Περίληψη απόφασης της Επιτροπής

της 8ης Ιανουαρίου 2016,

με την οποία μια πράξη συγκέντρωσης κηρύσσεται συμβατή με την εσωτερική αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ

(Υπόθεση M.7630 — FedEx / TNT Express)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2015) 9826 final]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2016/C 450/09)

Στις 8 Ιανουαρίου 2016 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σε υπόθεση συγκέντρωσης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων ([1])*, και ιδίως του άρθρου 8 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Μη εμπιστευτική εκδοχή του πλήρους κειμένου της απόφασης στην αυθεντική γλώσσα της υπόθεσης βρίσκεται στον δικτυακό τόπο της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, στην ακόλουθη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html*

I. ΤΑ ΜΕΡΗ

(1) Η FedEx Corporation («FedEx» – Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) προσφέρει σε πελάτες και επιχειρήσεις παγκοσμίως ένα ευρύ χαρτοφυλάκιο υπηρεσιών μεταφοράς, ηλεκτρονικού εμπορίου, καθώς και επιχειρηματικών υπηρεσιών. Ο κεντρικός αεροπορικός κόμβος του δικτύου της FedEx στον ΕΟΧ βρίσκεται στο Παρίσι. Η TNT Express NV («TNT» – Κάτω Χώρες) δραστηριοποιείται στους τομείς της παράδοσης μικροδεμάτων και των εμπορευματικών μεταφορών. Ο κεντρικός αεροπορικός κόμβος του ευρωπαϊκού δικτύου της TNT βρίσκεται στη Λιέγη του Βελγίου.

II. Η ΠΡΑΞΗ ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

(2) Στις 7 Απριλίου 2015, η FedEx και η TNT (τα «μέρη» ή η «οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση») ανακοίνωσαν ότι κατέληξαν σε υπό όρους συμφωνία σχετικά με δημόσια προσφορά της FedEx για όλες τις μετοχές που έχουν εκδοθεί και βρίσκονται σε κυκλοφορία από το κεφάλαιο της TNT, προκειμένου η FedEx να αποκτήσει τον έλεγχο της TNT (η «πράξη»).

(3) Η πράξη περιλαμβάνει την απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου της TNT από την FedEx και συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 (ο «κανονισμός συγκεντρώσεων»). Η εν λόγω πράξη έχει ενωσιακή διάσταση βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 2 του κανονισμού συγκεντρώσεων.

III. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(4) Στις 26 Ιουνίου 2015, η πράξη κοινοποιήθηκε επίσημα στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού συγκεντρώσεων.

(5) Στις 31 Ιουλίου 2015, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι υπήρχαν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα της πράξης με την εσωτερική αγορά και εξέδωσε απόφαση για την κίνηση διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού συγκεντρώσεων (η «απόφαση για την κίνηση διαδικασίας»).

(6) Τα μέρη υπέβαλαν τα έγγραφα σχόλιά τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση διαδικασίας στις 12 Αυγούστου 2015 και, την ίδια ημέρα, κατόπιν αιτήματος των μερών, η προθεσμία για την έκδοση τελικής απόφασης σε αυτήν την υπόθεση παρατάθηκε κατά είκοσι εργάσιμες ημέρες σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού συγκεντρώσεων.

(7) Η UPS αναγνωρίστηκε ως ενδιαφερόμενος τρίτος σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 4 του κανονισμού συγκεντρώσεων με απόφαση του συμβούλου ακροάσεων με ημερομηνία 21 Οκτωβρίου 2015.

(8) Η ενδελεχής έρευνα επέτρεψε την εξάλειψη των ανησυχιών για τον ανταγωνισμό που εκφράζονταν αρχικά στην απόφαση για την κίνηση διαδικασίας. Δεν υπήρξε κοινοποίηση αιτιάσεων.

(9) Το σχέδιο απόφασης συζητήθηκε με τα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια συνεδρίασης της συμβουλευτικής επιτροπής για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων στις 11 Δεκεμβρίου 2015, και εκδόθηκε θετική γνώμη. Ο σύμβουλος ακροάσεων εξέφρασε θετική γνώμη όσον αφορά τη διαδικασία στην έκθεσή του, η οποία υποβλήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2015.

(10) Στις 8 Ιανουαρίου 2016, η Επιτροπή εξέδωσε, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων, απόφαση που κηρύσσει τη συγκέντρωση συμβατή με την εσωτερική αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (η «απόφαση»)

([1]) ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

IV. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ**

Α. **Εισαγωγή**

(11) Η απόφαση εστιάζεται στην αγορά για υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων. Οποιαδήποτε πιθανή επικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών στους τομείς της μεταφοράς φορτίου και της διαμεταφοράς εμπορευμάτων δεν δημιουργεί επηρεαζόμενες αγορές.

(12) Τόσο η FedEx όσο και η TNT είναι πάροχοι υπηρεσιών παράδοσης μικροδεμάτων, τόσο εντός ΕΟΧ όσο και από τον ΕΟΧ προς χώρες που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ. Αμφότερες οι εταιρείες είναι «φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών», δηλαδή έχουν τον πλήρη λειτουργικό έλεγχο επί του συνόλου των μεταφορικών μέσων, επαρκή γεωγραφική κάλυψη σε παγκόσμιο επίπεδο, κεντρικό κόμβο και ακτινωτό μοντέλο λειτουργίας, ιδιόκτητο δίκτυο IT, καθώς και τη φήμη για αξιόπιστη και έγκαιρη παράδοση μικροδεμάτων (δηλαδή πλήρη αξιοπιστία). Οι άλλοι δύο φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών είναι η DHL και η UPS.

Β. **Οι σχετικές αγορές**

Οι σχετικές αγορές των προϊόντων

(13) Σύμφωνα με την προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής ως προς τη λήψη αποφάσεων [1], η σχετική αγορά για υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων περιλαμβάνει τις αποστολές με βάρος μικρότερο από 31,5 kg. Η Επιτροπή κάνει μια διάκριση όσον αφορά το εάν τα δέματα που συγκεντρώνονται σε μια χώρα του ΕΟΧ παραδίδονται εντός της ίδιας χώρας (εγχώριες αγορές), σε διαφορετική χώρα του ΕΟΧ (διεθνείς αγορές εντός ΕΟΧ) ή σε χώρα εκτός ΕΟΧ (αγορές υπηρεσιών εκτός ΕΟΧ).

(14) Σε προηγούμενες υποθέσεις, ιδίως κατά την αξιολόγηση διεθνών αγορών εντός ΕΟΧ, η Επιτροπή διαχώρισε επίσης την αγορά υπηρεσιών ταχείας παράδοσης (με δέσμευση παράδοσης εντός της επόμενης ημέρας) από την αγορά υπηρεσιών ετεροχρονισμένης/απλής παράδοσης (με δέσμευση παράδοσης εντός μεγαλύτερης χρονικής προθεσμίας) [2]. Αυτές οι διαπιστώσεις βασίζονται, μεταξύ άλλων, στο γεγονός ότι τα δύο είδη υπηρεσιών παρέχονται με χρήση διαφορετικής υποδομής, ότι σημαντικός αριθμός πελατών έχει ανάγκη από υπηρεσίες επείγουσας παράδοσης και ότι οι υπηρεσίες επείγουσας παράδοσης είναι επίσης σημαντικά πιο ακριβές.

(15) Στην παρούσα υπόθεση, δεδομένων των σημαντικών επικαλύψεων μεταξύ των μερών όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών εκτός ΕΟΧ, η Επιτροπή διενήργησε εκτενή έρευνα σε αυτές τις αγορές που δεν είχαν αξιολογηθεί λεπτομερώς στο παρελθόν.

(16) Όσον αφορά τους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, τόσο για τις ταχείες (δηλαδή υπηρεσία εγγυημένης ταχύτερης δυνατής παράδοσης) όσο και για τις ετεροχρονισμένες (παράδοση εντός μεγαλύτερης προθεσμίας, ωστόσο εξαιρετικά αξιόπιστη και σε προκαθορισμένη ημέρα) αποστολές μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ χρησιμοποιούνται ουσιαστικά το ίδιο δίκτυο και τα ίδια στάδια της αλυσίδας εφοδιασμού (όπως διαλογή σε των κομβικούς αερολιμένες, πτήσεις μεγάλων αποστάσεων και εκτελωνισμός) στη διαδρομή προς διαφόρους διηπειρωτικούς προορισμούς. Επιπλέον, όλοι οι φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς ανταγωνίζονται άμεσα και για τους δύο τύπους υπηρεσιών και υπήρχαν ενδείξεις ότι οι τιμές για τις υπηρεσίες επείγουσας και ετεροχρονισμένης παράδοσης εκτός ΕΟΧ εξελίσσονται μαζί. Συνεπώς, δεν αντικρούεται ότι οι υπηρεσίες ταχείας και ετεροχρονισμένης παράδοσης ανήκουν στην ίδια αγορά. Σε αυτήν τη βάση, η Επιτροπή έκρινε ότι οι υπηρεσίες επείγουσας και ετεροχρονισμένης παράδοσης αποτελούν τμήμα της ίδιας αγοράς εκτός ΕΟΧ.

(17) Από πλευράς προορισμού, αφήνοντας ανοικτό τον ορισμό της αγοράς προϊόντων, η Επιτροπή προέβη σε αξιολόγηση του αντικτύπου της πράξης τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και βάσει των κύριων εμπορικών διαδρομών (Βόρεια Αμερική, Κεντρική και Νότια Αμερική, Αφρική, Ασία/Ειρηνικός, Μέση Ανατολή και υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης).

Οι σχετικές γεωγραφικές αγορές

(18) Όσον αφορά τον γεωγραφικό ορισμό της αγοράς, δηλαδή το σημείο προέλευσης της παράδοσης, σύμφωνα με την απόφαση στην υπόθεση UPS/TNT, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διεθνής αγορά υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ έχει εθνική εμβέλεια. Η αξιολόγηση του αντικτύπου της πράξης διενεργήθηκε σε εθνική βάση και για τις αγορές υπηρεσιών παράδοσης μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ. Ωστόσο, λόγω των χαρακτηριστικών δικτύου του κλάδου και του κρίσιμου ρόλου των εναέριων δικτύων για τις διηπειρωτικές παραδόσεις, η εκτίμηση όσον αφορά τον ανταγωνισμό για τις παραδόσεις μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ περιέλαβε επίσης το επίπεδο ΕΟΧ.

1. *Υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων εντός του ΕΟΧ*

(19) Η διεθνής ταχεία παράδοση εντός ΕΟΧ είναι δικτυακός κλάδος που απαιτεί από τους μεταφορείς να διαθέτουν παρουσία σε όλες τις χώρες του ΕΟΧ. Η απαιτούμενη παρουσία με τη σειρά της συνεπάγεται επενδύσεις σε υποδομές σε όλο το μήκος της αλυσίδας αξίας (παράδοση, διαλογή, δρομολόγια, κόμβοι, εναέριο δίκτυο, αεροσκάφη και παράδοση). Οι φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών έχουν τον στενότερο έλεγχο επί του δικτύου τους και είναι οι μοναδικοί που διαθέτουν απρόσκοπτο δίκτυο ταχέων παραδόσεων που καλύπτει όλες τις χώρες του ΕΟΧ. Κατά την αξιολόγηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων των διαφόρων κατηγοριών ανταγωνιστών των μερών στις διεθνείς αγορές υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ, η Επιτροπή διαπίστωσε, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς, ότι φορείς μη ολοκληρωμένων υπηρεσιών παράδοσης μικροδεμάτων ασκούν εν γένει ασθενή ανταγωνιστική πίεση στα μέρη. Η Επιτροπή

[1] Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2013, για την υπόθεση M.6570 – UPS/TNT Express, εφεξής «UPS/TNT», αιτιολογική σκέψη 164.

[2] Βλέπε, μεταξύ άλλων, UPS/TNT, αιτιολογική σκέψη 219.

υιοθέτησε, κατά συνέπεια, μια συντηρητική προσέγγιση και περιόρισε την αξιολόγηση, όσον αφορά τον ανταγωνισμό, των επιπτώσεων της πράξης στις διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ σε διάφορες χώρες του ΕΟΧ, βάσει των ανταγωνιστικών πιέσεων που ασκούν μεταξύ τους οι τέσσερις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών.

α) Η θέση που θα κατείχε στην αγορά η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση στις διεθνείς αγορές υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ θα ήταν μέτρια

(20) Δεδομένων των εγγενών περιορισμών που θέτουν τα στοιχεία που υπέβαλε η FedEx σχετικά με τα μερίδια αγοράς για τον σκοπό της αξιολόγησης όσον αφορά τον ανταγωνισμό και σύμφωνα με την προσέγγιση που ακολούθησε η Επιτροπή στην υπόθεση UPS/TNT, η Επιτροπή διενήργησε ανασύνθεση της κατάστασης της αγοράς. Σε επίπεδο ΕΟΧ, η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς μικρότερο του 30 %. Θα είναι η ασθενέστερη από τους τρεις υπόλοιπους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και, συνεπώς, ο τρίτος κατά σειρά παίκτης μετά την DHL και την UPS. Σε επίπεδο χώρας, η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 40 % βάσει των στοιχείων για τα έσοδα του 2014 και δεν θα γινόταν ηγετικός παίκτης σε καμία από τις 30 εθνικές αγορές στον ΕΟΧ που εξετάστηκαν ([1]).

β) Η FedEx και η TNT δεν είναι ιδιαίτερα στενοί ανταγωνιστές όσον αφορά τις διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ

(21) Παρά το γεγονός ότι τόσο η FedEx όσο και η TNT είναι φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και, κατά συνέπεια, ανταγωνίζονται μεταξύ τους στον τομέα των διεθνών υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ στις 30 εθνικές αγορές στον ΕΟΧ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα μέρη δεν είναι ιδιαίτερα στενοί ανταγωνιστές.

(22) Αφενός, οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της FedEx εστιάζονται σε πελάτες με σημαντικές ανάγκες για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ. Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της FedEx από διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ προέρχεται από πελάτες που έχουν αγοράσει επίσης υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την εταιρεία. Η εστίαση της FedEx σε πελάτες που ζητούν διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ με ουσιαστικές απαιτήσεις για παραδόσεις εκτός ΕΟΧ οφείλεται στην περιορισμένη ικανότητά της να ασκεί επιτυχώς ανταγωνισμό όσον αφορά πελάτες που ζητούν μεμονωμένες υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός Ευρώπης ή πελάτες που επιθυμούν να λαμβάνουν τόσο τις διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ όσο και τις εγχώριες/διεθνείς υπηρεσίες ετεροχρονισμένης παράδοσης εντός ΕΟΧ από τον ίδιο πάροχο. Αυτοί οι περιορισμοί οφείλονται στο πιο αδύναμο δίκτυο της FedEx στον ΕΟΧ. Αυτό το πιο αδύναμο δίκτυο μεταφράζεται σε μικρότερη γεωγραφική κάλυψη από την FedEx όσον αφορά τις διάφορες υπηρεσίες ταχείας παράδοσης, σχετική αδυναμία στην παροχή ετεροχρονισμένων και εγχώριων υπηρεσιών σε μεγαλύτερη κλίμακα, καθώς και σε υψηλότερη βάση κόστους η οποία προκύπτει από μικρότερες οικονομίες κλίμακας και πυκνότητας, γεγονός που καθιστά την FedEx σημαντικά λιγότερο ανταγωνιστική για τις διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ. Αυτό μεταφράζεται με τη σειρά του σε ασθενή θέση στην αγορά απέναντι στην TNT και στους άλλους δύο φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και συνάδει με το γεγονός ότι η FedEx εστιάζεται στις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ.

(23) Αφετέρου, η TNT εστιάζεται σε πελάτες με μεμονωμένες ανάγκες για διεθνείς υπηρεσίες παράδοσης εντός ΕΟΧ και υπηρεσίες εγχώριας/ετεροχρονισμένης παράδοσης. Σε αντίθεση με την FedEx, η TNT διαθέτει σημαντική παρουσία στον ΕΟΧ με ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και πιο αποτελεσματικό εναέριο δίκτυο, καθώς και υψηλότερο ποσοστό πωλήσεων στα τμήματα των εγχώριων και των ετεροχρονισμένων υπηρεσιών παράδοσης. Περιορισμένο ποσοστό των εσόδων της προέρχεται από πελάτες με ανάγκες για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ. Τα στοιχεία για τις πωλήσεις της TNT δείχνουν ότι μεγάλο μέρος των εσόδων της TNT από τις υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ στην Ευρώπη προέρχεται από πελάτες που αγοράζουν επίσης εγχώριες ή/και διεθνείς υπηρεσίες ετεροχρονισμένης παράδοσης εντός ΕΟΧ από την TNT. Αντιθέτως, η TNT έχει προσελκύσει λιγότερο επιτυχώς διεθνείς πελάτες για υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ που να χρειάζονται επίσης διεθνείς υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ.

(24) Επίσης, τα εσωτερικά έγγραφα των μερών επιβεβαίωσαν ότι οι δύο εταιρείες δεν αντιλαμβάνονται η μία την άλλη ως ιδιαίτερα στενό ανταγωνιστή. Επιπλέον, η σαφής πλειονότητα των πελατών των μερών δεν θεωρεί ότι τα μέρη είναι ιδιαίτερα στενοί ανταγωνιστές. (π.χ. από άποψη τιμολόγησης, εύρους και ποιότητας υπηρεσιών, αξιοπιστίας, γεωγραφικής εμβέλειας, παρακολούθησης και εντοπισμού κ.λπ.). Επιπλέον, οι πελάτες θεωρούν ότι η FedEx είναι πιο ασθενής από τους άλλους τρεις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς στις αγορές για διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ.

(25) Τέλος, παρά τους συγκεκριμένους περιορισμούς που διαπιστώθηκαν, η ανάλυση των προσφορών που υπέβαλαν τα μέρη επιβεβαίωσε περαιτέρω ότι η FedEX είναι πιο ασθενής ανταγωνιστής για την TNT παρά από ό,τι η DHL και η UPS.

γ) Η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση δεν θα εξάλειφε σημαντική ανταγωνιστική δύναμη

(26) Η Επιτροπή έκρινε ότι η TNT δεν διαθέτει ειδικά χαρακτηριστικά που να της επιτρέπουν να ασκεί σημαντική ανταγωνιστική πίεση στους άλλους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, με αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού μετά την πράξη. Πρώτον, η θέση κόστους της TNT στον τομέα των διεθνών υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ δεν είναι πιο πλεονεκτική σε σχέση με τη θέση κόστους της DHL και της UPS. Δεύτερον, κατά τα τελευταία έτη, η TNT δεν έχει καταφέρει να διευρύνει τη θέση της στην αγορά σε βάρος των υπόλοιπων φορέων ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς. Τρίτον, η Επιτροπή θα μπορούσε εμπειρικά να επαληθεύσει ότι η TNT δεν μπορεί να θεωρηθεί φορέας καθορισμού επιθετικών τιμών στη διεθνή αγορά υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ. Τέταρτον, κατά τα τελευταία έτη, η TNT δεν επικεντρώνεται σε σημαντικές επενδύσεις στο δίκτυό της, αλλά στην καθιέρωση των υπηρεσιών της. Συνεπώς, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι καινοτομεί όσον αφορά την επέκταση του δικτύου κατά τα τελευταία έτη.

([1]) Οι χώρες που ανήκουν στον ΕΟΧ είναι 31. Ωστόσο, τα μέρη δεν μπόρεσαν να παράσχουν στοιχεία για το Λιχτενστάιν.

δ) Η DHL και η UPS θα ήταν σε θέση να ασκήσουν ανταγωνιστικές πιέσεις στην οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση

(27) Παρά το γεγονός ότι οι φορείς μη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, και ιδίως οι φορείς εκμετάλλευσης που βασίζονται στις οδικές μεταφορές και διαθέτουν μεγάλο δίκτυο όπως η DPD και η GLS, θα ασκούσαν ως έναν βαθμό ανταγωνιστική πίεση στην οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση ανάλογα με την εθνική αγορά, η Επιτροπή υιοθέτησε μια συντηρητική προσέγγιση και περιόρισε την ανάλυσή της στο κατά πόσο οι ανταγωνιστές της οντότητας που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα έχουν περιοριστική επίδραση στις τιμές για την DHL και την UPS.

(28) Πρώτον, η οντότητα που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα έρθει αντιμέτωπη με δύο ισχυρούς και ικανούς ανταγωνιστές. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανασύνθεσης της κατάστασης της αγοράς από την Επιτροπή, η DHL θα διατηρήσει την ηγετική της θέση στην αγορά, ακολουθούμενη από την UPS. Στην ερώτηση κατά πόσο μετά την πράξη θα υπάρχουν αρκετές βιώσιμες εναλλακτικές για τις ανάγκες τους για διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ, η συντριπτική πλειονότητα των πελατών απάντησε θετικά. Τόσο η UPS όσο και η DHL αναφέρθηκαν ως βιώσιμες εναλλακτικές έναντι της οντότητας που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση.

(29) Δεύτερον, οι πελάτες μπορούν να προστατευτούν από μια υποθετική αύξηση των τιμών μετά τη συγχώνευση από την οντότητα που θα προκύψει στρεφόμενοι σε άλλον πάροχο. Η σαφής πλειονότητα των πελατών διεθνών υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ εξασφαλίζουν τις προμήθειές τους από πολλαπλές πηγές, ενώ παράλληλα η αλλαγή παρόχου γίνεται με ευκολία.

(30) Τρίτον, η DHL και η UPS θα μπορούσαν εύκολα να αυξήσουν την προσφορά υπηρεσιών τους σε περίπτωση υποθετικής αύξησης των τιμών μετά την πράξη από την οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση και, συνακόλουθα, να ανταποκριθούν σε πρόσθετη ζήτηση χωρίς να επιβαρυνθούν με σημαντικό πρόσθετο κόστος.

ε) Η σαφής πλειονότητα των πελατών δεν έχει εκφράσει ανησυχίες σχετικά με την πράξη

(31) Η συντριπτική πλειονότητα των πελατών που απάντησαν στην έρευνα αγοράς πρώτου και δεύτερου σταδίου της Επιτροπής εξέφρασαν ουδέτερη ή ακόμη και θετική άποψη σχετικά με τις συνολικές επιπτώσεις της πράξης στην αγορά για διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης μικροδεμάτων εντός ΕΟΧ.

στ) Από την ανάλυση για τη συγκέντρωση των τιμών δεν προέκυψε συγκεκριμένο αποτέλεσμα

(32) Προκειμένου να διασφαλιστεί πλήρης συνέπεια με την ποσοτική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της υπόθεσης UPS/TNT, η Επιτροπή πραγματοποίησε ανάλυση για τη συγκέντρωση των τιμών για να αξιολογήσει τον πιθανό αντίκτυπο της προτεινόμενης πράξης στις τιμές της FedEx και, εν συνεχεία, στις τιμές της TNT. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι αυξήσεις των τιμών που υπολογίστηκαν από το μοντέλο δεν ήταν στατιστικά σημαντικές. Συνεπώς, τα αποτελέσματα της ανάλυσης για τη συγκέντρωση των τιμών δεν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν με αξιοπιστία ως αποδεικτικά στοιχεία υπέρ ή κατά της δημιουργίας σημαντικής παρακώλυσης του αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

ζ) Η οντότητα που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα συμβάλει στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας

(33) Η FedEx υποστηρίζει ότι η πράξη, και ιδίως η ενσωμάτωση των σχετικά μη αποτελεσματικών ευρωπαϊκών δραστηριοτήτων της FedEx στο δίκτυο της TNT, θα οδηγήσει σε σημαντική βελτίωση της αποτελεσματικότητας. Οι βασικές κατηγορίες στις οποίες θα βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα και οι οποίες επηρεάζουν τις υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ είναι η εξοικονόμηση δαπανών στο στάδιο της παραλαβής και της παράδοσης (PUD), καθώς και η εξοικονόμηση δαπανών στο εναέριο δίκτυο. Βάσει των πληροφοριών που της παρασχέθηκαν, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ένα τμήμα δαπανών PUD που υποστηρίζεται ότι θα εξοικονομηθούν και ένα τμήμα των δαπανών στο εναέριο δίκτυο που υποστηρίζεται ότι θα εξοικονομηθούν (μετά τη μετακύλιση) συνιστούν συναφή, συγκεκριμένα αποτελέσματα βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της οντότητας που θα προκύψει από τη συγχώνευση, τα οποία δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν σε παρόμοιο βαθμό από λιγότερο αντι-ανταγωνιστικές εναλλακτικές. Το χρονικό περιθώριο για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας σε συγκεκριμένα τμήματα υπολογίστηκε σε 3 έτη. Ακόμη και αν τα αποτελέσματα της ανάλυσης της Επιτροπής για τη συγκέντρωση των τιμών ήταν στατιστικά σημαντικά, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας στον τομέα PUD που σχετίζεται με την πράξη θα είχε υπεραντισταθμίσει τις αυξήσεις των τιμών που υπολογίστηκαν για τους πελάτες της FedEx σε οποιαδήποτε από τις εθνικές αγορές για διεθνείς υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ.

η) Συμπέρασμα

(34) Συνεπώς, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πράξη δεν θα παρεμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σε καμία από τις 30 εθνικές αγορές όσον αφορά την παροχή διεθνών υπηρεσιών ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ.

2. *Υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ: γενική εκτίμηση*

(35) Μεγάλος αριθμός φορέων παρέχουν υπηρεσίες εκτός ΕΟΧ, μεταξύ των οποίων οι τέσσερις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, εθνικοί ταχυδρομικοί φορείς, πράκτορες μεταφορών και άλλες εταιρείες ταχυμεταφορών. Όπως οι υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός ΕΟΧ, οι υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εκτός ΕΟΧ συνιστούν επίσης έναν δικτυακό κλάδο που συνεπάγεται επενδύσεις σε υποδομές σε όλο το μήκος της αλυσίδας αξίας και απαιτεί από τους φορείς να εξασφαλίζουν παρουσία σε όλες τις χώρες του ΕΟΧ και σε όλες τις βασικές παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές, και ειδικότερα στη Βόρεια Αμερική, στην Κεντρική και Νότια Αμερική, στην Αφρική, στην Ασία/στον Ειρηνικό, στη Μέση Ανατολή και στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης. Δεδομένου ότι οι φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών έχουν τον στενότερο έλεγχο επί του δικτύου τους και είναι οι μοναδικοί που διαθέτουν απρόσκοπτο δίκτυο ταχέων παραδόσεων που καλύπτει όλες τις χώρες του ΕΟΧ, οι φορείς μη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών ασκούν μόνο περιορισμένη πίεση στους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών. Συνεπώς, όπως και στην περίπτωση των υπηρεσιών ταχείας παράδοσης

εντός ΕΟΧ, η Επιτροπή αξιολόγησε τον αντίκτυπο της πράξης υιοθετώντας την πλέον συντηρητική προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη μόνο την ανταγωνιστική πίεση που ασκείται στην οντότητα που θα προκύψει από τη συγχώνευση από τους άλλους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς στις διάφορες πιθανές αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ. Βάσει των παραπάνω διαπιστώσεων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πράξη δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού σε καμία από τις 30 εθνικές αγορές για τις υπηρεσίες παραδόσεων μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα ούτε σε καμία από τις εθνικές αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ στις έξι βασικές παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές.

α) Η θέση της οντότητας που θα προκύψει από τη συγχώνευση στην αγορά θα είναι μέτρια στις αγορές υπηρεσιών παράδοσης εκτός ΕΟΧ

(36) Η Επιτροπή διήνέργησε ανασύνθεση της κατάστασης της αγοράς βάσει των στοιχείων για τα έσοδα που παρείχαν οι τέσσερις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, με στόχο την αξιολόγηση της σχετικής δύναμής τους στην αγορά στις i) 30 εθνικές αγορές για διεθνείς υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από μια χώρα του ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα· και στις ii) εθνικές αγορές για διεθνείς υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από καθεμία από τις 30 χώρες του ΕΟΧ προς κάθε μία από τις έξι βασικές παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές. Η Επιτροπή διενήργησε επίσης ανάλυση του αντικτύπου της πράξης σε όλες τις εθνικές αγορές του ΕΟΧ με συγκεντρωτικό τρόπο, δηλαδή για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα και προς τις έξι βασικές εμπορικές γραμμές από τον ΕΟΧ.

(37) Εξετάζοντας και τις 30 εθνικές αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα και προς τις έξι βασικές εμπορικές διαδρομές, το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των μερών είναι μάλλον μέτριο στις περισσότερες πιθανές αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ. Εξετάζοντας τις εθνικές αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, μετά την πράξη, η σχετική θέση της οντότητας που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση στις περισσότερες από τις 30 εθνικές αγορές για υπηρεσίες παραδόσεις εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα θα ήταν μάλλον μέτρια. Το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των μερών θα υπερβαίνει το 40 % και η αύξηση που θα επιφέρει η πράξη θα είναι μεγαλύτερη από 5 % μόνο σε 3 εθνικές αγορές, και συγκεκριμένα στην Ουγγαρία, την Εσθονία και τη Λετονία. Τέλος, στις εθνικές αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ προς τις βασικές παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές, τα μέρη θα έχουν συνδυασμένο μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο από 40 % και η αύξηση θα είναι μεγαλύτερη από 5 % σε δέκα εθνικές αγορές.

β) Μεταξύ των φορέων ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, τα μέρη δεν είναι ιδιαίτερα στενοί ανταγωνιστές σε αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ

(38) Τα μέρη δεν είναι ιδιαίτερα στενοί ανταγωνιστές για διάφορους λόγους. Πρώτον, η σχετική θέση της TNT είναι πιο ασθενής μεταξύ των φορέων ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών στο σύνολο της αγοράς για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ και στα περισσότερα πιθανά επιμέρους τμήματα της αγοράς. Αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι η TNT εστιάζει τις δραστηριότητές κυρίως στην Ευρώπη, σε αντίθεση με τους άλλους τρεις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως. Μεγάλο τμήμα των εσόδων της TNT προέρχεται από την παροχή υπηρεσιών παράδοσης εντός της Ευρώπης ή από/προς την Ευρώπη, ενώ, για τους άλλους τρεις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, το τμήμα των δραστηριοτήτων τους που αφορά την Ευρώπη αντιπροσωπεύει πολύ μικρότερο μέρος του συνόλου των δραστηριοτήτων τους. Αυτό ισχύει ιδίως στην περίπτωση της FedEx. Πολύ μικρότερο ποσοστό των συνολικών εσόδων της προέρχεται από υπηρεσίες που δεν είναι από/προς την Ευρώπη, ενώ αυτό το ποσοστό εκτιμάται ότι είναι υψηλότερο για τους άλλους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών. Επίσης, από τα έσοδα της TNT που προέρχονται από την προσφορά υπηρεσιών στην Ευρώπη, μόνο ένα μικρό ποσοστό αφορά την παροχή υπηρεσιών εκτός ΕΟΧ.

(39) Δεύτερον, η TNT διαθέτει πολύ περιορισμένο εναέριο δίκτυο σε σύγκριση με τους άλλους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών. Σε αντίθεση με τους άλλους τρεις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών που χρησιμοποιούν ένα εκτεταμένο, ιδιόκτητο εναέριο δίκτυο για τις παραδόσεις τους εκτός ΕΟΧ, η TNT χρησιμοποιεί μόνο τέσσερα αεροσκάφη και αγοράζει δυναμικότητα από εμπορικές αεροπορικές εταιρείες ή αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων για τις λοιπές αποστολές της. Από την άλλη μεριά, η FedEx χρησιμοποιεί ένα δίκτυο 17 ιδιόκτητων αεροσκαφών για τις υπηρεσίες παράδοσής της εκτός ΕΟΧ. Η χρήση ιδιόκτητου εναέριου δικτύου προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα σε έναν φορέα ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων, για παράδειγμα, της μεγαλύτερης ασφάλειας όσον αφορά τη διαθέσιμη δυναμικότητα και τη διάρθρωση του κόστους, καθώς και της καλύτερης απόδοσης των υπηρεσιών, καθώς επιτρέπει απρόσκοπτη συνδεσιμότητα, λιγότερες μετακινήσεις του μικροδέματος και λιγότερα σημεία εξυπηρέτησης. Η περιορισμένη εμβέλεια του εναέριου δικτύου της TNT εκτός ΕΟΧ δημιουργεί προβληματισμό όσον αφορά τη σχετική αδυναμία της στις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ σε σύγκριση με τους άλλους τρεις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών, ενώ παράλληλα συνιστά περιορισμό για την ικανότητά της να ανταγωνίζεται επί ίσοις όροις αυτούς τους τρεις φορείς.

(40) Τρίτον, αναλύοντας τα δεδομένα σχετικά με τις προσφορές, και ιδίως εκείνα της FedEx σχετικά με τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η TNT φαινόταν ότι ήταν πιο ασθενής ανταγωνιστής της FedEx για δυνητικές υπηρεσίες εκτός ΕΟΧ απ' ό,τι η DHL και η UPS. Η DHL φαινόταν ότι είναι ο κύριος ανταγωνιστής της FedEx, ενώ η UPS ερχόταν δεύτερη και η TNT τρίτη. Πιο συγκεκριμένα, η DHL προέκυπτε ότι είναι ανταγωνιστής της FedEx με συχνότητα τρεις φορές μεγαλύτερη σε σχέση με την TNT.

(41) Τέταρτον, η έρευνα αγοράς από την Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι τα μέρη δεν είναι μεταξύ τους οι στενότεροι ανταγωνιστές.

(42) Συνεπώς, όσον αφορά τις αγορές υπηρεσιών παράδοσης εκτός ΕΟΧ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η TNT δεν μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα στενός ανταγωνιστής της FedEx.

γ) Η πράξη δεν θα εξάλειφε σημαντική ανταγωνιστική δύναμη

(43) Η TNT είναι σαφώς ο ασθενέστερος από τους τέσσερις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών όσον αφορά τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ασκεί σημαντική ανταγωνιστική δύναμη η οποία θα εξαλειφόταν με την πράξη. Επιπλέον, το μερίδιο αγοράς της TNT δεν έχει αυξηθεί σημαντικά κατά τα τελευταία έτη ως αποτέλεσμα της επιθετικής, σε ορισμένο βαθμό, στρατηγικής που εφαρμόζει. Επιπλέον, η TNT ακολουθεί ένα επιχειρηματικό μοντέλο που μοιάζει πολύ με εκείνο των άλλων φορέων ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών εκτός ΕΟΧ. Κατά συνέπεια, οι υπηρεσίες και οι τιμές της είναι συγκρίσιμες με εκείνες των ανταγωνιστών της. Επίσης, η TNT δεν φαίνεται να χρεώνει σημαντικά χαμηλότερες τιμές σε σχέση με τους άλλους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και δεν επικεντρώνεται στην παροχή υπηρεσιών χαμηλού κόστους στο επιχειρηματικό σχέδιο και στις ενέργειες προώθησής της. Αντ' αυτού, θέτει ως προτεραιότητα την αξιοπιστία, την ποιότητα εξυπηρέτησης πελατών και την ευελιξία της.

δ) Η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα υφίστατο πιέσεις από τους ανταγωνιστές της και μετά την πράξη

(44) Πρώτον, και οι τέσσερις φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών έχουν παγκόσμιο αποτύπωμα, προσφέροντας υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων σε περισσότερες από 220 χώρες στον κόσμο. Συνεπώς, και οι τέσσερις φορείς έχουν ήδη πρόσβαση σε βάση πελατών που χρειάζονται υπηρεσίες εκτός ΕΟΧ. Επιπλέον, όλοι οι φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών έχουν την ικανότητα να οργανώνουν, είτε απευθείας είτε μέσω ανάθεσης σε τρίτους, την παραλαβή μικροδεμάτων σε όλες τις χώρες του ΕΟΧ, να διευθετούν την αερομεταφορά μικροδεμάτων στον προορισμό μιας εμπορικής διαδρομής και, στη συνέχεια, την παράδοση στον προορισμό.

(45) Δεύτερον, βάσει των ανωτέρω, ακόμη κι αν ένας φορέας ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών έχει κάπως μικρότερο μερίδιο σε μια συγκεκριμένη αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ, αυτό δεν είναι ενδεικτικό εγγενούς αδυναμίας να προσφέρει την υπηρεσία από αυτήν την αγορά. Πράγματι, σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες το μερίδιο ενός συγκεκριμένου φορέα ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών είναι περιορισμένο σε μια αγορά συγκεκριμένου προϊόντος/προορισμού, αλλά είναι πολύ υψηλότερο σε άλλες αγορές προϊόντων/άλλους προορισμούς για υπηρεσίες παράδοσης από την ίδια χώρα προέλευσης του ΕΟΧ, ο εν λόγω φορέας είναι σε θέση να παρέχει υπηρεσίες εκτός ΕΟΧ από αυτήν τη χώρα προέλευσης. Ομοίως, σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες ένας φορέας ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς έχει περιορισμένο μερίδιο σε μια συγκεκριμένη αγορά εκτός ΕΟΧ, αλλά έχει πολύ υψηλότερα μερίδια για υπηρεσίες παράδοσης στον συγκεκριμένο προορισμό από άλλες χώρες προέλευσης του ΕΟΧ, ο εν λόγω φορέας μπορεί να παρέχει υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ σε αυτόν τον προορισμό.

(46) Τρίτον, δεν υφίσταται περιορισμός ικανότητας στις υπηρεσίες εκτός ΕΟΧ. Όλοι οι φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών έχουν συνηθίσει να αντιμετωπίζουν διακυμάνσεις στη ζήτηση και τείνουν να λειτουργούν με περιθώριο που τους επιτρέπει να αναλαμβάνουν πρόσθετους όγκους. Μπορούν επίσης εύκολα να αυξήσουν την ικανότητα αερομεταφοράς τους ή το οδικό τους δίκτυο σε περίπτωση ανάγκης –πράγμα που έχει συμβεί στο παρελθόν–, προκειμένου να εξυπηρετήσουν νέους μεγάλους πελάτες.

(47) Τέταρτον, οι πελάτες μπορούν εύκολα να αλλάξουν πάροχο υπηρεσιών παράδοσης μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ. Οι περισσότεροι εξ αυτών ήδη καλύπτουν τις ανάγκες τους με πολλούς φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών ή άλλους παρόχους και οι συμβάσεις τους δεν περιέχουν ρήτρες αποκλειστικότητας. Η ικανότητα των πελατών να αυξάνουν τους όγκους που αποστέλλουν με την UPS και την DHL θα ασκούσε, συνεπώς, πίεση στην οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση και μετά την πράξη.

(48) Τέλος, οι φορείς μη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών ασκούν επίσης σε ορισμένο βαθμό ανταγωνιστική πίεση, ιδίως όσον αφορά τις υπηρεσίες ετεροχρονισμένης παράδοσης εκτός ΕΟΧ.

ε) Η σαφής πλειονότητα των πελατών και των ανταγωνιστών δεν έχει εκφράσει ανησυχίες

(49) Η συντριπτική πλειονότητα των συμμετεχόντων στην έρευνα αγοράς της Επιτροπής ήταν της άποψης ότι η πράξη θα έχει ως αποτέλεσμα τη συνένωση των συμπληρωματικών δυνατών σημείων της FedEx, στις αγορές για υπηρεσίες εκτός ΕΟΧ, και της TNT, στις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εντός ΕΟΧ. Ιδίως στις αγορές εκτός ΕΟΧ, η σχετική πλειονότητα των συμμετεχόντων έκριναν ότι ο αντίκτυπος της πράξης θα είναι θετικός, ακολουθούμενοι από εκείνους που έκριναν ότι θα είναι ουδέτερος.

στ) Η πράξη θα συνέβαλε στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας

(50) Η πράξη θα συνέβαλλε σημαντικά στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας σε αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ. Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας θα επιτυγχανόταν κυρίως χάρη στην εξοικονόμηση κόστους της οντότητας που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση, λόγω της ενσωμάτωσης όλων των όγκων της στο δίκτυο χαμηλότερου κόστους είτε της FedEx είτε της TNT. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα όλοι οι όγκοι να μεταφέρονται μέσω του δικτύου χαμηλότερου κόστους της TNT εντός ΕΟΧ στη χώρα προέλευσης και να παραδίδονται μέσω του δικτύου χαμηλότερου κόστους είτε της FedEx είτε της TNT στη χώρα προορισμού. Αναμένεται ότι θα υλοποιηθούν περαιτέρω συνέργειες, καθώς οι ενδοηπειρωτικές πτήσεις μετακινούνται προς την FedEx με την πάροδο του χρόνου. Ομοίως με την προσέγγισή της για τις χώρες εντός ΕΟΧ, η Επιτροπή αξιολόγησε την επαληθευσιμότητα της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας, την ιδιαιτερότητα και την ικανότητα της μονάδας που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση να χρησιμοποιηθούν προς όφελος των καταναλωτών και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πράξη θα οδηγούσε στη σχετική βελτίωση της αποτελεσματικότητας βάσει του ελέγχου τριών σημείων που ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις.

3. *Υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ: ανάλυση ανά χώρα*

(51) Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ανασύνθεσης της κατάστασης της αγοράς, η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε συνδυασμένο μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 40 % και η πράξη θα οδηγούσε σε αύξηση μεγαλύτερη του 5 % σε 13 πιθανές εμπορικές διαδρομές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ. Αυτές οι αγορές αντιστοιχούν σε παραδόσεις εκτός ΕΟΧ από επτά διαφορετικές χώρες του ΕΟΧ, και ειδικότερα το Βέλγιο, τη Βουλγαρία, την Εσθονία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, τη Μάλτα και τη Σλοβακία. Για το Βέλγιο, τη Βουλγαρία, την Εσθονία και τη Μάλτα, αυτές οι αγορές θα εξυπηρετούσαν παραδόσεις εκτός ΕΟΧ προς τη Βόρεια Αμερική. Για τη Λετονία, θα ήταν οι αγορές για παραδόσεις προς τη Βόρεια Αμερική, την Κεντρική και Νότια Αμερική, τη Μέση Ανατολή και την Ασία/τον Ειρηνικό. Στην περίπτωση της Λιθουανίας και της Σλοβακίας, θα ήταν οι αγορές για παραδόσεις προς τη Μέση Ανατολή. Τέλος, για την Εσθονία, την Ουγγαρία και τη Λετονία, θα ήταν επίσης οι αγορές για παραδόσεις εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα. Επιπλέον, η Επιτροπή ανέλυσε πιο ενδελεχώς τις αγορές στις οποίες η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μέτριο μερίδιο αγοράς μικρότερο του 40 % και στις οποίες ο τρίτος ανταγωνιστής, μετά την πράξη, θα είχε μερίδιο αγοράς μικρότερο του 20 %. Τέλος, ανέλυσε επίσης πιο ενδελεχώς τις αγορές στις οποίες το μερίδιο του τρίτου ανταγωνιστή θα ήταν μικρότερο από την αύξηση που θα επέφερε η πράξη. Συνολικά, βάσει αυτών των κριτηρίων, αναλύθηκαν πιο ενδελεχώς 52 αγορές μεμονωμένα για τις παρακάτω χώρες.

(52) *Αυστρία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα την αγορά για τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Αυστρία προς τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [50-60] %. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς [10-20] %.

(53) *Βέλγιο*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από το Βέλγιο προς τη Βόρεια Αμερική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα γινόταν ο ηγετικός παράγοντας της αγοράς με μερίδιο αγοράς [40-50] % και αύξηση [5-10] %, ακολουθούμενη από την UPS με μερίδιο [30-40] % και την DHL με μερίδιο [10-20] %. Ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από το Βέλγιο προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, την Κεντρική και Νότια Αμερική, την Ασία/τον Ειρηνικό και τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] % και ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε, μετά την πράξη, μερίδιο αγοράς [10-20] %. Και στις τέσσερις αυτές αγορές, η DHL θα διατηρούσε την ηγετική της θέση με μερίδιο [40-50] %, [50-60] %, [40-50] % και [50-60] % αντίστοιχα.

(54) *Βουλγαρία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Βουλγαρία προς τη Βόρεια Αμερική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [40-50] %, με αύξηση [5-10] %. Η DHL θα είχε επίσης μερίδιο [40-50] %, ενώ η UPS θα ακολουθούσε στην τρίτη θέση με μερίδιο αγοράς [10-20] %. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Βουλγαρία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, την Κεντρική και Νότια Αμερική και τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο αγοράς [50-60] % και στις τρεις αγορές. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς [10-20] %, [5-10] % και [10-20] % αντίστοιχα. Τέλος, η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Βουλγαρία προς την Ασία/τον Ειρηνικό, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [20-30] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [60-70] %. Το μερίδιο του τρίτου ανταγωνιστή (UPS) θα ήταν [5-10] %.

(55) *Κροατία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Κροατία προς την Ασία/τον Ειρηνικό, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [20-30] %, με αύξηση [5-10] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [60-70] %. Μετά την πράξη, η UPS θα είχε μερίδιο αγοράς [5-10] %.

(56) *Κύπρος*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Κύπρο προς την Κεντρική και Νότια Αμερική, την Ασία/τον Ειρηνικό, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, με αύξηση [5-10] %. Σε όλες αυτές τις αγορές, η DHL θα διατηρούσε την ηγετική της θέση με μερίδια αγοράς [60-70] %, [60-70] %, [50-60] % και [50-60] % αντίστοιχα. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς [0-5] % στις αγορές προς την Κεντρική και Νότια Αμερική και την Αφρική και [5-10] % στις αγορές προς την Ασία/τον Ειρηνικό και τη Μέση Ανατολή. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Κύπρο προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [20-30] %, με αύξηση [5-10] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [60-70] %. Η UPS θα είχε μερίδιο αγοράς [5-10] %.

(57) *Τσεχική Δημοκρατία*: Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Τσεχική Δημοκρατία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα και τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [50-60] % και στις δύο αγορές. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς της τάξης του [10-20] %. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα την αγορά για τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Τσεχική Δημοκρατία προς την Κεντρική και Νότια Αμερική και την Ασία/τον Ειρηνικό, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [20-30] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [60-70] % και στις δύο αγορές. Η UPS θα είχε μερίδιο αγοράς [5-10] %.

(58) *Εσθονία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Εσθονία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα και τη Βόρεια Αμερική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [40-50] % και [50-60] % αντίστοιχα, με αύξηση [10-20] % και [5-10] % αντίστοιχα. Το μερίδιο της DHL για την

αγορά από την Εσθονία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα θα ήταν επίσης [40-50] %, ενώ για τη Βόρεια Αμερική θα ήταν [20-30] %. Η UPS θα ερχόταν τρίτη με μερίδιο αγοράς [10-20] % και στις δύο αγορές. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Εσθονία προς την Ασία/τον Ειρηνικό, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [50-60] %. Ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς [5-10] %.

(59) *Γαλλία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Γαλλία προς την Κεντρική και Βόρεια Αμερική, την Ασία/τον Ειρηνικό και τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [50-60] %, [40-50] % και [50-60] % αντίστοιχα. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς [10-20] % σε όλες αυτές τις αγορές.

(60) *Ουγγαρία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Ουγγαρία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [40-50] %, με αύξηση [5-10] %. Το μερίδιο της DHL θα ήταν επίσης [40-50] %, ενώ η UPS θα είχε μερίδιο αγοράς [10-20] %. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Ουγγαρία προς την Κεντρική και Νότια Αμερική, την Ασία/τον Ειρηνικό, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [40-50] %, [50-60] %, [40-50] % και [50-60] % αντίστοιχα. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς [10-20] % σε όλες αυτές τις αγορές.

(61) *Ιρλανδία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Ιρλανδία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα και την Ασία/τον Ειρηνικό, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, με μικρή αύξηση της τάξης του [5-10] % και στις δύο αγορές, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [40-50] % και [50-60] % αντίστοιχα. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς της τάξης του [10-20] %.

(62) *Λετονία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Λετονία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, τη Βόρεια Αμερική, την Κεντρική και Νότια Αμερική, την Ασία/τον Ειρηνικό και τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [40-50] %, [50-60] %, [40-50] %, [40-50] % και [50-60] % αντίστοιχα. Σε αυτές τις αγορές, η DHL θα είχε μερίδιο αγοράς [40-50] %, [20-30] %, [30-40] %, [30-40] % και [30-40] % αντίστοιχα και η UPS θα ερχόταν τρίτη με μερίδιο [10-20] %, [10-20] %, [20-30] %, [20-30] % και [10-20] % αντίστοιχα.

(63) *Λιθουανία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα την αγορά για τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Λιθουανία προς τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε, μετά την πράξη, μερίδιο αγοράς [40-50] %, με αύξηση [5-10] %. Η DHL θα είχε επίσης μερίδιο αγοράς [40-50] %, ενώ η UPS θα ακολουθούσε στην τρίτη θέση με μερίδιο αγοράς [10-20] %.

(64) *Λουξεμβούργο*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από το Λουξεμβούργο προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, την Κεντρική και Νότια Αμερική και τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [20-30] %, με μικρή αύξηση της τάξης του [5-10] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [60-70] % και στις τρεις αγορές. Το μερίδιο του τρίτου ανταγωνιστή (UPS) θα ήταν [5-10] % και στις τρεις αγορές. Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα την αγορά για τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από το Λουξεμβούργο προς τη Βόρεια Αμερική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [50-60] %. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς της τάξης του [10-20] %.

(65) *Μάλτα*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Μάλτα προς τη Βόρεια Αμερική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα γινόταν ο ηγετικός παράγοντας της αγοράς με μερίδιο αγοράς [40-50] % και αύξηση [10-20] %, ακολουθούμενη από την DHL με μερίδιο [30-40] % και την UPS με μερίδιο [20-30] %.

(66) *Πολωνία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από την Πολωνία προς την Κεντρική και Νότια Αμερική και τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο αγοράς [40-50] % και στις δύο αγορές. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς της τάξης του [10-20] %.

(67) *Σλοβακία*: Η Επιτροπή ανέλυσε λεπτομερέστερα τις αγορές για τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Σλοβακία προς τη Μέση Ανατολή, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [40-50] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [50-60] %. Η UPS θα είχε μερίδιο αγοράς [0-5] % σε αυτήν την αγορά. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Σλοβακία προς οποιαδήποτε άλλη χώρα, την Κεντρική και Νότια Αμερική και την Αφρική, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [30-40] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [50-60] % και στις τρεις αγορές. Μετά την πράξη, ο τρίτος ανταγωνιστής (UPS) θα είχε μερίδιο αγοράς [10-20] %, [5-10] % και [0-5] % αντίστοιχα. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης λεπτομερέστερα την αγορά για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ από τη Σλοβακία προς την Ασία/τον Ειρηνικό, όπου η οντότητα που θα προέκυπτε από τη συγχώνευση θα είχε μερίδιο αγοράς [20-30] %, ακολουθώντας τον αναμφισβήτητο ηγετικό παράγοντα της αγοράς, την DHL, με μερίδιο [60-70] %. Η UPS θα είχε μερίδιο αγοράς [5-10] %.

(68) Με βάση την ανάλυση των κοινοποιήσεων των μερών από την Επιτροπή, τα εσωτερικά έγγραφα των μερών και τα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς, η Επιτροπή κατέληξε στα ακόλουθα συμπεράσματα σχετικά με τις προαναφερθείσες αγορές για υπηρεσίες παράδοσης εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα και τις βασικές εμπορικές διαδρομές: η οντότητα που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα έχει μόνο μέτρια μερίδια αγοράς στην πλειονότητα των αγορών· η FedEx και η TNT δεν είναι στενοί ανταγωνιστές· η TNT δεν ασκεί σημαντική ανταγωνιστική πίεση σε αυτές τις αγορές· η DHL και η UPS θα έχουν τις απαιτούμενες ικανότητες για να περιορίσουν σημαντικά την οντότητα που θα προκύψει από τη συγχώνευση και μετά την πράξη· ένα μεγάλο τμήμα του μεριδίου αγοράς της FedEx σε αυτές τις εμπορικές διαδρομές προέρχεται στην πραγματικότητα από μικρό αριθμό μεγάλων πελατών των μερών, οι οποίοι μπορούν εύκολα να αλλάξουν πάροχο, με αποτέλεσμα τα μερίδια αγοράς της οντότητας που θα προκύψει από τη συγχώνευση να παραμείνουν εξαιρετικά αμφίβολα· τα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς ήταν κυρίως θετικά ή ουδέτερα όσον αφορά τον αντίκτυπο της πράξης. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι σε αυτές τις αγορές θα επιτευχθεί βελτίωση της αποτελεσματικότητας.

(69) Ως εκ τούτου, βάσει αυτής της αξιολόγησης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πράξη δεν θα παρεμποδίσει σε μεγάλο βαθμό τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σε καμία από τις προαναφερθείσες εθνικές αγορές για υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων εκτός ΕΟΧ προς οποιαδήποτε άλλη χώρα ή προς τις βασικές εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως.

4. *Αντίκτυπος της πράξης στις ΜΜΕ*

(70) Ορισμένοι συμμετέχοντες στην έρευνα αγοράς διατύπωσαν την άποψη ότι η πράξη θα έχει κατά πάσα πιθανότητα μεγαλύτερο αντίκτυπο στις ΜΜΕ, επιφέροντας, πιο συγκεκριμένα, αύξηση των τιμών. Εικάζεται ότι, επί του παρόντος, η TNT προσφέρει χαμηλότερες τιμές σε σχέση με όλους τους άλλους φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και, συνεπώς, είναι ο προτιμώμενος πάροχος των ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα του ηλεκτρονικού εμπορίου. Σύμφωνα με αυτούς τους συμμετέχοντες στην έρευνα αγοράς, οι ΜΜΕ είναι πιθανό να προτιμούν εν γένει σε έναν προμηθευτή, βασίζονται σε φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών λόγω της ανάγκης τους για διαφορετικούς τύπους υπηρεσιών και στερούνται διαπραγματευτικής ικανότητας, με αποτέλεσμα να πληρώνουν ακριβότερα, καθώς αγοράζουν βάσει τιμών καταλόγου. Ως αποτέλεσμα της πράξης, δύο στενοί ανταγωνιστές θα συγχωνευτούν και η οντότητα που θα προκύψει από τη συγχώνευση είναι απίθανο να έχει πλέον κίνητρο να παίξει ρόλο «αποστάτη» ως φορέας ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών για τις ΜΜΕ.

(71) Η Επιτροπή ήταν της άποψης ότι αυτό δεν θα συμβεί για διάφορους λόγους. Πρώτον, η Επιτροπή διερεύνησε ενδελεχώς το ζήτημα των ΜΜΕ στο πλαίσιο της έρευνας. Οι απαντήσεις σε ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν σε ΜΜΕ έδειξαν ότι, όπως και όλοι οι πελάτες, η πλειονότητα των ΜΜΕ είχε συνολικά θετική ή ουδέτερη άποψη για την πράξη, καθώς και για τον αντίκτυπο που θα είχε στην προσφορά και στην ποιότητα των υπηρεσιών. Επιπλέον, η έρευνα αγοράς δεν επιβεβαίωσε τον προβληματισμό σχετικά με το γεγονός ότι οι ΜΜΕ βασίζονται σε έναν προμηθευτή ή πληρώνουν βάσει τιμών καταλόγου. Οι ΜΜΕ που συμμετείχαν στην έρευνα αγοράς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δραστηριοποιούνται στον τομέα του ηλεκτρονικού εμπορίου, δήλωσαν ότι, εν γένει, βασίζονται σε πολλούς προμηθευτές για τις υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός και εκτός ΕΟΧ. Η συντριπτική πλειονότητα των ερωτηθεισών ΜΜΕ δήλωσαν επίσης ότι διαπραγματεύονται εκπτώσεις όγκου· ελάχιστες μόνο ερωτηθείσες ΜΜΕ δεν διαπραγματεύονται καθόλου εκπτώσεις.

(72) Δεύτερον, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν είναι δυνατόν να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι η TNT είναι «αποστάτης» ή ηγετικός παράγοντας της αγοράς στον τομέα των ΜΜΕ για διάφορους λόγους. Οι πελάτες της TNT, όπως οι πελάτες άλλων φορέων εκμετάλλευσης, θα διαπραγματευτούν εκ των προτέρων καθορισμένες εκπτωτικές τιμές με την TNT, ώστε να μπορούν να συνεκτιμήσουν το κόστος μεταφοράς. Συνεπώς, η TNT δεν θα είναι σε θέση να εφαρμόζει κυμαινόμενες τιμές στους πελάτες της ανάλογα με την αναμενόμενη χρήση της μεταφορικής ικανότητας του σχετικού αεροσκάφους μια συγκεκριμένη ημέρα. Επιπλέον, η βραχυπρόθεσμη ελαστικότητα των τιμών για τις υπηρεσίες ταχείας παράδοσης είναι πολύ χαμηλή. Συνεπώς, εάν η TNT προβλέπει ότι η πτήση της σε μια συγκεκριμένη εμπορική διαδρομή θα είναι σε μεγάλο βαθμό άδεια, η χορήγηση εκπτώσεων σε υφιστάμενους ή δυνητικούς πελάτες δεν θα μπορούσε να δημιουργήσει ξαφνικά υψηλότερη ζήτηση για αποστολή αντικειμένων τη συγκεκριμένη ημέρα και στη συγκεκριμένη εμπορική διαδρομή. Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από την έρευνα αγοράς, στην οποία η πλειονότητα των ΜΜΕ δήλωσε ότι συνάπτουν συμβάσεις-πλαίσιο για μεγαλύτερη χρονική περίοδο αντί να προβαίνουν σε ad hoc αγορές όταν προκύπτει κάποια ανάγκη.

(73) Τρίτον, ενώ η TNT προωθεί κατά καιρούς εκστρατείες που στοχεύουν στις ΜΜΕ, αυτό το γεγονός δεν υποδηλώνει δομικά διαφορετική θέση στην αγορά, αλλά μπορεί να θεωρηθεί ότι εντάσσεται στη συνήθη ανταγωνιστική συμπεριφορά για την προσέλκυση πελατών. Δεν μπορεί να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι η TNT εφαρμόζει υπερβολικά χαμηλές τιμές, σε διαρθρωτική βάση και στο πλαίσιο ενός χωριστού επιχειρηματικού μοντέλου για τις ΜΜΕ, και δεν είναι φορέας καθορισμού τιμών στην αγορά. Επιπλέον, η TNT δεν έχει διευρύνει με επιθετικό τρόπο τη θέση της στην αγορά στον κλάδο των ΜΜΕ.

(74) Τέταρτον, η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη ότι, όπως προαναφέρθηκε, τα μέρη δεν ήταν ιδιαίτερα στενοί ανταγωνιστές. Δεν φαίνεται επίσης να προσφέρουν διαφοροποιημένα προϊόντα ειδικά σε μια συγκεκριμένη ομάδα ΜΜΕ ή να εστιάζουν την προσοχή τους στην κατηγορία πελατών στην οποία άλλοι πάροχοι ολοκληρωμένων υπηρεσιών δεν μπορούσαν να προσφέρουν ή δεν προσφέρουν επίσης υπηρεσίες. Τόσο η DHL όσο και η UPS προβλέπουν ήδη προσαρμοσμένες προσφορές για υπηρεσίες στους ιστοτόπους τους για ΜΜΕ. Η συντριπτική πλειονότητα των ερωτηθέντων ανταγωνιστών επιβεβαίωσε ότι οι απαιτήσεις των ΜΜΕ όσον αφορά τις υπηρεσίες παράδοσης μικροδεμάτων δεν είναι διαφορετικές από εκείνες άλλων επιχειρήσεων και ότι η παροχή υπηρεσιών προς ΜΜΕ δεν απαιτεί επιπλέον περιουσιακά στοιχεία ή πόρους.

(75) Συνεπώς, υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πράξη δεν θα παρακωλύσει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις υπηρεσίες προς ΜΜΕ.

V. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(76) Για τους προαναφερθέντες λόγους, η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πράξη δεν θα παρακωλύσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της.

(77) Κατά συνέπεια, η συγκέντρωση κηρύσσεται συμβατή με την εσωτερική αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων, καθώς και το άρθρο 57 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.