

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 17 grudnia 2008 r.****uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa COMP/M.5141 — KLM/Martinair)**

(Zgłoszona w dokumencie nr C(2008) 8458 wersja ostateczna)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2009/C 51/04)

W dniu 17 grudnia 2008 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw), a w szczególności jego art. 8 ust. 1. Pełen tekst decyzji, w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w oryginalnym języku postępowania oraz w językach roboczych Komisji znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. STRONY

- (1) **KLM Royal Dutch Airlines N.V.** („KLM”), niderlandzkie przedsiębiorstwo kontrolowane przez Air France-KLM Holding S.A. („Air France-KLM”, Francja), jest świadczącym pełen zakres usług przewoźnikiem sieciowym, którego centrum działalności jest lotnisko Amsterdam Airport Schiphol („Schiphol”). Dwa główne obszary działalności przedsiębiorstwa to transport lotniczy pasażerów i towarów.
- (2) **Martinair** („Martinair”) to niderlandzki przewoźnik, świadczący usługi przewozu z miejsca do miejsca, którego centrum działalności jest lotnisko Schiphol. Martinair oferuje transport lotniczy pasażerów i towarów poprzez loty czarterowe i regularne. Jego flota obsługuje wyłącznie połączenia międzykontynentalne. Martinair obsługuje loty pasażerskie do Vancouver, Toronto, Miami, Hawany, Varadero, San José, Punta Cana, Puerto Plata, Cancun, Curacao i na Arubę. Martinair prowadzi transport lotniczy towarów pomiędzy Europą a następującymi regionami: Afryką, Bliskim Wschodem, Dalekim Wschodem, Ameryką Północną i Ameryką Łacińską.

II. DZIAŁANIE

- (3) KLM obecnie posiada 50 % Martinair; druga połowa majątku przedsiębiorstwa należy do Maersk Holding B.V., niderlandzkiego przedsiębiorstwa stanowiącego w całości własność A.P. Moller-Maersk A/S („Maersk”) to duńskie przedsiębiorstwo, którego działalność obejmuje głównie transport morski i lądowy. Ze względu na wewnętrzną organizację i sposób zarządzania Martinair, KLM i Maersk obecnie wspólnie kontrolują Martinair. KLM zamierza nabyć 50 % udziałów Maersk w Martinair.
- (4) W związku z powyższym w dniu 17 lipca 2008 r. Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji zgodnie z art. 4 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, w wyniku której przedsiębiorstwo KLM przejmuje w rozumieniu art. 3 ust. 1. lit b) rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw kontrolę nad całym przedsiębiorstwem Martinair w drodze zakupu akcji.

III. WYMIAR WSPÓLNOTOWY

- (5) Zgłoszona transakcja ma wymiar wspólnotowy w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

IV. PROCEDURA I STRESZCZENIE

- (6) Na podstawie rezultatów pierwszego etapu badania rynku Komisja stwierdziła, że planowana transakcja budzi poważne wątpliwości co do jej zgodności ze wspólnym rynkiem ze względu na obawy dotyczące zakłócenia konkurencji w zakresie lotniczego transportu pasażerskiego pomiędzy Amsterdamem a Arubą i Curacao. W dniu 18 sierpnia 2008 r. strony przedstawiły zobowiązania, w tym m.in. zobowiązanie do kształtowania zmian cen połączeń klasy ekonomicznej na trasach pomiędzy Amsterdamem a Arubą i Curacao po połączeniu przedsiębiorstw w zależności od zmian cen połączeń klasy ekonomicznej w koszyku porównywalnych tras. Proponowane zobowiązanie okazało się jednak niewystarczające do wyeliminowania poważnych wątpliwości Komisji. W dniu 8 września 2008 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą rozpoczęcia postępowania na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

V. RAMY KONCEPCYJNE OCENY KONKURENCJI

- (7) Planowana koncentracja oznacza przejście przez KLM od wspólnej do wyłącznej kontroli nad przedsiębiorstwem Martinair. Już na etapie poprzedzającym transakcję KLM sprawuje do pewnego stopnia kontrolę na Martinair. Ponadto KLM jest prawdopodobnie mniej skłonny do konkurowania z Martinair, ponieważ ma prawo do połowy zysków tego przedsiębiorstwa.
- (8) Tym niemniej Komisja ustaliła, biorąc pod uwagę organizację wewnętrzną, sposób zarządzania i dokumenty wewnętrzne Martinair, że KLM ma niewielki wpływ na decyzje tego przedsiębiorstwa dotyczące cen, decyzje o podjęciu obsługi konkretnej trasy, decyzje o zwiększeniu bądź zmniejszeniu zdolności przewozowych oraz podobne decyzje operacyjne. W rzeczywistości wpływ KLM na zachowanie Martinair na rynku jest ograniczony do możliwości zawetowania decyzji strategicznych i operacyjnych o

szerszym zakresie, w tym w szczególności, wyborów strategicznych dotyczących podejmowania działalności w określonych segmentach rynków (krótko- lub długodystansowy transport lotniczy pasażerów, transport lotniczy towarów) oraz decyzji o rozbudowie bądź zmniejszeniu floty tego przedsiębiorstwa. Ponadto badanie rynku w dużej mierze potwierdziło, że konkurenci i klienci obu stron, ogólnie rzecz biorąc, postrzegają KLM i Martinair jako przedsiębiorstwa konkurujące zarówno w zakresie transportu pasażerów, jak i towarów.

- (9) Ze względu na powyższe okoliczności Komisja starannie przeanalizowała wpływ na konkurencję wyeliminowania obecnego zakresu konkurencji pomiędzy KLM a Martinair w wyniku planowanej koncentracji.

VI. TRANSPORT LOTNICZY TOWARÓW

6.1. Właściwe rynki produktów i rynki geograficzne

- (10) Badanie rynku potwierdziło, że transport morski w coraz większym stopniu staje się atrakcyjną ekonomicznie alternatywą nie tylko w przypadku transportu towarów w ramach Europy, ale także pomiędzy poszczególnymi kontynentami. Jednak ze względu na konieczność szybkiego przewozu niektóre rodzaje towarów nadal wymagają transportu lotniczego. Na potrzeby niniejszej decyzji nie jest konieczne ustalenie, czy interkontynentalny transport morski i lotniczy towarów stanowią część tego samego rynku czy też nie, ponieważ planowana koncentracja nie wpływa znacząco na rzeczywisty poziom konkurencji na wspólnym rynku lub jego znaczącej części, niezależnie od definicji rynku.
- (11) Badanie rynku wykazało także, że nie jest konieczny dodatkowy podział rynku transportu lotniczego towarów według kategorii lub charakteru transportowanych towarów. Ogólnie rzecz biorąc, klienci wykupują przestrzeń, którą zapełniają różnego rodzaju towarami, w tym towarami łatwo psującymi się, i innymi towarami, które mogą wymagać specjalnego traktowania. Ponadto zwykle te same samoloty są wykorzystywane do transportu różnych rodzajów towarów, a przewoźnicy mogą stosunkowo łatwo dostosować swoje usługi do specyficznych wymagań związanych z transportem niektórych towarów. Nie istnieje jednak potrzeba, aby ustalić precyzyjną definicję rynku w tym kontekście, ponieważ proponowana koncentracja nie zakłóca w sposób znaczący konkurencji na wspólnym rynku ani na znacznej jego części, niezależnie od definicji rynku.
- (12) Zgodnie z poprzednimi decyzjami niniejsza decyzja definiuje rynek transportu lotniczego towarów w przypadku międzykontynentalnego transportu towarów według połączeń pomiędzy poszczególnymi kontynentami — przynajmniej w przypadku kontynentów z odpowiednio rozwiniętą infrastrukturą umożliwiającą dalszy transport towarów. Potwierdzono, że warunek ten, jeżeli chodzi o wszystkie rodzaje towarów — w tym wymagające szybkiego przewiezienia, łatwo psujące się towary, jak kwiaty, — spełniają Ameryka Północna i Europa. W tym kontekście badanie rynku potwierdziło, że ze względu na dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportu samochodowego w Europie wiele lotnisk może zastąpić Schiphol w przypadku transportu wszystkich rodzajów towarów, w tym kwiatów. Jeżeli chodzi o Afrykę, Amerykę Południową i niektóre części Azji, badanie rynku wykazało, że należy dokonać dalszego podziału tych kontynentów na poszczególne kraje.

- (13) Ponadto badanie rynku pozwoliło ustalić, że rynki transportu lotniczego towarów mają charakter jednokierunkowy, ponieważ zapotrzebowanie na transport lotniczy towarów może być znacznie zróżnicowane w miejscu wylotu i miejscu przeznaczenia połączenia lotniczego. Ponadto badanie rynku potwierdziło ustalenia Komisji poczynione przy okazji poprzednich spraw, według których połączenia z przesiadką mogą, ogólnie rzecz biorąc, zastępować połączenia bezpośrednie.
- (14) Z powyższych względów rynek transportu lotniczego towarów na potrzeby niniejszej decyzji należy podzielić według międzykontynentalnych połączeń w jedną stronę w przypadku Europy i Ameryki Północnej oraz według połączeń pomiędzy kontynentami a poszczególnymi krajami w przypadku innych lotów.

6.2. Ocena konkurencji

- (15) Jeżeli chodzi o transport lotniczy towarów pomiędzy Europą a Ameryką Północną, łączny udział stron w rynku pozostanie poniżej 25 % i strony nadal będą miały silną konkurencję ze strony kilku innych dużych linii lotniczych, jak Lufthansa czy British Airways, oraz podmiotów oferujących usługi zintegrowane, jak FedEx i UPS. Również w przypadku transportu lotniczego towarów pomiędzy Europą i tymi krajami Dalekiego Wschodu, w przypadku których aktywność stron pokrywa się, ich łączny udział w rynku osiągnie maksymalnie 25 % i będą one nadal miały silną konkurencję ze strony kilku innych przewoźników, jak Lufthansa, Cargolux, Cathay Pacific i Air China. Z tego względu proponowana koncentracja nie będzie miała znacznego wpływu na rzeczywisty zakres konkurencji na wspólnym rynku lub jego znacznej części w odniesieniu do żadnego z tych rynków.
- (16) Jeżeli chodzi o transport lotniczy towarów pomiędzy Europą a Ameryką Południową, transakcja będzie miała wpływ na rynki na trasach łączących Europę z następującymi krajami: Kolumbią, Peru i Ekwadorem. Łączny udział w rynku stron na tych trasach osiągnie pomiędzy (30–40 %) (na trasie z Ekwadoru do Europy) i (60–70 %) (na trasie z Kolumbii do Europy), a wzrost udziału w rynku będzie znaczny. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku tras łączących Europę z niektórymi krajami regionu Morza Karaibskiego, tj. Meksykiem i Kubą. Udział stron w rynku osiągnie pomiędzy (20–30 %) (na trasie z Kuby do Europy) oraz (50–60 %) (na trasie z Meksyku do Europy). Także w tym przypadku wzrost udziału w rynku będzie znaczny. Jeżeli chodzi o trasy łączące Europę z krajami afrykańskimi, udział w rynku stron będzie wysoki w szczególności na trasach z Europy do Kenii (łączny udział w rynku w wysokości (50–60 %) oraz z Europy do Sudanu (łączny udział w rynku w wysokości (60–70 %)). Także w przypadku tych tras wzrost udziału w rynku będzie znaczny.
- (17) Jednak nawet na trasach, gdzie strony mają wspólnie wysoki udział w rynku i gdzie wzrost udziału w rynku jest znaczny, strony mają kilku silnych konkurentów, którzy będą ograniczać ich swobodę działania już po zawarciu transakcji. Ponadto bariery dotyczące wejścia na rynek transportu lotniczego towarów na tych trasach wydają się stosunkowo niewielkie. W istocie kilka nowych podmiotów niedawno rozpoczęło działalność na tych trasach. Ponadto w trakcie badania rynku klienci, wśród których są podmioty ekspedujące duże ilości towarów i mające stosunkowo silną pozycję przetargową, wyrazili gotowość

do korzystania z usług innych przewoźników jeżeli strony zdecydowałyby się na zwiększenie cen, a niektórzy konkurenci stron zadeklarowali, że dysponują możliwościami przewozowymi pozwalającymi im na obsłużenie dodatkowego popytu.

- (18) Z tych powodów w decyzji stwierdza się, że planowana koncentracja prawdopodobnie nie wpłynie znacząco na rzeczywisty zakres konkurencji na wspólnym rynku lub znaczącej jego części w jakichkolwiek kontekście tras, na których działalność stron w dziedzinie transportu lotniczego towarów pokrywa się.

VII. TRANSPORT LOTNICZY PASAŻERÓW

7.1. Właściwe rynki produktów i rynki geograficzne

- (19) Działalność stron w zakresie transportu lotniczego pasażerów pokrywa się na trasach łączących Amsterdam z następującymi ośmioma długodystansowymi (wakacyjnymi) miejscami przeznaczenia: Vancouver, Toronto, Miami, Punta Cana, Cancun, Hawana, Curacao i Aruba

- (20) Badanie rynku, jak również badanie opinii klientów zamówione przez Komisję potwierdziły stosowaną w poprzednich sprawach praktykę Komisji, która uważała „hurtowe” dostarczanie miejsc w samolotach organizatorom turystyki za rynek różny od rynku dostarczania regularnych usług transportu lotniczego klientom końcowym. Zgodnie z wynikami badania opinii klientów, z punktu widzenia popytu, klienci końcowi, ogólnie rzecz biorąc, nie uważają zorganizowanych wyjazdów wakacyjnych oferowanych w pakiecie i wakacji organizowanych samodzielnie za dobra substytucyjne. W związku z powyższym tylko mała część klientów kupujących wyjazdy wakacyjne oferowane w pakiecie zdecydowałaby się na zakupienie zamiast nich samych biletów lotniczych, a jeszcze mniejsza część klientów kupujących same bilety lotnicze wzięłaby pod uwagę kupno wyjazdów wakacyjnych oferowanych w pakiecie.

7.1.1. Dostarczanie regularnych usług transportu lotniczego klientom końcowym

- (21) Jeżeli chodzi o rynek dostarczania usług transportu lotniczego pasażerów klientom końcowym, badanie rynku i badanie opinii klientów potwierdziły, że na potrzeby oceny planowanej koncentracji tradycyjne podejście oparte na miejscu wylotu i miejscu przeznaczenia, na podstawie którego Komisja definiowała właściwy rynek w poprzednich sprawach, jest niewłaściwe. Jeżeli chodzi o miejsca wylotu, badanie rynku i badanie opinii klientów wykazały, że lotniska w Düsseldorfie i w Brukseli muszą zostać włączone do właściwego rynku, przynajmniej w przypadku lotów do pięciu miejsc przeznaczenia w regionie Morza Karaibskiego, będących celami wyjazdów wakacyjnych (Punta Cana, Cancun, Hawana, Curacao i Aruba), ponieważ duża część osób podróżujących do tych miejscowości uważa, że te dwa lotniska są alternatywą dla Schiphol w przypadku lotów do tych celów podróży. W przypadku lotów do Vancouver, Toronto i Miami nie istnieje jednak potrzeba ustalenia precyzyjnej definicji rynku, ponieważ planowana koncentracja nie zakłóca w sposób znaczący konkurencji na wspólnym rynku ani na znacznej jego części, nawet w przypadku najwęższej definicji rynku obejmującej tylko wyloty z Amsterdamu.
- (22) Jeżeli chodzi o miejsca przeznaczenia, badanie rynku i badanie opinii klientów wykazały, przynajmniej w przy-

padku pięciu miejsc przeznaczenia w regionie Morza Karaibskiego, będących celami wyjazdów wakacyjnych, że długodystansowe (wakacyjne) miejsca przeznaczenia mogą się do pewnego stopnia wzajemnie zastępować, ale nie dały jednoznacznych rezultatów, jeżeli chodzi o dokładny zakres miejsc przeznaczenia. Nie istnieje jednak potrzeba ustalenia precyzyjnej definicji rynku w tym kontekście, ponieważ proponowana koncentracja nie zakłóca w sposób znaczący konkurencji na wspólnym rynku ani na znacznej jego części, niezależnie od definicji rynku.

- (23) Ponadto badanie rynku potwierdziła praktykę stosowaną przez Komisję w poprzednich sprawach, zgodnie z którą loty z przesiadką należy włączyć do odpowiedniego rynku, pod warunkiem, że są one sprzedawane jako loty łączące daną parę miejsc wylotu i miejsca przeznaczenia w systemie rezerwacji komputerowych, odbywają się one codziennie i w niewielkim stopniu przedłużają podróż (czas przesiadki wynosi maksymalnie 150 minut).

7.1.2. Hurtowa sprzedaż miejsc w samolotach organizatorom turystyki

- (24) W ramach poprzednich decyzji Komisja uznawała, że właściwy rynek dla hurtowej sprzedaży miejsc w samolotach organizatorom turystyki powinien obejmować sprzedaż miejsc w samolotach na wszystkie połączenia długodystansowe bez dodatkowego podziału rynku według miejsc przeznaczenia. Badanie rynku wykazało, że uzasadniony może być podział rynku sprzedaży hurtowej według poszczególnych tras, przynajmniej w przypadku tych tras, gdzie organizatorzy turystyki nie mogą wybierać pomiędzy miejscami docelowymi, ponieważ mogą jedynie kupować miejsca od linii lotniczych w momencie, gdy klienci wyrażą zainteresowanie zakupem wyjazdów wakacyjnych oferowanych w pakiecie w określonym miejscu przeznaczenia. Nie istnieje jednak potrzeba, aby ustalić na potrzeby niniejszej decyzji precyzyjną definicję rynku w tym kontekście, ponieważ proponowana koncentracja nie zakłóca w sposób znaczący konkurencji na wspólnym rynku ani na znacznej jego części, niezależnie od definicji rynku.
- (25) Jeżeli chodzi o rynek sprzedaży regularnych usług transportu lotniczego klientom końcowym badanie rynku potwierdziło, że, na potrzeby niniejszej sprawy, porty lotnicze w Amsterdamie, Düsseldorfie i Brukseli są częścią tego samego rynku właściwego z punktu widzenia sprzedaży hurtowej miejsc w samolotach organizatorom turystyki.

7.2. Ocena wpływu na konkurencję

7.2.1. Odpowiedni scenariusz alternatywny na potrzeby oceny rezultatów planowanej transakcji w zakresie działalności stron w dziedzinie transportu lotniczego pasażerów

- (26) Badanie rynku przeprowadzone przez Komisję pozwoliło ustalić, że działalność przedsiębiorstwa Martinair w zakresie transportu lotniczego pasażerów przynosiła straty w ciągu ostatnich kilku lat i prawdopodobnie nadal będzie przynosić straty, mimo podjętych ostatnio przez Martinair intensywnych działań restrukturyzacyjnych. Wydaje się zatem, że aby kontynuować działalność w zakresie transportu lotniczego pasażerów w okresie przekraczającym dwa lata Martinair będzie musiało dokonać znacznych inwestycji.

(27) Najważniejsza inwestycja, jakiej potrzebuje Martinair w celu kontynuowania działalności w zakresie transportu lotniczego towarów, to odnowa prawie całej floty samolotów pasażerskich. Flota samolotów pasażerskich przedsiębiorstwa Martinair jest bardzo stara i mało wydajna. Ze względu na problemy techniczne z samolotami, loty organizowane przez Martinair są często opóźnione. Stosownie do tego pozycja konkurencyjna przedsiębiorstwa Martinair w zakresie długodystansowego transportu lotniczego pasażerów pogorszyła się ostatnio znacznie, i o ile flota samolotów przedsiębiorstwa nie zostanie odnowiona, prawdopodobnie będzie się w dalszym ciągu pogarszać. Sytuacja finansowa Martinair sprawia jednak, że trudno jest temu przedsiębiorstwu zebrać fundusze na inwestycje w flotę samolotów. Ponadto KLM dysponuje prawem weta zgodnie ze statutem spółki Martinair, jeżeli chodzi o odnowę floty. Sytuacja przedsiębiorstwa Martinair w tym kontekście sprawia, że prawdopodobnie konkurencja ze strony Martinair będzie się zmniejszała w najbliższej przyszłości. Ze względu na te okoliczności rezultaty połączenia przedsiębiorstw w ramach planowanej koncentracji, jeżeli chodzi o działalność stron w zakresie transportu lotniczego pasażerów, będą prawdopodobnie ograniczone.

7.2.2. Dostarczanie usług transportu lotniczego klientom końcowym

(28) Jeżeli chodzi o lot do trzech miast położonych w Ameryce Północnej — Vancouver, Toronto i Miami, łączny udział stron w rynku jest stosunkowo wysoki i wynosi pomiędzy (70–80) % i (70–80) %, jeżeli weźmie się pod uwagę jedynie loty z Amsterdamu, a (50–60) % jeżeli uwzględnia się także loty z Düsseldorfu i Brukseli. Istnieją jednak liczne godne zaufania alternatywy dostępne dla klientów końcowych, pragnących odbyć podróż z Niderlandów do tych trzech miast, w tym loty oferowane przez Air Canada, United Airlines, British Airways, Air Transat, Lufthansa i Continental Airlines, które nadal będą ograniczały swobodę działania przedsiębiorstwa powstałego w wyniku koncentracji po zawarciu transakcji. Planowana transakcja prawdopodobnie nie będzie miała znaczącego wpływu na rzeczywisty zakres konkurencji w ramach wspólnego rynku do odniesienia do tych trzech tras.

(29) Na trasach łączących Amsterdam, Düsseldorf i Brukselę z Punta Cana, Cancun i Hawaną, łączny udział stron w rynku wynosi odpowiednio (70–80) %, (80–90) % i (80–90) %. Martinair organizuje regularne i nieregularne loty bezpośrednio z Amsterdamu, natomiast KLM oferuje na tych trasach jedynie loty z przesiadką. Istnieje kilka konkurujących alternatywnych połączeń bezpośrednich i z przesiadką z Amsterdamu, Brukseli i Düsseldorfu. Na przykład LTU oferuje bezpośrednio loty do Punta Cana i Cancun z Düsseldorfu, ArkeFly oferuje bezpośrednio loty do tych dwóch miejsc docelowych z Amsterdamu, Jetairfly obsługuje połączenie bezpośrednie z Brukseli do Punta Cana, a Iberia oferuje codziennie loty z przesiadką do Hawany zarówno z Amsterdamu, jak i z Düsseldorfu i Brukseli.

(30) Ponadto badanie rynku wykazało, że w przypadku Cancun i Punta Cana istnieje znaczna presja konkurencyjna ze strony innych typowych wakacyjnych miejsc przeznaczenia zaliczanych do kategorii „słońce i plaża”. Także w przypadku Hawany badania opinii klientów wykazały, że znaczna część klientów w ogóle zrezygnowałaby z podróży lub wybrałaby inny cel podróży, jeżeli ceny lotów

do Hawany zwiększyłyby się o 5–10 %. Ze względu na powyższe okoliczności należy stwierdzić, że także w stosunku do tych trzech miejsc przeznaczenia proponowana koncentracja prawdopodobnie nie zakłóci w sposób znaczący konkurencji na wspólnym rynku ani na znacznej jego części.

(31) Ponadto na trasach łączących Amsterdam z Curacao i Arubą, obie strony oferują bezpośrednie regularne loty z Amsterdamu. Nie istnieją alternatywne połączenia do tych dwóch miejsc docelowych z Düsseldorfu lub Brukseli. Łączny udział stron w rynku wynosi około (80–90) % na obydwu tych trasach, natomiast trzeci podmiot prowadzący działalność na obydwu tych trasach, ArkeFly, reprezentuje pozostałe (10–20) %. ArkeFly oferuje regularne połączenia na obu trasach, oferując trzy loty bezpośrednio w tygodniu na Arubę, i sześć lotów do Curacao (siedmioma lotami od 1 listopada 2008 r.).

(32) Badanie rynku i badanie opinii klientów wykazały, że te dwie trasy w pewnym stopniu odróżniają się od innych połączeń obsługiwanych przez strony. Ze względu na historyczne i kulturowe więzi pomiędzy Antylami Holenderskimi a Niderlandami, udział wśród podróżujących osób odwiedzających przyjaciół i krewnych jest stosunkowo wysoki na tych trasach, a znaczna ilość mieszkańców Niderlandów posiada drugi dom na tych wyspach. Tym niemniej osoby udające się na zwykłe wyjazdy wakacyjne stanowią nadal dużą część osób podróżujących do tych dwóch miejsc. Badanie opinii konsumentów pokazało również, że w przypadku Aruby i Curacao wzrost ceny lotów na tych trasach o 5–10 % spowodowałaby, że znaczna część osób podróżujących w ogóle zrezygnowałaby z podróży, wybrałaby usługi ArkeFly lub inne miejsce na spędzenie wakacji.

(33) Ze względu na powyższe okoliczności druga faza badania rynku i badanie opinii klientów sugerują więc, że w stosunku do tych dwóch tras proponowana koncentracja prawdopodobnie nie zakłóci w sposób znaczący konkurencji na wspólnym rynku ani na znacznej jego części.

7.2.3. Hurtowa sprzedaż miejsc w samolotach organizatorom turystyki

(34) Jeżeli chodzi o hurtową sprzedaż miejsc w samolotach organizatorom turystyki na loty łączące tylko Amsterdam lub Amsterdam, Düsseldorf i Brukselę z trzema miastami w Ameryce Północnej, Vancouver, Toronto i Miami, oraz z trzema miejscami docelowymi, w których spędza się wakacje, Punta Cana, Cancun i Hawanie, sytuacja jest podobna do sytuacji na rynku sprzedaży regularnych usług transportu lotniczego pasażerów klientom końcowym. Ze względu na liczbę alternatywnych przewoźników działających na tych trasach, planowana transakcja nie będzie miała znacznego wpływu na rzeczywisty zakres konkurencji na wspólnym rynku lub jego znacznej części w kontekście żadnego z tych miejsc przeznaczenia.

(35) Jeżeli chodzi o Curacao i Arubę łączny udział stron w rynku wynosi odpowiednio (90–95) % i (90–95) %. Jedyna konkurencja na tych dwóch trasach, ArkeFly, wykorzystuje większą część swoich możliwości przewozowych, udostępniając je na potrzeby wyjazdów wakacyjnych, zorganizowanych oferowanych przez TUI lub innych organizatorów turystyki należących do tej samej grupy przedsiębiorstw co TUI oraz ArkeFly, i stąd ma udział rynku wynoszący

jedynie (5–10) % w ramach „ryнку przewoźników”. Jeżeli jednak uwzględnić sprzedaż miejsc w ramach wyjazdów wakacyjnych oferowanych w pakiecie, udział w rynku ArkeFly byłby (6–12) razy większy i osiągnąłby około (40–60) %. W tym kontekście należy zauważyć, że przedsiębiorstwo ArkeFly zaznaczyło w trakcie drugiego etapu badania rynku, że — w zależności od okoliczności — rozważyłoby zwiększenie swojej sprzedaży konkurencyjnym organizatorom turystyki, jeżeli zwróciłaby się do niego grupa operatorów wycieczek z wnioskiem o sprzedaż miejsc na ich lotach.

- (36) Ponadto należy uwzględnić pośrednie ograniczenia na rynku sprzedaży detalicznej klientom końcowym, tj. klientów kupujących wyjazdy wakacyjne oferowane w pakiecie od organizatorów turystyki. Badanie rynku i badanie opinii klientów wykazały, że mieszkańcy Niderlandów podróżujący w celach urlopowych zwracają bardzo dużą uwagę na ceny. Jeżeli strony podniosłyby ceny organizatorom turystyki już po zawarciu transakcji, znaczna część klientów, którzy normalnie kupili wyjazdy wakacyjne oferowane w pakiecie od jednego z konkurentów TUI, prawdopodobnie zdecydowałoby się na wyjazdy wakacyjne

oferowane w pakiecie przez TUI. W takim wypadku jednak przedsiębiorstwo powstałe w wyniku koncentracji prawdopodobnie zrezygnowałoby ze zwiększenia cen, ponieważ oznaczałoby to utratę pasażerów.

- (37) Ze względu na powyższe okoliczności także w przypadku tych dwóch tras planowana koncentracja prawdopodobnie nie zakłóci w sposób znaczący konkurencji na wspólnym rynku ani na znacznej jego części.

VIII. PODSUMOWANIE

- (38) Z przyczyn wymienionych powyżej w decyzji stwierdza się, że planowana koncentracja nie doprowadzi do znaczącego ograniczenia skutecznej konkurencji na wspólnym rynku lub jego istotnej części.
- (39) W związku z tym zgodnie z art. 2 ust. 2 i art. 8 ust. 1 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw i art. 57 Porozumienia EOG należy stwierdzić zgodność koncentracji ze wspólnym rynkiem oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.