih luka u zračnoj luci u Ateni posebno su važne za niskobudžetne prijevoznike koji se oslanjaju na niske cijene za poticanje prometa. Nadalje, istraživanjem tržišta utvrđeni su drugi otegotni čimbenici, kao što su troškovi distribucije, pristup povezujućim prijevoznim sredstvima i zagušenje vremenskih slotova i infrastrukture na grčkim regionalnim zračnim lukama za vrijeme velike gustoće prometa u ljetnoj sezoni.

(50) Treće, Komisija smatra da pri procjeni ulaska nužno treba uzeti u obzir oportunitetne troškove, posebno u kontekstu nesigurnosti i niske stope povrata, koja prevladava na grčkom nacionalnom tržištu.

(51) Četvrto, da bi ulazak bio dovoljnog opsega i omjera da može vršiti pritisak na koncentraciju, poduzetnik koji potencijalno ulazi na tržište morao bi imati sjedište u Ateni.

(52) Naposljetku, Komisija je tražila mišljenja mogućih konkurenata o vjerojatnosti njihovog ulaska na zabrinjavajuće linije nakon transakcije.

— easyJet je u više navrata tvrdio da ne postoj velika vjerojatnost ulaska na grčko tržište. Svoj manjak interesa za grčke domaće linije objasnio je time da je njegova poslovna strategija usredotočiti se na svoja glavna tržišta u koja Grčka ne pripada.

— Ryanair izjavio je da neće ulaziti na linije prema Ateni i iz Atene osim ako zračna luka u Ateni znatno smanji svoje pristojbe. Prema dostupnim dokazima, nije postojala velika vjerojatnost da će se to u relevantnoj budućnosti ostvariti u dovoljnoj mjeri. Ryanair je uvijek izbjegavao glavne zračne luke s visokim pristojbama i većinom je letio na jeftinije zračne luke.

— Vueling je tvrdio da bi razmotrio ulazak na grčko nacionalno tržište da su povoljni uvjeti. Međutim, Vuelingovi planovi za ulazak bili su vrlo okvirni u smislu određivanja vjerojatnosti pravovremenog i dovoljnog ulaska.

— Analizom tržišta nije otkrivena vjerojatnost ulaska drugih domaćih ili međunarodnih zračnih prijevoznika nakon transakcije.

(53) Stoga nije vjerojatno da će neki od mogućih konkurenata nakon transakcije ući na predmetne grčke domaće linije pravovremeno i u dovoljnoj mjeri da spriječe ili ponište moguće negativne učinke transakcije na tržišno natjecanje.

IV.2.6. *Moguće tržišno natjecanje*

(54) Tržišno natjecanje na predmetnim linijama na kojima trenutno lete poduzetnici Aegean i Olympic iz svojeg sjedišta u Ateni ne može se promatrati zasebno. Moguće tržišno natjecanje važan je parametar tržišnoga natjecanja između poduzetnika Aegean i Olympic zbog njihove široke mreže u Grčkoj i s obzirom na prethodna iskustva s ulaskom.

(55) Zbog povijesnih uzoraka uzajamnog tržišnog natjecanja i vrlo ograničenog učinka ulaska drugih prijevoznika na stranke, poduzetnici Aegean i Olympic jedan na drugog vrše mogući pritisak tržišnog natjecanja na nizu linija.

(56) Komisija stoga smatra da će se transakcijom vjerojatno znatno ugroziti učinkovito tržišno natjecanje, posebno zbog stvaranja ili jačanja vladajućeg položaja jer će se onemogućiti mogući ulazak novog sudionika na tržištu na sljedećim linijama na kojima poduzetnici Aegean i Olympic vrše znatan ograničavajući utjecaj i na kojem ne postoji dovoljan broj drugih mogućih konkurenata koji bi mogli održati dovoljan pritisak tržišnog natjecanja na koncentraciju nakon transakcije: Atena – Aleksandropolis, Atena – Rodos, Atena – Solun, Atena – Heraklion, Atena – Chios i Atena – Samos.

IV.2.7. *Učinci na potrošače*

(57) Koncentracija kojom se stvaraju veliki udjeli na tržištu vrlo će vjerojatno utjecati na povećanje cijena ako postoji mala vjerojatnost da će se potrošači stranaka moći koristiti uslugama drugih pružatelja jer postoji malo alternativnih pružatelja usluge ili ih uopće nema. Takvi su potrošači, prema Smjernicama za ocjenu horizontalnih koncentracija, „posebno osjetljivi na povećanja cijena” ([1]).

([1]) Predmet COMP/M.4439 *Ryanair/Aer Lingus*, uvodna izjava 541; Smjernice o horizontalnim koncentracijama, stavak 31.

(58) To bi bio slučaj nakon transakcije budući da: i. za putnike kojima je vrijeme važno, transakcijom bi se ukinula mogućnost izbora na svim linijama na kojima postoji monopol; i ii. za potrošače kojima vrijeme nije važno (ako trajekti nisu uključeni u odgovarajuća relevantna tržišta), transakcijom bi se uklonile sve mogućnosti izbora na svim linijama na kojima postoji monopol ili bi se u najmanju ruku (ako bi trajekti bili uključeni u odgovarajuće relevantna tržišta) uklonio najveći konkurent ([1]). Stoga bi potrošači imali vrlo ograničen izbor kada bi se odlučivali na putovanje. Osim toga, transakcijom bi se uklonilo moguće tržišno natjecanje na nekoliko drugih linija koje se ne poklapaju, čime bi se uklonio pritisak tržišnog natjecanja na štetu potrošača.

IV.2.8. *Zaključak o procjeni tržišnog natjecanja*

(59) Komisija stoga zaključuje da bi se transakcijom znatno ugrozilo učinkovito tržišno natjecanje, posebno kao rezultat stvaranja ili jačanja vladajućeg položaja, u odnosu na sljedeće linije na kojima transakcijom nastaju veliki zajednički tržišni udjeli i uklanja se važni pritisak tržišnog natjecanja koji stranke vrše jedna na drugu kao veliki (u većini slučajeva najveći) konkurenti jedna drugoj:

(a) Atena – Chania

(b) Atena – Krf

(c) Atena – Kos

(d) Atena – Mytilene

(e) Atena – Santorini

(60) Nadalje, Komisija zaključuje da će se transakcijom vjerojatno znatno ugroziti učinkovito tržišno natjecanje, posebno kao rezultat stvaranja ili jačanja vladajućeg položaja, jer će se ukloniti najvjerojatniji mogući novi sudionik na tržištu na sljedećim linijama:

(a) Atena – Aleksandropolis

(b) Atena – Rodos

(c) Atena – Solun

(d) Atena – Heraklion

(e) Atena – Chios

(f) Atena – Samos

IV.2.9. *Koristi*

(61) Prema Uredbi o koncentracijama i Smjernicama o horizontalnim koncentracijama, negativni utjecaj koncentracije na tržišno natjecanje može se, pod određenim uvjetima, djelomično ili u potpunosti poništiti koristima koje bi nastale koncentracijom.

(62) Podnositelj prijave tvrdi u svom podnesku da će transakcijom nastati znatne koristi od oko […] milijuna EUR. Taj ukupni iznos uključuje […] milijun EUR promjenjivih ušteda na troškovima zemaljskih usluga, opskrbe hranom i pićem i distribucije; uštede fiksnih troškova u iznosu od […] milijuna EUR zbog manjeg broja zaposlenih i konsolidacije administrativnih funkcija; […] milijuna EUR koristi zbog iskorištenosti flote; i […] milijuna EUR „sinergija prihoda" koje proizlaze iz bolje povezanosti mreža na linijama koje se poklapaju i onima koje se ne poklapaju.

([1]) Na linijama Atena – Krf i Atena – Solun, na kojima nema usluge trajekta, transakcijom bi se u svakom slučaju uzrokovao monopol i uklonila bi se mogućnost izbora čak i za putnike kojima vrijeme nije važno.

(63) Komisija je tijekom svoje istrage ocijenila različite kategorije navedenih koristi. Komisija smatra da se navedenim korisnima neće nadoknaditi šteta koja bi mogla biti uzrokovana transakcijom. Međutim, budući da se transakcijom neće uzrokovati šteta tržišnom natjecanju na predmetnim tržištima jer je poduzetnik Olympic tvrtka u problemima koja bi izašla s tržišta ako se transakcija ne provede (vidjeti odjeljak VI.), Komisija ne mora oblikovati završno stajalište o tvrdnjama o koristima koje je naveo podnositelj prijave.

V. **OBVEZE**

(64) Podnositelj prijave dostavio je obveze u skladu s člankom 8. stavkom 2. Uredbe o koncentracijama koje su se sastojale od ispravka gornje granice za cijene i ponude podnajma zrakoplova mogućim novim sudionicima na tržištu pod povoljnim uvjetima, prema podnositelju prijave.

(65) Komisija nije izvršila tržišnu provjeru tih obveza jer ih je smatrala nedostatnima za uklanjanje utvrđenih uzroka narušavanja tržišnog natjecanja.

(66) Međutim, bilo je nužno, u svakom slučaju, provesti detaljnu analizu podnesenih obveza jer je Komisija zaključila da bi poduzetnik Olympic, ako se transakcija ne provede, na kraju napustio tržište (vidjeti sljedeći odjeljak o spašavanju posrnulog poduzetnika) i stoga transakcijom ne bi bila nanesena šteta tržištu. Zbog toga u ovom slučaju nema potrebe za nadoknadama.

VI. **SPAŠAVANJE POSRNULOG PODUZETNIKA**

(67) Podnositelj prijave tvrdio je u podnesku od 24. kolovoza 2013. da bi poduzetnik Olympic, s obzirom na svoj financijski položaj, bez transakcije prestao poslovati i više ne bi bio konkurent poduzetniku Aegan. Slijedom toga bi Aegean, bez obzira na to je li transakcija provedena ili nije, postao jedini prijevoznik na predmetnim linijama koje se poklapaju na kojima je Komisija bila zabrinuta za tržišno natjecanje i transakcija bi, stoga, trebala biti odobrena.

(68) U skladu s time, Komisije je izvršila analizu kako bi utvrdila jesu li ispunjeni uvjeti za spašavanje posrnulog poduzetnika (FFS) utvrđeni u sudskoj praksi i Smjernicama o horizontalnim koncentracijama. FFD se analizira u kontekstu grčke gospodarske krize dosad neviđenih razmjera i posljedičnog pada potražnje na nacionalnom tržištu: broj putnika na domaćim linijama iz Atene smanjio se za 26 % između 2009. i 2012. i taj se pad nastavio u prvoj polovici 2013.

VI.1. **Prvi kriterij FFD-a: Ako ga ne preuzme Aegean, poduzetnik Olympic bit će prisiljen napustiti tržište zbog financijskih poteškoća**

(69) Poduzetnik Olympic dosad je preživio jedino zbog trajnog financiranja njegovog matičnog poduzeća Marfin. Poduzetnik Olympic nije bio profitabilan od 2009. kada je poduzetnik Marfin ponovno pokrenuo poduzeće bez obveza nakon natječaja grčke vlade. Poduzetnik Olympic poslovat će s gubitkom i u 2013. i očekuje se da će, prema bilo kojem poslovnom planu, nastaviti ostvarivati gubitke sljedeće 2-3 godine.

(70) Međutim, poduzetnik Marfin trenutačno se nalazi u teškoj financijskoj situaciji. Stečaj ciparske banke Laiki nije imao samo velike financijske posljedice, već je donio znatne nesigurnosti zbog privremenih sudskih mjera donesenih protiv glavnih rukovoditelja poduzetnika Marfin i samog poduzetnika Marfin. Osim toga, podružnice poduzetnika Marfin nastavile su poslovati s gubitkom u 2012. i Marfin je iskoristio gotovo sve gotovinske rezerve. Marfin trenutačno ima oko […] milijuna EUR gotovinskih rezervi.

(71) Unatoč velikom smanjenju poslovanja i izlasku iz brojnih linija na kojima je ostvarivao gubitke posljednjih godina, zrakoplovni prijevoznik Olympic nije uspio postati profitabilan i nastavio je ostvarivati samo gubitke. Prema poslovnim scenarijima poduzetnika Olympic postoji velika vjerojatnost da će mu trebati najmanje dodatnih […] milijuna EUR u sljedeće tri godine do 2016. Potrebe Olympica za kratkoročnim financiranjem vjerojatno će doseći vrhunac već u [bliskoj budućnosti] kada će mu trebati oko […] milijuna EUR. Stoga postoji velika vjerojatnost da poduzetnik Marfin neće uspjeti ispuniti taj zahtjev.

(72) Općenito bi poduzetniku Marfin bilo jeftinije ugasiti Olympic nego nastaviti s njegovim radom. Očekuje se da se daljnjim ulaganjima u poduzetnika Olympic u skoroj budućnosti do 2016. neće ostvariti dobit već će on vjerojatno i dalje poslovati s gubitkom.

(73) Poduzetnik Olympic nije među glavnim podružnicama koje bi Marfin mogao nastaviti financirati svojim ograničenim sredstvima. Glavne podružnice skupine Marfin čine […] % ukupne prodaje skupine i gotovo cijelu neto vrijednost imovine te imaju vodeći položaj na svojim tržištima. S druge strane, poduzetnik Olympic nema opipljive ili vrijedne imovine, postupno smanjuje operacije i ne očekuje se da će postati profitabilan u skoroj budućnosti, čak niti prema najoptimističnijim predviđanjima.

(74) U sljedeće 3 godine Marfin može prema najoptimističnijim predviđanjima prikupiti […] milijuna EUR od prodaje dodatne imovine. Ako se tome doda […] milijuna EUR najmanje financijske potpore glavnim podružnicama u 2014., teška financijska situacija skupine još je očitija.

(75) S obzirom na navedeno, najrazumnija odluka poduzetnika Marfin zaista bi bila da prestane financirati poduzetnika Olympic i da potpuno prekine njegovo poslovanje.

VI.2. **Drugi kriterij FFD-a: ne postoji kupnja koja ima manje negativan utjecaj na tržišno natjecanje od prijavljene koncentracije**

(76) Komisija je u svoj analizi tržišta pokazala da nitko osim poduzetnika Aegean nije pokazao interes za kupnju Olympica. Takav interes nije postojao čak i nakon odluke o zabrani iz 2011. kada je zrakoplovni prijevoznik očito bio na raspolaganju za prodaju drugim kupcima.

VI.3. **Treći kriterij FFD-a: ako se ne provede koncentracija, imovina posrnulog poduzetnika neizbježno bi napustila tržište**

(77) Na temelju analize tržišta može se zaključiti da nije postojao opravdani interes za ključnu imovinu Olypmica, odnosno za trgovački naziv/logotip Olympica, dvostrana prava prometovanja i iznajmljene turbopropelerske zrakoplove. Trgovačka marka/logotip vratit će se vlasniku, grčkoj državi. Čak i ako Grčka ponovno objavi natječaj za trgovačku marku, postoji mala vjerojatnost da će za njegovu kupnju biti zainteresirana treća stranka, osim Aegeana.

VI.4. **Zaključak o FFD-u**

(78) Na temelju navedenog i u skladu s posebnim i iznimnim okolnostima ovog predmeta, koji je obilježen dugotrajnim nepovoljnim gospodarskim uvjetima u Grčkoj, znatnim padom broja putnika na grčkim domaćim linijama, povijesnom neprofitabilnošću poduzetnika Olympic bez vjerojatnosti za promjene u skoroj budućnosti, teškom financijskom situacijom matičnog poduzeća i njegovim ograničenim mogućnostima i poticajima za pružanje financijske potpore poduzetniku Olympicu, Komisija zaključuje da poduzetnik Olympic ispunjuje zahtjeve posrnulog poduzetnika u smislu Smjernica za ocjenu horizontalnih koncentracija.

VI.5. **Uzročnost**

(79) Nadalje se zaključuje da narušavanje tržišnog natjecanja koje bi nastalo na tržištu kada bi poduzetnik Aegan preuzeo poduzetnika Olympic ne bi bilo veće ako se transakcija ne provede i stoga se ne može smatrati da ga je ona uzrokovala.

VII. **ZAKLJUČAK**

(80) Iz prethodno navedenih razloga, u odluci je donesen zaključak da se predloženom koncentracijom neće znatno narušiti učinkovito tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu ili njegovom značajnom dijelu.

(81) Stoga bi se koncentracija trebala ocijeniti spojivom s unutarnjim tržištem funkcioniranjem Sporazuma o EGP-u u skladu s člankom 2. stavkom 2. i člankom 8. stavkom 1.Uredbe o koncentracijama i člankom 57. Sporazuma o EGP-u.