A Bizottság határozatának összefoglalója

(2016. január 8.)

egy vállalati összefonódásnak a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek nyilvánításáról

(Ügyszám: M.7630 – FedEx/TNT Express)

(az értesítés a C(2015) 9826 final számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2016/C 450/09)

A Bizottság 2016. január 8-án a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet [1] és különösen annak 8. cikke (1) bekezdése értelmében határozatot fogadott el egy összefonódási ügyben. A határozat teljes szövegének nyilvános változata az ügy hiteles nyelvén megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. A FELEK

(1) A FedEx Corporation (a továbbiakban: FedEx, Amerikai Egyesült Államok) fuvarozási, e-kereskedelmi és üzleti szolgáltatások széles körét nyújtja egyéni és vállalati ügyfelei részére a világon mindenütt. A FedEx EGT-hálózatának légi fuvarozási központja Párizsban van. A TNT Express NV (a továbbiakban: TNT, Hollandia) a kisméretű csomagok kézbesítése és az árufuvarozási ágazatokban tevékenykedik. A TNT európai hálózatának légi fuvarozási központja a belgiumi Liège-ben van.

II. AZ ÜGYLET ÉS AZ UNIÓS LÉPTÉK

(2) 2015. április 7-én a FedEx és a TNT (a továbbiakban: a felek vagy az összefonódással létrejött vállalkozás) bejelentette feltételes megállapodását, amelynek keretében a FedEx nyilvános vételi ajánlatot tesz a TNT kibocsátott és forgalomban lévő részvényeinek teljes állományára a TNT feletti irányítás megszerzése céljából (a továbbiakban: az ügylet).

(3) Az ügylet keretében a FedEx kizárólagos irányítást szerez a TNT felett, ezért az ügylet a 139/2004/EK rendelet (a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett összefonódásnak minősül. Az ügylet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikke (2) bekezdésének értelmében uniós léptékű.

III. AZ ELJÁRÁS

(4) 2015. június 26-án a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 4. cikke szerint hivatalos bejelentést kapott az ügyletről.

(5) 2015. július 31-én a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy az ügylet komoly aggályokat vet fel a belső piaccal és az EGT-megállapodással való összeegyeztethetősége tekintetében, és az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében eljárás megindításáról szóló határozatot fogadott el (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

(6) A felek 2015. augusztus 12-én benyújtották az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos írásbeli észrevételeiket, és ugyanazon a napon a felek kérelmére – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 10. cikke (3) bekezdésének második albekezdése szerint – a végleges határozat meghozatalára vonatkozó határidőt 20 munkanappal meghosszabbították.

(7) A meghallgatási tisztviselő 2015. október 21-én kelt határozatával a UPS-t is elismerték az összefonódás-ellenőrzési rendelet 18. cikke (4) bekezdése szerinti érdekelt harmadik félként.

(8) Az alapos vizsgálat lehetővé tette az eljárás megindításáról szóló határozatban előzetesen azonosított versenyjogi aggályok eloszlatását. Kifogásközlés elfogadására nem került sor.

(9) A határozattervezetet az összefonódásokkal foglalkozó tanácsadó bizottság 2015. december 11-i ülésén a tagállamok megvitatták, és arról a bizottság pozitív véleményt adott ki. A meghallgatási tisztviselő 2015. december 18-án benyújtott jelentésében szintén kedvező véleményt közölt az eljárásról.

(10) 2016. január 8-án a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (1) bekezdése szerint határozatot fogadott el, amelyben az összefonódást a belső piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztetőnek nyilvánította (a továbbiakban: a határozat).

[1] HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

IV. A VERSENY ÉRTÉKELÉSE

A. Bevezetés

(11) A határozat a kisméretű csomagok kézbesítési szolgáltatásaira irányul. A teherszállítás és a szállítmányozás területén a felek tevékenységei közötti esetleges átfedések nem vezetnek az összefonódás által érintett piacok létrejöttéhez.

(12) A FedEx és a TNT egyaránt az EGT-t belüli, valamint az EGT-tagállamokból az EGT-n kívüli rendeltetési helyekre irányuló, kisméretű csomagok kézbesítésével kapcsolatos szolgáltatásokat nyújt. Mindkét vállalkozás ún. integrátor, ami azt jelenti, hogy teljes körű operatív irányítást gyakorolnak valamennyi szállítóeszköz felett, világviszonylatban megfelelő földrajzi lefedettséggel, gyűjtő-elosztó működési modellel és saját informatikai hálózattal rendelkeznek, továbbá a teljes körű hitelesség képe alakult ki róluk, amely szerint a kisméretű csomagokat időben és megbízhatóan kézbesítik. A másik két integrátor a DHL és a UPS.

B. Az érintett piacok

Az érintett termékpiacok

(13) A Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlatával ([1]) összhangban a kisméretű csomagok kézbesítésére irányuló szolgáltatások érintett termékpiaca a 31,5 kg alatti küldeményekre terjed ki. A Bizottság különbséget tesz aközött, hogy az EGT-országban felvett csomagokat azonos országban (belföldi piac), másik EGT-országban (az EGT területén belüli nemzetközi piac), vagy az EGT területén kívüli országban (az EGT területén kívüli szolgáltatások piaca) kézbesítik.

(14) A korábbi ügyekben, különösen az EGT területén belüli nemzetközi piacok értékelése során a Bizottság ezenkívül megkülönböztette az expressz (másnapi kézbesítési kötelezettséggel járó) kézbesítési szolgáltatások piacát a szabványos/késleltetett (hosszabb kézbesítési kötelezettséggel járó) kézbesítési szolgáltatások piacától ([2]). E megállapításokat többek között arra alapozta, hogy a két piacon kétféle szolgáltatás nyújtása történik eltérő infrastruktúrák segítségével, továbbá, hogy jelentős számú ügyfél támaszkodik az expressz kézbesítésre, és az expressz kézbesítési szolgáltatások emellett lényegesen drágábbak is.

(15) A szóban forgó ügyben a felek tevékenysége között az EGT területén kívüli szolgáltatások nyújtásában meglévő számottevő átfedésekre tekintettel a Bizottság átfogóan vizsgálta e korábban részletesen nem értékelt piacokat.

(16) Az integrátorok esetében a kisméretű csomagok EGT területén kívüli expressz (a lehetséges leggyorsabb garantált kézbesítési szolgáltatás) és késleltetett (lassabb, de még mindig nagyon megbízható, meghatározott napon teljesített) szállítása lényegében azonos hálózaton, az ellátási lánc azonos lépései mentén (ideértve a légi fuvarozási központon belüli szortírozást, a távolsági légi fuvarozást és a vámügyintézést) történik a különböző interkontinentális rendeltetési helyekre. Ezenkívül mindkét szolgáltatásnál valamennyi integrátor közvetlenül versenyez egymással, továbbá az EGT területén kívüli expressz és késleltetett szolgáltatások ára érzékelhetően együtt mozog, ami nem mond ellent annak, hogy az expressz és a késleltetett szolgáltatások azonos piachoz tartoznának. Ez alapján a Bizottság az expressz és a késleltetett szolgáltatásokat egyazon EGT területén kívüli piac szegmenseinek tekintette.

(17) Rendeltetési szempontból – a termékpiac meghatározását nyitva hagyva – a Bizottság az ügylet hatását világméretekben, valamint a nagyobb kereskedelmi útvonalak (Észak-Amerika, Közép- és Dél-Amerika, Afrika, ázsiai csendes-óceáni térség, Közel-Kelet, Európa többi része) mentén is értékelte.

Az érintett földrajzi piacok

(18) A földrajzi piac, vagyis a kézbesítés feladási helyének meghatározása szempontjából a UPS/TNT-ügyben hozott határozattal összhangban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az EGT területén belüli expressz kézbesítés nemzetközi piaca országos kiterjedésű. Az ügylet hatásáról nemzeti szintű értékelés készült továbbá a kisméretű csomagok kézbesítésére irányuló szolgáltatások EGT területén kívüli piacaira vonatkozóan is. Az ágazat hálózati jellemzőire, valamint a légi hálózatok interkontinentális kézbesítésben betöltött alapvető szerepére tekintettel azonban a kisméretű csomagok EGT területén kívüli kézbesítésére vonatkozó versenyértékelés magában foglalta az EGT szintjét is.

1. *A kisméretű csomagok egt területén belüli kézbesítésére irányuló szolgáltatások*

(19) A kisméretű csomagok EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítése olyan hálózatos iparág, amely megköveteli a szolgáltatóktól, hogy az EGT minden országában biztosítsák jelenlétüket. E szükséges jelenlét viszont az értéklánc teljes hosszában infrastrukturális beruházásokkal jár (kezdve a begyűjtéstől, a szortírozáson, városok közötti szállításon, elosztó központokon és légi hálózatokon, repülőgépeken át a kézbesítésig). Az integrátorok irányítják a legszigorúbban hálózatukat, így egyedül ők rendelkeznek zökkenőmentes, valamennyi EGT-országra kiterjedő expressz hálózattal. A felek különböző kategóriájú versenytársai által az EGT területén belüli nemzetközi expressz piacokon képviselt versenyerő értékelése során a Bizottság a piaci vizsgálat eredményeivel összhangban megállapította, hogy a kisméretű csomagok kézbesítésével foglalkozó nem integrált szolgáltatók általában gyenge

([1]) Lásd pl. az M.6570 – UPS/TNT Express sz. ügyben hozott 2013. január 30-i bizottsági határozat (a továbbiakban: UPS/TNT-határozat) (164) preambulumbekezdését.

([2]) Lásd többek között a UPS/TNT-határozat (219) preambulumbekezdését.

versenykényszert gyakorolnak a felekre. A Bizottság ezért óvatos megközelítést alkalmazva az ügyletnek a különböző EGT-országokban nyújtott, az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatásokra gyakorolt hatásaira vonatkozó versenyértékelését a négy integrátor egymással szembeni versenykényszereire korlátozta.

a) Az összefonódással létrejött vállalkozás az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatások piacán szerény piaci pozíciót szerezne

(20) A FedEx által a szóban forgó ügyben folytatott versenyértékelés céljából benyújtott, piaci részesedésre vonatkozó adatok természetéből adódó korlátokra tekintettel, valamint a UPS/TNT-ügyben alkalmazott megközelítésével összhangban a Bizottság piacrekonstrukciót végzett. Az EGT szintjén az összefonódással létrejött vállalkozás 30 % alatti piaci részesedéssel rendelkezne. Az összefonódást követően megmaradt három integrátor közül a leggyengébb, a DHL és a UPS után a harmadik piaci szereplő lenne. Országos szinten az összefonódással létrejött vállalkozás az EGT 30 vizsgált nemzeti piacának egyikén sem rendelkezne 40 % feletti piaci részesedéssel a 2014. évi árbevételi adatok alapján, és e piacok egyikén sem lenne piacvezető ([1]).

b) A FedEx és a TNT nem áll különösebben szoros versenyben az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatások terén.

(21) Bár a FedEx és a TNT egyaránt integrátorok, és ezáltal az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatások terén az EGT 30 vizsgált nemzeti piacán versenyeznek egymással, a Bizottság megállapította, hogy a felek versenye nem különösebben szoros.

(22) Egyfelől a FedEx üzleti tevékenysége a jelentős EGT területén kívüli kézbesítési igényekkel rendelkező ügyfelekre összpontosít. A FedEx EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési árbevétele nagyrészt olyan ügyfelektől származik, amelyek az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatását is igénybe vették. A FedEx amiatt összpontosít az EGT területén belüli nemzetközi expressz szolgáltatásokat vásároló, érdemi EGT területén kívüli kézbesítési igényekkel is rendelkező ügyfelekre, mert csak korlátozottan képes eredményesen versenyezni az önálló Európán belüli expressz szolgáltatásokat vásároló ügyfelekért, valamint az olyan ügyfelekért, amelyek az EGT területén belüli nemzetközi expressz, valamint az EGT területén belüli belföldi, illetve nemzetközi késleltetett kézbesítési szolgáltatásokat azonos szolgáltatótól kívánják igénybe venni. E korlátok a FedEx gyengébb EGT-hálózatából adódnak. A gyengébb hálózat eredményeképpen a FedEx kisebb földrajzi lefedettséggel rendelkezik a különböző expressz szolgáltatások tekintetében, viszonylag gyenge a késleltetett és belföldi szolgáltatások kiterjedtebb nyújtásában, ugyanakkor a kisebb méretgazdaságosság és sűrűség miatt költségbázisa is magasabb. Mindezek jelentősen rontják versenyképességét az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítések terén. Ez viszont gyenge piaci pozíciót eredményez a TNT-vel és a másik két integrátorral szemben, és összhangban áll azzal, hogy a FedEx az EGT területén kívüli kézbesítésre összpontosít.

(23) Másfelől a TNT olyan ügyfelekre összpontosít, amelyek az EGT területén belüli önálló nemzetközi, valamint hazai, illetve késleltetett kézbesítést igényelnek. A FedEx-szel szemben a TNT Európában számottevő közúti, és az EGT területén hatékonyabb légi hálózati jelenléttel bír, ugyanakkor forgalmában is magasabb a belföldi és a késleltetett szegmensek aránya. Árbevételének korlátozott aránya származik olyan ügyfelektől, amelyek az EGT területén kívüli kézbesítést igényelnek. A TNT értékesítési adatai alapján Európában a TNT EGT területén belüli expressz árbevételének jelentős része származik olyan ügyfelektől, amelyek az EGT területén belüli belföldi és/vagy nemzetközi késleltetett kézbesítési szolgáltatásokat is igénybe vesznek tőle. Ezzel szemben a TNT kevésbé eredményes az EGT területén belüli nemzetközi expressz szolgáltatások azon ügyfeleinek megszerzésében, amelyek az EGT területén kívüli nemzetközi kézbesítési szolgáltatást is igényelnek.

(24) Belső dokumentumaik is alátámasztották, hogy a felek nem tekintik egymást különösebben szoros versenyben állónak. Ezenkívül a felek ügyfeleinek egyértelmű többsége szintén nem lát különösebben szoros versenyt a felek között (pl. árazás, a szolgáltatások köre és minősége, megbízhatóság, földrajzi lefedettség, nyomon követés stb. tekintetében). Az ügyfelek véleménye szerint emellett a FedEx az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatások piacain is gyengébb a másik három integrátornál.

(25) Végül az azonosított korlátok mellett a felek által benyújtott tenderelemzés szintén megerősítette, hogy a FedEx a TNT számára gyengébb versenytárs, mint a DHL és a UPS.

c) Az összefonódás nem vezetne fontos piaci versenytényező megszűnéséhez

(26) A Bizottság véleménye szerint a TNT nem rendelkezik olyan sajátos jellemzőkkel, amelyek révén jelentős versenykényszert gyakorolhatna a többi integrátorra, és ezáltal az ügyletet követően gyengíthetné a versenyt. Először is a TNT költségpozíciója az EGT területén belüli nemzetközi expressz-szolgáltatások terén nem előnyösebb, mint a DHL és a UPS költségpozíciója. Másodszor, a TNT az elmúlt években nem tudta piaci pozícióját a többi integrátorok rovására javítani. Harmadszor, a Bizottság empirikus módszerekkel igazolta, hogy a TNT nem tekinthető agresszív ármeghatározónak az EGT területén belüli nemzetközi expressz-szolgáltatások piacán. Negyedszer, az utóbbi években a TNT nem a hálózatára irányuló jelentős beruházásokra, hanem szolgáltatásainak megszilárdítására összpontosított. Ezért ezekben az években hálózatbővítés szempontjából nem tekinthető innovátornak.

([1]) Összesen 31 EGT-ország van, a felek azonban Liechtensteinre vonatkozóan nem szolgáltattak adatot.

d) A DHL és a UPS pozíciója az ügyletet követően lehetővé tenné az összefonódással létrejött vállalkozás versenykényszer alá helyezését

(27) Annak ellenére, hogy a nem integrátorok, különösen az olyan kiterjedt hálózattal rendelkező közúti szolgáltatók, mint a DPD és a GLS, az adott nemzeti piactól függő mértékű versenykényszert gyakorolnának a összefonódással létrejött vállalkozásra, a Bizottság óvatos megközelítést alkalmazva a DHL és a UPS körére korlátozta annak vizsgálatát, hogy az összefonódással létrejött vállalkozás versenytársai kényszert gyakorolnak-e az árakra.

(28) Először is az összefonódással létrejött vállalkozás két erős és tapasztalt versenytárssal kerül szembe. A Bizottság piacrekonstrukciójának eredménye alapján a DHL marad a piacvezető, amelyet a UPS követ. Arra a kérdésre, hogy az ügyletet követően lenne-e elegendő reális alternatíva az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési igényeik számára, az ügyfelek döntő többsége igenlően válaszolt. A válaszadók szerint az ügyletet követően mind a UPS, mind a DHL az összefonódással létrejött vállalkozás reális alternatívája lenne.

(29) Másodszor, az ügyfelek az összefonódással létrejött vállalkozás feltételezett, az összefonódást követő áremelése ellen szolgáltatóváltással védekezhetnek. Az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatások ügyfeleinek egyértelmű többsége több szolgáltatót vesz igénybe, a szolgáltatók közötti váltás pedig egyszerű.

(30) Harmadszor, az összefonódással létrejött vállalkozás feltételezett, az ügyletet követő áremelése esetén a DHL és a UPS könnyen bővítheti szolgáltatási kínálatát, ezáltal számottevő többletköltség nélkül elégítheti ki a többletkeresletet.

e) Az ügyfelek egyértelmű többsége nem fogalmazott meg aggályt az ügyletettel kapcsolatban

(31) A Bizottság első és második szakaszbeli piaci vizsgálata során választ adó ügyfelek döntő többsége semleges vagy kedvező véleményt fogalmazott meg arról általános hatásról, amelyet az ügylet gyakorol a kisméretű csomagok EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítésére irányuló szolgáltatások piacára.

f) Az árkoncentráció-elemzés nem hozott egyértelmű eredményt

(32) A UPS/TNT-ügyben végzett mennyiségi elemzéssel való teljes körű következetesség érdekében a Bizottság árkoncentráció-elemzést végzett, amellyel értékelni kívánta, hogy a tervezett ügylet milyen hatással járhat a FedEx, valamint a TNT áraira. A Bizottság megállapította, hogy a modellel becsült áremelkedések statisztikailag nem szignifikánsak. Ezért az árkoncentráció-elemzés eredményeivel nem bizonyítható megbízhatóan a hatékony verseny jelentős mértékű akadályozása, sem ennek ellenkezője.

g) Az összefonódás hatékonyságjavulást eredményez

(33) A FedEx szerint az ügylet, különösen a FedEx viszonylag rossz hatásfokú európai tevékenységének a TNT hálózatába integrálása jelentős hatékonyságjavuláshoz vezetne. Az EGT területén belüli expressz szolgáltatásokat érintő hatékonyságjavulások fő kategóriáiként az összegyűjtési és kézbesítési költségeknél, valamint a légi hálózat költségeinél elérhető megtakarításokat jelölte meg. A kapott tájékoztatás alapján a Bizottság megállapította, hogy az összegyűjtési és kézbesítési költségeknél állítólagosan elérhető megtakarítások, valamint részben a légi hálózat költségeinél (átgyűrűzést követően) állítólagosan elérhető megtakarítások lényeges összefonódás-specifikus hatékonyságjavulásnak minősülnek, amelyek kevésbé versenyellenes alternatívákkal hasonló mértékben nem lennének elérhetők. Az azonosított hatékonyságjavulások megvalósulásához szükséges becsült idő 3 év. Ha a Bizottság árkoncentráció-elemzésének eredményei statisztikailag szignifikánsak lettek volna is, az ügylettel összefüggő, az összegyűjtési és kézbesítési költségeknél elérhető hatékonyságjavulások meghaladták volna azokat a becsült áremelkedéseket, amelyek a FedEx ügyfeleit érintették volna az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatások bármely nemzeti piacán.

h) Következtetés

(34) A Bizottság a fentiek alapján megállapította, hogy az ügylet nem akadályozná jelentős mértékben a hatékony versenyt az EGT területén belüli nemzetközi expressz kézbesítési szolgáltatások 30 nemzeti piacának egyikén sem.

2. *A kisméretű csomagok egt területén kívüli kézbesítésére irányuló szolgáltatások: Általános értékelés*

(35) Az EGT területén kívüli szolgáltatást számos szolgáltató nyújt, köztük a négy integrátor, nemzeti postai szolgáltatók, szállítmányozók, valamint egyéb futárvállalkozások. Az EGT területén belüli expressz kézbesítéshez hasonlóan az EGT területén kívüli expressz kézbesítés a teljes értékláncra kiterjedően szintén hálózatos iparág, amely megköveteli a szolgáltatóktól, hogy biztosítsák jelenlétüket az EGT minden országában, valamint a világ valamennyi főbb útvonalán, nevezetesen Észak-Amerikában, Közép- és Dél-Amerikában, Afrikában, az ázsiai csendes-óceáni térségben, a Közel-Keleten és Európa többi részén. Mivel az integrátorok irányítják a legszigorúbban hálózatukat, és ezáltal egyedül ők rendelkeznek zökkenőmentes, valamennyi EGT-országra kiterjedő expressz hálózattal, a nem integrátor szereplők csak korlátozott versenykényszert gyakorolnak az integrátorokra. A Bizottság ezért az EGT területén

belüli expressz kézbesítéshez hasonlóan az ügylet hatását a legóvatosabban értékelte, és kizárólag azokat a versenykényszereket vette figyelembe, amelyeket az összefonódással létrejött vállalkozásra a többi integrátor gyakorolt az EGT területén kívüli kézbesítés különböző lehetséges piacain. Az alábbiakban kifejtett megfontolásokra tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ügylet nem akadályozná jelentős mértékben a hatékony versenyt a kisméretű csomagok EGT területén kívüli, a világ bármely részére irányuló kézbesítése 30 nemzeti piacának egyikén sem, továbbá az EGT területén kívüli, a világ hat főbb útvonalára irányuló kézbesítési szolgáltatások egyik nemzeti piacán sem.

a) Az összefonódással létrejött vállalkozás az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatások piacain szerény piaci pozíciót szerezne

(36) A Bizottság a négy integrátor által szolgáltatott árbevételi adatok alapján piacrekonstrukciót végzett, amellyel értékelni kívánta egymáshoz viszonyított piaci erejüket i. a valamely EGT-országból a világ bármely részére irányuló, az EGT területén kívüli nemzetközi kézbesítések 30 nemzeti piacán, valamint ii. a 30 EGT-országból a világ hat főbb kereskedelmi útvonalára irányuló, az EGT területén kívüli nemzetközi kézbesítések nemzeti piacain. A Bizottság ezenkívül az ügyletnek az EGT valamennyi nemzeti piacára gyakorolt hatását összevontan, azaz az EGT területén kívüli, az EGT-ből a világ bármely részére, valamint a hat főbb rendeltetési útvonalra irányuló kézbesítésekre vonatkozóan vizsgálta.

(37) Az EGT területén kívüli, a világ bármely részére, valamint a hat főbb rendeltetési útvonalra irányuló kézbesítések mind a 30 nemzeti piacát tekintve a felek együttes piaci részesedése meglehetősen szerény az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatások legvalószínűbb piacain. Az EGT területén kívüli, a világ bármely részére irányuló kézbesítések nemzeti piacait vizsgálva a Bizottság megállapította, hogy az ügyletet követően az összefonódással létrejött vállalkozás relatív pozíciója az EGT területén kívüli, a világ bármely részére irányuló kézbesítések 30 nemzeti piacának többségében meglehetősen szerény lenne. A felek együttes piaci részesedése a 40 %-ot, valamint az ügyletből származó növekedés az 5 %-ot csak három nemzeti piacon: Magyarországon, Észtországban és Lettországban haladná meg. Végül az EGT területén kívüli, a világ főbb útvonalaira irányuló kézbesítések nemzeti piacain a felek együttes piaci részesedése a 40 %-ot, valamint az ügyletből származó növekedés az 5 %-ot tíz nemzeti piacon haladná meg.

b) Az integrátorok között a felek nem állnak különösebben szoros versenyben az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatások piacain.

(38) A felek közötti verseny több okból nem különösebben szoros. Először is az integrátorok között a TNT pozíciója gyengébb az EGT területén kívüli kézbesítések teljes piacán és annak legtöbb lehetséges szegmensében is. Ennek oka, hogy a TNT főként Európára összpontosít, míg a többi három integrátor globális szereplő. A TNT árbevételének jelentős része az Európán belül, valamint az Európából kiinduló, illetve oda irányuló kézbesítési szolgáltatásokból származik, míg a többi három integrátor esetében az Európával kapcsolatos tevékenység a teljes tevékenység sokkal kisebb hányadát adja. Ez különösen a FedEx esetében mondható el. Teljes árbevételén belül lényegesen kisebb arányt képviselnek a nem Európából kiinduló, illetve oda irányuló szolgáltatások, míg ugyanez az arány a többi integrátor esetében magasabbra becsülhető. Emellett a TNT Európából származó árbevételének csak kis része kapcsolódik az EGT területén kívüli szolgáltatások nyújtásához.

(39) Másodszor, a TNT a többi integrátorhoz viszonyítva igen korlátozott saját légi hálózattal rendelkezik. A többi három integrátortól eltérően, amelyek az EGT területén kívüli kézbesítéseket kiterjedt saját légi hálózaton keresztül bonyolítják, a TNT csak négy saját légi járművet használ, míg valamennyi egyéb küldeményéhez kereskedelmi vagy teherjáratok kapacitását vásárolja meg. A FedEx ezzel szemben 17 saját légi járműből álló hálózatán keresztül nyújtja az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatásait. A saját légi hálózat használata jelentős előnyöket hordoz egy integrátor számára, ideértve többek között a rendelkezésre álló kapacitással és a költségszerkezettel kapcsolatos nagyobb bizonyosságot, valamint a jobb szolgáltatási teljesítményt, miután zökkenőmentes kapcsolatot, a kisméretű csomag kevesebb mozgatását, és kevesebb kezelési pontot tesz lehetővé. A TNT EGT területén kívüli légi hálózatának korlátozott terjedelme egyaránt tükrözi a többi három integrátorhoz viszonyított gyengeségét az EGT területén kívüli kézbesítések piacán, valamint azt, hogy azokkal csak korlátozott mértékben képes azonos feltételekkel versenyezni.

(40) Harmadszor, a Bizottság a felek és különösen a FedEx EGT területén kívüli kézbesítéssel kapcsolatos tenderadatainak elemzése során megállapította, hogy a DHL-hez és a UPS-hez képest a TNT a FedEx gyengébb versenytársának tekinthető. Az elemzés alapján a FedEx fő versenytársa a DHL, amelyet a UPS, majd harmadikként a TNT követ. Pontosabban a DHL a TNT-hez képest több mint háromszoros gyakorisággal szerepelt a FedEx versenytársaként.

(41) Negyedszer, a Bizottság piaci vizsgálata megerősítette, hogy a felek nem egymással állnak a legszorosabb versenyben.

(42) Az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatások tekintetében ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a TNT és a FedEx versenye nem tekinthető különösebben szorosnak.

c) Az ügylet nem vezetne fontos piaci versenytényező megszűnéséhez

(43) Az EGT területén kívüli kézbesítéseket illetően a négy integrátor közül a TNT egyértelműen a leggyengébb, és nem tekinthető fontos versenytényezőnek, amely az ügylet következtében megszűnik. Ezenkívül a TNT az elmúlt években nem folytatott olyan agresszív stratégiát, amelynek eredményeképpen piaci részesedése jelentősen nőtt volna. Emellett a TNT az EGT területén kívüli szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban a többi integrátoréhoz igen hasonló üzleti modellt alkalmaz, így szolgáltatásai és árai a versenytársakéval összehasonlíthatók. Az elemzés alapján a TNT nem alkalmaz lényegesen alacsonyabb árakat a többi integrátorhoz képest, és üzleti tervében, marketingtevékenységében nem összpontosít arra, hogy olcsó szolgáltató legyen – ehelyett megbízhatóságát, ügyfélszolgálatának minőségét, valamint rugalmasságát hangsúlyozza.

d) Az ügyletet követően a versenytársak kényszert gyakorolnának az összefonódással létrejött vállalkozásra

(44) Először is mind a négy integrátor globális jelenléttel rendelkezik: szolgáltatásaikkal több mint 220 országba kézbesítenek kisméretű csomagokat. Ennélfogva jelenleg mindannyian hozzáférnek az EGT területén kívüli szolgáltatásokat igénylő ügyfélkörhöz. Valamennyi integrátor képes továbbá megszervezni – akár közvetlenül, akár harmadik felek megbízása útján – a kisméretű csomagok felvételét valamennyi EGT-országban, és megszervezni a kisméretű csomagok rendeltetési útvonalon történő légi szállítását, majd rendeltetési helyen történő kézbesítését.

(45) Másodszor, a fentiek alapján ha egy integrátor az EGT területén kívüli kézbesítések valamelyik konkrét piacán valamivel kisebb részesedéssel is rendelkezik, ez önmagában nem jelenti azt, hogy az adott piacon gyengébb képességgel kínálná a szolgáltatást. Valójában minden olyan esetben, amikor egy adott integrátor részesedése egy konkrét termékpiacon vagy rendeltetési helyen korlátozott, viszont az EGT-hez tartozó azonos feladási országból más termékpiacokra vagy rendeltetési helyekre irányuló kézbesítések tekintetében sokkal nagyobb, akkor az integrátor pozíciója lehetővé teszi számára az EGT területén kívüli szolgáltatás nyújtását az adott feladási országból. Ugyanígy minden olyan esetben, amikor egy integrátor részesedése egy konkrét EGT területén kívüli piacon korlátozott, viszont az EGT-hez tartozó más feladási országból az adott rendeltetési helyre irányuló kézbesítések tekintetében sokkal nagyobb, akkor az érintett integrátor képes az adott rendeltetési helyre irányuló, az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatásokat nyújtani.

(46) Harmadszor, az EGT területén kívüli szolgáltatásokra nem vonatkozik kapacitáskorlát. Mindegyik integrátor rendelkezik tapasztalattal a keresletingadozás kezelése terén, és jellemzően olyan tűréssel működik, amely lehetővé teszi számára a megnövekedett forgalom felvételét. Emellett szükség esetén – új nagy ügyfelek ellátása érdekében – könnyen bővíthetik légi szállítási kapacitásukat, illetve közúti hálózatukat; erre korábban volt már példa.

(47) Negyedszer, az ügyfelek egyszerűen válthatnak a kisméretű csomagok EGT területén kívüli kézbesítésére irányuló szolgáltatást nyújtók között. Legtöbbjük jelenleg is több integrátortól vagy egyéb szolgáltatótól vesz igénybe szolgáltatást, kizárólagossági záradék nélküli szerződés keretében. Az ügyfelek azon képessége tehát, hogy növeljék a UPS-en és a DHL-en keresztül bonyolított forgalmat, az ügyletet követően is kényszert gyakorolna az összefonódással létrejött vállalkozásra.

(48) Végül a nem integrátorok szintén versenykényszert gyakorolnak, különösen az EGT területén kívüli késleltetett szolgáltatásokkal összefüggésben.

e) Az ügyfelek és versenytársak egyértelmű többsége nem fogalmazott meg aggályt

(49) A Bizottság piaci vizsgálatának válaszadói túlnyomó többségben azt a véleményt fogalmazták meg, hogy az ügylet egyesíti azokat az egymást kiegészítő erősségeket, amelyekkel a FedEx az EGT területén kívüli piacokon, a TNT pedig az EGT területén belüli kézbesítési szolgáltatások piacain rendelkezik. Kifejezetten az EGT területén kívüli piacok tekintetében a válaszadók relatív többsége úgy vélte, hogy az ügylet hatása kedvező lesz, őket követték azok, akik semleges hatásra számítanak.

f) Az ügylet hatékonyságjavulást eredményez

(50) Az ügylet várhatóan jelentős hatékonyságjavulást eredményez az EGT területén kívüli kézbesítési szolgáltatások piacain. Ezek forrását elsősorban az összefonódással létrejött vállalkozás költségmegtakarításai adják, amelyek a teljes forgalomnak a FedEx vagy a TNT olcsóbb hálózatán történő integrálásából adódnak. Ennek eredményeképpen a teljes forgalom bonyolítása feladási oldalon a TNT olcsóbb EGT területén belüli hálózatán, a kézbesítés pedig rendeltetési oldalon a FedEx vagy a TNT olcsóbb hálózatán keresztül történne. Várhatóan további szinergiahatások érvényesülnek azzal, ha az interkontinentális légi szállítás idővel a FedEx-hez kerül. Az EGT területén belüli piacokkal kapcsolatos megközelítéséhez hasonlóan a Bizottság értékelte a hatékonyságjavulások igazolhatóságát, összefonódás-specifikusságukat, valamint a fogyasztók számára jelentett előnyeiket, és megállapította, hogy az ügylet a horizontális összefonódásokról szóló iránymutatásban foglalt három szempontú vizsgálat alapján lényeges hatékonyságjavulásokat eredményezne.

3. *A kisméretű csomagok egt területén kívüli kézbesítésére irányuló szolgáltatások: Országonkénti elemzés*

(51) A Bizottság piacrekonstrukciójának eredményei alapján az összefonódással létrejött vállalkozás együttes piaci részesedése a 40 %-ot, valamint az ügyletből származó növekedés az 5 %-ot az EGT területén kívülre irányuló kézbesítések 13 lehetséges útvonala esetében haladná meg. E piacok hét különböző EGT-országból: Belgiumból, Bulgáriából, Észtországból, Lettországból, Litvániából, Máltáról és Szlovákiából az EGT területén kívülre irányuló kézbesítéseknek felelnek meg. Belgium, Bulgária, Észtország és Málta esetében a piacok az EGT területén kívüli, Észak-Amerikába irányuló kézbesítéseket jelentik. Lettország esetében a az Észak-Amerikába, Közép- és Dél-Amerikába, a Közel-Keletre és az ázsiai csendes-óceáni térségbe irányuló kézbesítéseket. Litvánia és Szlovákia esetében a Közel-Keletre irányuló kézbesítéseket. Végül Észtország, Magyarország és Lettország esetében az EGT területén kívüli, a világ bármely részére irányuló kézbesítéseket is. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá azokat a piacokat, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás szerény, 40 % alatti piaci részesedéssel rendelkezne, és ahol az ügyletet követően egy harmadik versenytárs 20 % alatti piaci részesedéssel rendelkezne. Végül részletesebben vizsgálta azokat a piacokat, ahol a harmadik versenytárs részesedése kisebb lenne az ügyletből származó növekedésnél. A felsorolt szempontok alapján összesen 52 piac részletesebb elemzésére került sor az alábbi országok vonatkozásában.

(52) *Ausztria*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Ausztriából a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([50–60] %) mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(53) *Belgium*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Belgiumból Észak-Amerikába irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás piacvezetővé válna [40–50] %-os piaci részesedéssel és [5–10] %-os növekedéssel, a UPS [30–40] % és a DHL [10–20] % előtt. Részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Belgiumból a világ bármely részére, Közép- és Dél-Amerikába, az ázsiai csendes-óceáni térségbe, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel, a harmadik versenytárs (UPS) pedig az ügyletet követően [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. E négy piac mindegyikén a DHL megőrizné piacvezető pozícióját [40–50] %-os, [50–60] %-os, [40–50] %-os, illetve [50–60] %-os részesedéssel.

(54) *Bulgária*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Bulgáriából Észak-Amerikába irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [5–10] %-os növekedés mellett [40–50] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A DHL szintén [40–50] %-os, míg a UPS harmadikként [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Bulgáriából a világ bármely részére, Közép- és Dél-Amerikába, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető, mindhárom piacon [50–60] %-os részesedéssel rendelkező DHL mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően [10–20] %-os, [5–10] %-os, illetve [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. Végül a Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Bulgáriából az ázsiai csendes-óceáni térségbe irányuló kézbesítések piacát is, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([60–70] %) mögött. A harmadik versenytárs (UPS) részesedése [5–10] % lenne.

(55) *Horvátország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Horvátországból az ázsiai csendes-óceáni térségbe irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [5–10] %-os növekedés mellett [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([60–70] %) mögött. A UPS az ügyletet követően [5–10] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(56) *Ciprus*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Ciprusról Közép- és Dél-Amerikába, az ázsiai csendes-óceáni térségbe, a Közel-Keletre, valamint Afrikába irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [5–10] %-os növekedés mellett [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. E piacok mindegyikén a DHL megőrizné piacvezető pozícióját [60–70] %-os, [60–70] %-os, [50–60] %-os, illetve [50–60] %-os piaci részesedéssel. A harmadik versenytárs (UPS) piaci részesedése az ügyletet követően a Közép- és Dél-Amerikába, valamint az Afrikába irányuló kézbesítések piacán [0–5] %, az ázsiai csendes-óceáni térségbe, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacán [5–10] % lenne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Ciprusról a világ bármely részére irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [5–10] %-os növekedés mellett [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([60–70] %) mögött. A UPS [5–10] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(57) *Csehország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Csehországból a világ bármely részére, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([50–60] %) mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Csehországból Közép- és Dél-Amerikába, valamint az ázsiai csendes-óceáni térségbe irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([60–70] %) mögött. A UPS [5–10] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(58) *Észtország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Észtországból a világ bármely részére, valamint Észak-Amerikába irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [10–20] %-os, illetve [5–10] %-os növekedés mellett [40–50] %-os, illetve [50–60] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A DHL

részesedése az Észtországból a világ bármely részére irányuló kézbesítések piacán [40–50] %-os, az Észak-Amerikába irányuló kézbesítések piacán [20–30] %-os lenne. A UPS harmadikként mindkét piacon [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Észtországból az ázsiai csendes-óceáni térségbe irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([50–60] %) mögött. A harmadik versenytárs (UPS) [5–10] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(59) *Franciaország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Franciaországból Közép- és Dél-Amerikába, az ázsiai csendes-óceáni térségbe, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető, az említett piacokon [50–60] %-os, [40–50] %-os, illetve [50–60] %-os részesedéssel rendelkező DHL mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően e piacok mindegyikén [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(60) *Magyarország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Magyarországról a világ bármely részére irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [5–10] %-os növekedés mellett [40–50] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A DHL szintén [40–50] %-os, míg a UPS harmadikként [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Magyarországról Közép- és Dél-Amerikába, az ázsiai csendes-óceáni térségbe, a Közel-Keletre, valamint Afrikába irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető, az említett piacokon [40–50] %-os, [50–60] %-os, [40–50] %-os, illetve [50–60] %-os részesedéssel rendelkező DHL mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően e piacok mindegyikén [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(61) *Írország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Írországból a világ bármely részére, valamint az ázsiai csendes-óceáni térségbe irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás mindkét piacon kismértékű, [5–10] %-os növekedés mellett [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([40–50] %, illetve [50–60] %) mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(62) *Lettország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Lettországból a világ bármely részére, Észak-Amerikába, Közép- és Dél-Amerikába, az ázsiai csendes-óceáni térségbe, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [40–50] %-os, [50–60] %-os, [40–50] %-os, [40–50] %-os, illetve [50–60] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. E piacokon a DHL [40–50] %-os, [20–30] %-os, [30–40] %-os, [30–40] %-os, illetve [30–40] %-os, míg a UPS harmadikként [10–20] %-os, [10–20] %-os, [20–30] %-os, [20–30] %-os, illetve [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(63) *Litvánia*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Litvániából a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacát, ahol az ügyletet követően az összefonódással létrejött vállalkozás [5–10] %-os növekedés mellett [40–50] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A DHL szintén [40–50] %-os, míg a UPS harmadikként [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(64) *Luxemburg*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Luxemburgból a világ bármely részére, Közép- és Dél-Amerikába, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás kismértékű, [5–10] %-os növekedés mellett [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető, mindhárom piacon [60–70] %-os részesedéssel rendelkező DHL mögött. A harmadik versenytárs (UPS) részesedése mindhárom piacon [5–10] % lenne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Luxemburgból Észak-Amerikába irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([50–60] %) mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(65) *Málta*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Máltáról Észak-Amerikába irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás piacvezetővé válna [40–50] %-os piaci részesedéssel és [10–20] %-os növekedéssel, a DHL [30–40] % és a UPS [20–30] % előtt.

(66) *Lengyelország*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Lengyelországból Közép- és Dél-Amerikába, valamint a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető, mindkét piacon [40–50] %-os részesedéssel rendelkező DHL mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően [10–20] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(67) *Szlovákia*: A Bizottság részletesebben vizsgálta az EGT területén kívüli, Szlovákiából a Közel-Keletre irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [40–50] %-os piaci részesedéssel rendelkezne a piacvezető DHL ([50–60] %) mögött. A UPS e piacon [0–5] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Szlovákiából a világ bármely részére, Közép- és Dél-Amerikába, valamint Afrikába irányuló kézbesítések piacait, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető, mindhárom piacon [50–60] %-os részesedéssel rendelkező DHL mögött. A harmadik versenytárs (UPS) az ügyletet követően [10–20] %-os, [5–10] %-os, illetve [0–5] %-os piaci részesedéssel rendelkezne. A Bizottság részletesebben vizsgálta továbbá az EGT területén kívüli, Szlovákiából az ázsiai csendes-óceáni térségbe irányuló kézbesítések piacát, ahol az összefonódással létrejött vállalkozás [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkezne az egyértelmű piacvezető DHL ([60–70] %) mögött. A UPS [5–10] %-os piaci részesedéssel rendelkezne.

(68) A Bizottság a felek által benyújtott információk és a felek belső dokumentumainak elemzése, valamint a piaci vizsgálat eredményei alapján az EGT területén kívüli, a világ bármely részére és a főbb kereskedelmi útvonalakra irányuló kézbesítések említett piacai vonatkozásában a következő következtetésekre jutott: az összefonódással létrejött vállalkozás a piacok többségén csak szerény piaci részesedést szerez; a FedEx és a TNT nem áll szoros versenyben egymással; a TNT az említett piacokon nem minősül fontos versenytényezőnek; a DHL és a UPS rendelkezik az ahhoz szükséges képességekkel, hogy az összefonódással létrejött vállalkozásra az ügyletet követően is eredményes versenykényszert gyakoroljon; az említett útvonalakon a FedEx piaci részesedésének jelentős hányadát a felek néhány nagy ügyfele adja, amelyek számára egyszerű a szolgáltatóváltás, emiatt viszont erősen vitatható az összefonódással létrejött vállalkozás piaci részesedése; a piaci vizsgálat eredményei az ügylet hatását tekintve döntően kedvezőek vagy semlegesek voltak. Ezenkívül a Bizottság hatékonyságjavulások létrejöttét állapította meg az említett piacokon.

(69) A Bizottság a fenti értékelés alapján megállapította, hogy az ügylet nem akadályozná jelentős mértékben a hatékony versenyt a kisméretű csomagok EGT területén kívüli, a világ bármely részére, valamint a világ főbb kereskedelmi útvonalaira történő kézbesítésére irányuló szolgáltatások egyik említett piacán sem.

4. *Az ügylet hatása a kkv-kra*

(70) A piaci vizsgálat egyes résztvevői felvetették, hogy az ügylet várhatóan nagyobb hatást gyakorol a kkv-kra, különösen áremelések formájában. Állításuk szerint a TNT jelenleg minden más integrátornál alacsonyabb árakat kínál, így az e-kereskedelmi tevékenységet folytató kkv-k elsődleges szolgáltatója. E piaci szereplők szerint a kkv-k jellemzően egy szolgáltatót vesznek igénybe, és az integrátorokra a különböző típusú szolgáltatások iránti igényük, valamint tárgyalóerejük hiánya miatt van szükségük, mivel – listaáron – a legmagasabb árat fizetik a szolgáltatásokért. Az ügylet eredményeképpen két szoros versenyben álló piaci szereplő fonódna össze, az összefonódással létrejött vállalkozásnak pedig a továbbiakban nem állna érdekében, hogy a kkv-kal „öntörvényű” integrátorként viselkedjen.

(71) A Bizottság véleménye szerint ez több okból sincs így. Először is a Bizottság a kkv-k kérdésével az alapos vizsgálat keretében részletesen foglalkozott. Egy a kkv-hoz szóló kérdőívre kapott válaszok alapján – az ügyfelek egyöntetű véleményével összhangban – a kkv-k többsége kedvező vagy semleges álláspontra helyezkedett az ügylet egészét, valamint annak a szolgáltatások kínálatára és minőségére gyakorolt hatását illetően. Ezenkívül a piaci vizsgálat nem erősítette meg azt az aggályt, hogy a kkv-k egy szolgáltatót vesznek igénybe, vagy listaárat fizetnek. A piaci vizsgálat során választ adó kkv-k, köztük az e-kereskedelem területén tevékenykedők arról számoltak be, hogy az EGT területén belüli és az EGT területén kívüli expressz kézbesítéshez általában több szolgáltatót vesznek igénybe. A válaszadó kkv-k túlnyomó többsége emellett beszámolt arról is, hogy tárgyalás alapján forgalmi kedvezményt kap – csak néhány válaszadó nem tárgyal kedvezményről.

(72) Másodszor, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a TNT több okból nem tekinthető sem „öntörvényűnek”, sem piacvezetőnek a kkv-k szegmensében. Más szolgáltatók ügyfeleihez hasonlóan a TNT ügyfelei előzetes tárgyalás útján fix kedvezményes árat alakítanak ki a TNT-vel annak érdekében, hogy számolhassanak a szállítási költségekkel. A TNT-nek ezért nem lesz lehetősége arra, hogy az érintett légi jármű kapacitásának adott napon várható kihasználtságától függően változó árakat szabjon ügyfeleinek. Ezenkívül az expressz kézbesítési szolgáltatások rövid távú árrugalmassága igen alacsony. Emiatt ha a TNT előre látja is, hogy járata egy adott útvonalon nagyrészt kihasználatlan marad, a meglévő vagy potenciális ügyfeleknek kínált kedvezményekkel akkor sem támaszthat azonnali többletkereslet az adott napon és útvonalon történő szállítás iránt. Ezt erősíti meg a piaci vizsgálat is, amelynek során a kkv-k többsége arról számolt be, hogy inkább hosszabb távú keretszerződést köt, és nem eseti alapon vásárol, ha arra szükség merül fel.

(73) Harmadszor, bár a TNT-nek voltak alkalmi jellegű, a kkv-kat is célzó kampányai, ez nem jelez strukturálisan eltérő piaci pozíciót: az ügyfélszerzésre irányuló szokásos versenymagatartás részének is tekinthető. A TNT-ről nem mondható el, hogy a kkv-kal szemben strukturális alapon, meghatározott üzleti modell keretében túlzottan alacsony árakat alkalmazna; a piacon nem tekinthető ármeghatározónak. Ezenfelül a TNT nem bővítette agresszívan piaci részesedését a kkv-k szegmensében.

(74) Negyedszer, a Bizottság a korábban jelzett módon a felek közötti versenyt nem ítélte különösebben szorosnak. A felekről nem mondható el továbbá, hogy kifejezetten a kkv-k egy adott csoportjának kínálnának olyan differenciált terméket, vagy olyan módon összpontosítanának ezen ügyfelekre, amely más integrátoroknál nem vagy nem lehetne elérhető. A kkv-nak szóló honlapján a DHL és a UPS egyaránt kínál egyedi igényre szabott szolgáltatásokat. A válaszadó versenytársak döntő többsége megerősítette, hogy a kkv-k ugyanolyan elvárásokkal rendelkeznek a kisméretű csomagok kézbesítésével kapcsolatban, mint más vállalkozások, valamint azt, hogy a kkv-knak nyújtott szolgáltatások nem igényelnek külön eszközöket vagy erőforrásokat.

(75) A Bizottság a fentiek alapján megállapította, hogy az ügylet nem akadályozná a hatékony versenyt a kkv-knak nyújtott szolgáltatások tekintetében sem.

V. **KÖVETKEZTETÉS**

(76) A fent említett okokból a határozat megállapítja, hogy az ügylet nem fogja jelentős mértékben akadályozni a hatékony versenyt a belső piacon, illetve annak jelentős részén.

(77) Következésképpen az összefonódást – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (2) bekezdésével, valamint 8. cikkének (1) bekezdésével, továbbá az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – a Bizottság a belső piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánította.