

**Tiivistelmä komission päätöksestä,
tehty 28 päivänä elokuuta 2009,
keskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi
(ASIA COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines)
(tiedoksiannettu numerolla K(2009) 6690 lopullinen)
(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)
(2010/C 16/07)**

Komissio teki 28 päivänä elokuuta 2009 päätöksen sulautuma-asiassa yrityskeskittymien valvonnasta 20 päivänä tammikuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan nojalla. Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavilla todistusvoimaisella kielellä ja komission työkielillä kilpailun pääosaston verkkosivuilla osoitteessa:

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

I JOHDANTO

1. Komissio vastaanotti 8. toukokuuta 2009 ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla yritys Deutsche Lufthansa AG, jäljempänä 'LH', hankkii yksinomaisen määräysvallan yrityksessä Austrian Airlines, jäljempänä 'OS', ostamalla osakkeita.

II PERUSTELUT

A. Osapuolet

2. **LH** on Saksan suurin lentoyhtiö. Se tarjoaa säännöllisiä matkustaja- ja rahtilentoliikennepalveluja ja niihin liittyviä palveluja. Sen keskuspaikkoja ovat Frankfurtin kansainvälinen lentoasema ja Münchenin lentoasema. Lisäksi sillä on tukikohta Düsseldorfin lentoasemalla. LH:n määräysvallassa on myös Swiss International Air Lines Ltd., jäljempänä 'LX', jonka keskuspaikkana on Zürichin lentoasema, sekä Air Dolomiti, Eurowings ja halpalentoyhtiö Germanwings. Vuonna 2009 komissio hyväksyi LH:n suunnitellut hankkia yksinomainen määräysvalta yrityksissä British Midland, jäljempänä 'BMI' (hyväksyttiin ilman ehtoja), ja Brussels Airlines, jäljempänä 'SN' (hyväksyttiin tietyin ehdoin). LH toteutti nämä liiketoimet. LH ja LX kuuluvat Star Alliance -liittoutumaan.
3. **OS** on suurin itävaltalainen lentoyhtiö ja sen keskuspaikka on Wien. Se tarjoaa säännöllisiä matkustaja- ja rahtilentoliikennepalveluja ja niihin liittyviä palveluja. Se kuuluu Star Alliance -liittoutumaan, ja sen tytäryhtiöitä ovat Lauda Air ja Tyrolean Airways.

B. Liiketoimi

4. LH aikoo hankkia yksinomaisen määräysvallan OS:ssä. OS:n yksityistämisen yhteydessä LH sopi 5. joulukuuta 2008

hankkivansa välillisesti 41,56 prosentin osuuden OS:ssä julkisessa omistuksessa olevalta yritykseltä Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft, jäljempänä 'ÖIAG'. Lisäksi LH teki 27. helmikuuta 2009 julkisen ostotarjouksen kaikista jäljellä olevista OS:n vapaasti vaihdettavista osakkeista. Tämän tuloksena LH sai enemmän kuin tarvitsemansa määrän hyväksymisilmoituksia. ÖIAG:n osuus mukaan luettuna LH voi hankkia vähintään 85 prosenttia OS:n osakkeista.

C. Yhteisönlajuinen ulottuvuus

5. Ilmoitetulla keskittymällä on sulautuma-asetuksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu yhteisönlajuinen ulottuvuus.

D. Menettely

6. Ensimmäisen vaiheen markkinatutkimuksen tulosten perusteella tekemissään päätelmissä komissio esitti vakavia epäilyjä ehdotetun liiketoimen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille, sillä matkustajalentoliikenteessä havaittiin useilla reiteillä kilpailuongelmia. Osapuolet toimittivat 10. kesäkuuta 2009 ja 18. kesäkuuta 2009 sitoumuksia, jotka eivät kuitenkaan riittäneet poistamaan komission esittämiä vakavia epäilyjä. Komissio päätti 1. heinäkuuta 2009 aloittaa sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen menettelyn.
7. LH toimitti 10. heinäkuuta 2009, 17. heinäkuuta 2009, 27. heinäkuuta 2009 ja 31. heinäkuuta 2009 lisää sitoumuksia, jotta komissio voisi todeta yrityskeskittymän soveltuvan yhteismarkkinoille sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Lopulliset sitoumukset koskevat erityisesti eräiden lähtö- ja saapumisaikojen vapautumista ja siirtoa Wienin, Stuttgartin, Kölnin, Münchenin, Frankfurtin ja Brysselin lentoasemilla.

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

E. Säännöllisen matkustajalentoliikenteen markkinat

1. Merkitykselliset tuote- ja maantieteelliset markkinat

8. Osapuolten matkustajalentoliikenteessä on päällekkäisyyksiä useilla reiteillä, jotka voidaan ryhmitellä seuraavasti: i) lyhyet lentoreitit Itävallasta Saksaan, Sveitsiin, Belgiaan ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan; näillä reiteillä on päällekkäisyyksiä suorien lentojen osalta; ja ii) reitit, joilla on päällekkäisyyksiä toisen osapuolen suorien lentojen ja toisen osapuolen välilaskullisten lentojen osalta taikka molempien osapuolten välilaskullisten lentojen osalta.
9. Markkinatutkimus vahvisti komission aikaisemmissa asioissa soveltaman käytännön, jonka mukaan säännöllisen matkustajalentoliikenteen merkitykselliset markkinat pohjautuivat lähtöpaikka/määräpaikka-kaupunkipareihin. Tässä lähestymistavassa kaikki korvauskelpoiset lentoasemat sisältyvät kyseessä oleviin lähtö- ja määräpaikkoihin.
10. Komissio tarkasteli edelleen lentoasemien vaihdettavuutta seuraavien lentoasemaparien osalta: Wienin kansainvälinen lentoasema (Schwechat) ja Bratislavan lentoasema, Frankfurtin kansainvälinen lentoasema ja Frankfurt-Hahnin lentoasema, Köln-Bonnin lentoasema ja Düsseldorfin kansainvälinen lentoasema sekä Brysselin kansallinen lentoasema (Zaventem) ja Brussels South Charleroi -lentoasema.
11. Niiden matkustajien, joille aika on merkittävä tekijä, ja matkustajien, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, erottelun osalta markkinatutkimuksessa vahvistui, että erityistä kysyntää on niiden matkustajien piirissä, joille aika on merkittävä tekijä. Nyt tarkasteltavan liiketoimen vaikutuksia on arvioitu tietyn reitin osalta sellaisten matkustajien kannalta, joille aika on merkittävä tekijä, ja kaikkien matkustajien kannalta.
12. Markkinatutkimus vahvisti komission aikaisemmissa asioissa soveltaman käytännön, jonka mukaan lyhyillä lento-reiteillä (lennot, jotka kestävät enintään kolme tuntia) välilaskulliset lennot eivät yleensä ole kilpailukykyinen vaihtoehto suorille lennoille.

2. Liittoutumaan kuuluvien kumppaneiden käsittely

13. Sekä LH että OS kuuluvat Star Alliance -liittoutumaan. LH:n ja OS:n liittoutumakumppaneita ei ole otettu huomioon määriteltäessä vaikutusalaan kuuluvia markkinoita, koska LH:n yhteistyösopimukset eivät automaattisesti ulotu OS:ään ja päinvastoin. Vaikutusalaan kuuluvien markkinoiden kilpailuanalyyssissä on tarkasteltu reiteittäin liittoutumakumppanien välisiä suhteita ja vaikutusta niiden kannustettiin kilpailla toisiaan vastaan liiketoimen jälkeen.

3. Vaihtoehtoinen tilanne reiteillä, joilla osapuolet ovat tehneet yhteistyötä

14. Vaihtoehtoinen tilanne arvioitaessa ehdotetun liiketoimen vaikutuksia kilpailuun on joko a) LH:n ja OS:n yhteistyö ennen keskittymää tai b) todennäköisin tulevaisuuden kehitys, jos LH:n suunnitelma ostaa OS ei toteudu.
15. Osapuolten ennen keskittymää tekemän yhteistyön osalta analyysissä on tarkasteltu erityisesti osapuolten kustannusten ja tuottojen jakoa varten perustettua yhteisyritystä kaikilla Saksan ja Itävallan välisillä reiteillä. Komissio oli alun perin myöntänyt yhteisyritykselle EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukaisen poikkeuksen mutta asettanut sille ehtoja. Poikkeusta koskevan päätöksen voimaantulon päättymisen jälkeen ja uusien menettelysääntöjen, erityisesti asetuksen (EY) N:o 1/2003⁽¹⁾, tultua voimaan osapuolet tekivät itsearviointin. Tämänhetkinen yhteistyö perustuu sopimukseen, jota voidaan muuttaa tai jotka voidaan irtisanoa milloin tahansa. Tämä tilanne eroaa keskittymästä aiheutuvan rakenteellisen muutoksen luomasta tilanteesta. Itävallan ja Saksan välisten reittien osalta nyt tarkasteltava liiketoimi muuttaisi osapuolten sopimusyhteistyön pysyväksi rakenteelliseksi yhteydeksi.
16. Jos nyt tarkasteltava liiketoimi ei toteutu, komission tietojen perusteella olisi todennäköisintä, että jokin toinen lentoyhtiö, erityisesti Air France-KLM, hankkisi OS:n. Tällöin OS päättäisi keskittymää edeltävän yhteistyön LH:n kanssa. Myös sen jäsenyys Star Alliance -liittoutumassa loppuisi ja se liittyisi Sky Teamiin.
17. Tilanne niillä reiteillä, joilla ehdotettu keskittymä ei aiheuta vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille, pätee molemmissa vaihtoehtoisissa tilanteissa. Komissio katsoi, että ehdotettu keskittymä aiheuttaa vakavia epäilyjä sen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille Wienin ja Stuttgartin, Wienin ja Kölnin, Wienin ja Frankfurtin sekä Wienin ja Brysselin välisillä reiteillä molemmissa vaihtoehtoisissa tilanteissa ja myös Wienin ja Münchenin välisellä reitillä, jos tarkastellaan Air France -vaihtoehtoa. Kysymys siitä, aiheuttaako LH:n ja OS:n välille muodostuva pysyvä rakenteellinen yhteys vakavia epäilyjä Wienin ja Münchenin välisen reitin osalta, voidaan jättää avoimeksi, sillä Air France-KLM -vaihtoehtoon tällä reitillä aiheuttamat vakavat epäilyt poistuvat osapuolten tarjoamalla sitoumuksilla. Tämän vuoksi kysymys siitä, kumpi näistä vaihtoehtoisista tilanteista on merkityksellinen nyt tarkasteltavan liiketoimen arvioinnin kannalta, voidaan jättää avoimeksi.

⁽¹⁾ Perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16 päivänä joulukuuta 2002 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003 (EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1).

4. Reittikohtainen arviointi

4.1 Itävallan ja Saksan väliset reitit

18. **Wienin ja Stuttgartin** välisen reitin (vuosittain noin [300 000–350 000] matkustajaa, joista noin [250 000–300 000] on lähtöpaikka/määräpaikka-matkustajia) osalta komissio havaitsi, että OS ja Germanwings itse asiassa kilpailevat keskenään ja että liiketoimi johtaisi monopoliin. Näin ollen on vakavia epäilyjä liiketoimen, sellaisena kuin se alun perin ilmoitettiin, soveltuvuudesta yhteismarkkinoille Wienin ja Stuttgartin välisellä reitillä.

Lentoyhtiö	Kesäkauden 08 luvut		Talvikauden 08/09 luvut	
	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat
LH	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %	[10-20] %
OS	[10-20] %	[10-20] %	[5-10] %	[10-20] %
Germanwings	[60-70] %	[60-70] %	[70-80] %	[70-80] %
Yhdessä	100 %	100 %	100 %	100 %

Lähde: Ilmoituksen tekijän arvio MIDT-tietojen pohjalta. Ellei toisin ilmoiteta, kaikki tästä eteenpäin mainitut markkinatiedot ovat ilmoituksen tekijän toimittamia MIDT-tietoja.

19. **Wienin ja Kölnin** välisen reitin (vuosittain noin [250 000–300 000] matkustajaa, joista noin [250 000–300 000] on lähtöpaikka/määräpaikka-matkustajia) osalta komissio havaitsi, että OS ja Germanwings itse asiassa kilpailevat keskenään ja että keskittymä johtaisi monopoliin. TUIfly aikoo aloittaa liikennöinnin tällä reitillä, mutta koska TUIfly on tällä hetkellä myynnissä, on vielä epäselvää, aiheuttaako TUIfly kilpailupainetta osapuolille ja missä määrin. Edellä olevan johdosta on vakavia epäilyjä liiketoimen, sellaisena kuin se alun perin ilmoitettiin, soveltuvuudesta yhteismarkkinoille Wienin ja Kölnin välisellä reitillä ainakin niiden matkustajien osalta, joille aika on merkittävä tekijä.

Lentoyhtiö	Kesäkauden 08 luvut		Talvikauden 08/09 luvut	
	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat
LH	[5-10] %	[0-5] %	[5-10] %	[0-5] %
OS	[5-10] %	[5-10] %	[5-10] %	[5-10] %
Germanwings	[80-90] %	[80-90] %	[80-90] %	[80-90] %
Muut	[0-5] %	[0-5] %	0 %	0 %
Yhdessä	100 %	100 %	100 %	100 %

20. **Wienin ja Münchenin** välinen reitti ([350 000–400 000] matkustajaa, joista [200 000–250 000] on lähtöpaikka/määräpaikka-matkustajia) on keskuslentoasemien välinen reitti. Sitä liikennöivät sekä LH että OS samoin kuin niiden kilpailija Niki Luftfahrt GmbH, jäljempänä 'Niki'. Markkinatutkimus vahvisti suurelta osin osapuolten toimittamat markkinaosuustiedot. Osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus on huomattava ja Nikin aiheuttama kilpailupaine voidaan katsoa ainoastaan rajalliseksi erityisesti niiden matkustajien osalta, joille aika on merkittävä tekijä. Junaliikenteen aiheuttaman intermodaalikilpailun ei myöskään voida katsoa aiheuttavan erityisemmin kilpailupainetta. Air France-KLM -vaihtoehtoon perusteella liiketoimi poistaisi osapuolten ainakin mahdollisen kilpailun. Lisäksi markkinoille tulon esteet ovat merkittävät sekä Wienin että Münchenin lähtö- ja saapumisaikojen osalta. Edellä olevan johdosta on vakavia epäilyjä liiketoimen, sellaisena kuin se alun perin ilmoitettiin, soveltuvuudesta yhteismarkkinoille Wienin ja Münchenin välisellä reitillä Air France-KLM -vaihtoehtoon pohjalta.

Lentoyhtiö	Kesäkauden 08 luvut		Talvikauden 08/09 luvut	
	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat
LH	[50-60] %	[30-40] %	[40-50] %	[30-40] %
OS	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %	[10-20] %
LH+OS yhdessä	[70-80] %	[50-60] %	[70-80] %	[50-60] %
Niki	[20-30] %	[40-50] %	[20-30] %	[30-40] %
Air Berlin	0 %	0 %	0 %	[10-20] %
Muut	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
Kaikki yhdessä	100 %	100 %	100 %	100 %

21. **Wienin ja Frankfurtin** välinen reitti (vuonna 2008 yli [600 000–650 000] matkustajaa, joista noin [400 000–450 000] on lähtöpaikka/määräpaikka-matkustajia) on keskuslentoasemien välinen reitti, ja sitä liikennöivät sekä LH että OS. Lisäksi LH käyttää yhteisiä reittitunnuksia Star Alliance -liittoutumaan kuuluvan Adria Airwaysin lennoilla. Muut kilpailijat ovat Niki ja Air Berlin (joka käyttää yhteisiä reittitunnuksia Nikin lennoilla). Markkinatutkimus vahvisti suurelta osin osapuolten toimittamat markkinaosuustiedot. Keskittymää edeltävään vaihtoehtoiseen tilanteeseen verrattuna liiketoimi poistaisi todellisen kilpailun reitiltä, sillä Niki poistuisi markkinoilta (Nikin lähtö- ja saapumisajat on vuokrattu LH:lta tämän perustamissopimuksen 81 artiklan perusteella tekemän, kustannusten ja tuottojen jakoa varten perustettua yhteisyritystä koskevan itsearviointin perusteella, ja Nikin olisi luovutettava ne takaisin, jos LH:n ja OS:n yhteisyrityksen toiminta lakkaa esimerkiksi keskittymän johdosta). Air France-KLM -vaihtoehdon perusteella liiketoimi poistaisi osapuolten välisen mahdollisen kilpailun.
22. Ainoa jäljelle jäävä kilpailija Wienin ja Frankfurtin välisellä reitillä olisi Adria Airways, joka ei pystyisi aiheuttamaan riittävää kilpailupainetta LH/OS:lle, sillä myös sen lähtö- ja saapumisajat Frankfurtissa on vuokrattu LH:lta ja se on riippuvainen yhteisten reittitunnusten käytöstä LH:n kanssa. Vaikka Niki otettaisiinkin huomioon, se ei aiheuta suurta kilpailupainetta osapuolten suhteen. Tällä reitillä Bratislavan ja Frankfurt-Hahnin välisten lentojen tai junan aiheuttaman intermodaalikilpailun ei voida katsoa johtavan riittävään kilpailupaineeseen. Markkinoille tulon esteet ovat erityisen suuret, sillä Frankfurtissa ei ole ollenkaan lähtö- ja saapumisaikakapasiteettia ja LH:n markkinaosuus on huomattava. Edellä olevan johdosta komissio katsoo, että on vakavia epäilyjä liiketoimen, sellaisena kuin se alun perin ilmoitettiin, soveltuvuudesta yhteismarkkinoille Wienin ja Frankfurtin välisellä reitillä.

Lentoyhtiö	Kesäkauden 08 luvut		Talvikauden 08/09 luvut	
	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat
LH	[50-60] %	[30-40] %	[50-60] %	[40-50] %
OS	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %
LH+OS yhdessä	[70-80] %	[60-70] %	[70-80] %	[60-70] %
Adria Airways	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
Niki	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %	[20-30] %
Air Berlin	0 %	[5-10] %	0 %	[5-10] %
Muut	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %
Kaikki yhdessä	100 %	100 %	100 %	100 %

23. Muilla tutkituilla Itävallan ja Saksan välisillä reiteillä (Wien–Berliini, Wien–Düsseldorf, Wien–Hampuri, Wien–Hannover, Wien–Nürnberg, München–Linz, Wien–Dresden, Wien–Leipzig, Salzburg–Düsseldorf, Graz–Düsseldorf, Linz–Düsseldorf, Innsbruck–Frankfurt, Salzburg–Frankfurt, Innsbruck–Hampuri, Klagenfurt–München, Graz–Frankfurt, Graz–München, Graz–Stuttgart ja Linz–Frankfurt) liiketoimi ei aiheuta kilpailuongelmia oli vaihtoehtoinen tilanne mikä tahansa, sillä se ei olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua näillä reiteillä.

4.2 Itävallan ja Sveitsin väliset reitit

24. Liiketoimen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ei ole vakavia epäilyjä, sillä se ei olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua Itävallan ja Sveitsin välisillä reiteillä (Wien–Basel, Wien–Geneve ja Wien–Zürich).

4.3 Wien-Bryssel

25. **Wienin ja Brysselin** välisellä reitillä matkusti vuonna 2008 noin [250 000–300 000] lähtöpaikka/määräpaikka-matkustajaa. Yhteensä matkustajia oli [350 000–400 000]. OS:n ja SN:n lisäksi reittiä liikennöi kerran päivässä halpalentoyhtiö SkyEurope. SkyEurope ei aiheuta osapuolille suurta kilpailupainetta. Ryanairin lentojen Bratislavan ja Charleroin välisellä reitillä ei voida katsoa aiheuttavan riittävää kilpailupainetta sulautuman tuloksena syntyvälle yritykselle. Näin ollen on vakavia epäilyjä liiketoimen, sellaisena kuin se alun perin ilmoitettiin, soveltuvuudesta yhteismarkkinoille Brysselin ja Wienin välisellä reitillä.

Lentoyhtiö	Kesäkauden 08 luvut		Talvikauden 08/09 luvut	
	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat	Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä	Kaikki matkustajat
SN	[0-5] %	[20-30] %	[0-5] %	[20-30] %
OS	[50-60] %	[30-40] %	[60-70] %	[40-50] %
BMI	[0-5] %	0 %	[0-5] %	[0-5] %
Yhdessä	[50-60] %	[50-60] %	[60-70] %	[60-70] %
SkyEurope	[40-50] %	[40-50] %	[30-40] %	[30-40] %

Lähde: Osapuolten arvio MIDT-tietojen pohjalta. Näyttää siltä, että osapuolten markkinaosuus SN:n matkustajista, joille aika on merkittävä tekijä, on arvioitu huomattavasti liian pieneksi, sillä SN ei tarjonnut business-luokan lippuja eikä osapuolten arviossa ole otettu huomioon SN:n joustavien "b.flex economy+"-lippujen myyntiä. Toisaalta näyttää siltä, että SkyEuropean markkinaosuus on arvioitu huomattavasti liian suureksi, kun otetaan huomioon, että se liikennöi vain yhtä päivittäistä vuoroa.

4.4 Wien–Lontoo

26. Liiketoimen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ei ole vakavia epäilyjä, sillä se ei olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua Wienin ja Lontoon välisellä reitillä.

4.5 Suoria/välilaskullisia ja välilaskullisia/välilaskullisia lentoja koskevat päällekkäisyydet

27. Liiketoimen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ei ole vakavia epäilyjä, sillä se ei olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua millään reitillä, jolla osapuolilla on suoria/välilaskullisia tai välilaskullisia/välilaskullisia lentoja koskevia päällekkäisyyksiä.

5. Päätelmät

28. Edellä esitetyn johdosta komissio päätteli, että yrityskeskittymän, sellaisena kuin se alun perin ilmoitettiin, soveltuvuudesta yhteismarkkinoille on vakavia epäilyjä, koska on todennäköistä, että se olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua Wienin ja Stuttgartin, Wienin ja Kölnin, Wienin ja Münchenin, Wienin ja Frankfurtin sekä Wienin ja Brysselin välisillä reiteillä. Liiketoimi ei aiheuta kilpailuongelmia muilla keskittymän vaikutusalaan kuuluvilla reiteillä.

vuudesta yhteismarkkinoille on vakavia epäilyjä, koska on todennäköistä, että se olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua Wienin ja Stuttgartin, Wienin ja Kölnin, Wienin ja Münchenin, Wienin ja Frankfurtin sekä Wienin ja Brysselin välisillä reiteillä. Liiketoimi ei aiheuta kilpailuongelmia muilla keskittymän vaikutusalaan kuuluvilla reiteillä.

F. Muut keskittymän vaikutusalaan kuuluvat markkinat

29. Lentorahtikuljetuksia ja matkanjärjestäjille myytäviä lentoaikoja koskevien horisontaalisten markkinoiden osalta komissio päätteli, että ehdotettu liiketoimi ei olennaisesti estä tehokasta kilpailua näillä markkinoilla.

30. Huolto-, korjaus- ja tarkastuspalvelujen, catering-palvelujen ja maahuolintapalvelujen vertikaalisten markkinoiden osalta komissio päätteli, että ehdotettu liiketoimi ei olennaisesti estä tehokasta kilpailua näillä markkinoilla.

G. Osille myönnetyn valtiontuen vaikutus tehokkaiseen kilpailuun

31. OS on tällä hetkellä taloudellisissa vaikeuksissa. Komissio hyväksyi 19. tammikuuta 2009 pelastamistuen, joka myönnetään OS:n 200 miljoonan euron lainan täysimääräisenä takauksena. Sen lisäksi, että komissio on arvioinut liiketointia sulautuma-asetuksen perusteella, se on arvioinut perustamissopimuksen valtiontukisääntöjen perusteella ehtoja, jotka koskevat LH:n suunnitelmaa hankkia Itävallan osuus OS:ssä ja 500 miljoonan euron pääomankorotusta, jonka ÖIAG aikoo myöntää OS:lle.

H. Ehdotetut sitoumukset

32. LH toimitti sitoumuksia tarjotakseen ilmaiseksi lähtö- ja saapumisaikoja, jotka olivat 20 minuutin sisällä pyydetystä ajasta, Wienin, Stuttgartin, Kölnin, Münchenin, Frankfurtin ja Brysselin lentoasemilla kullakin niistä viidestä reitistä, joiden osalta komissio oli esittänyt vakavia epäilyjä, jäljempänä 'määritetyt kaupunkiparit', seuraavasti: enintään kolme päivittäistä vuoroa Wienin ja Stuttgartin välisellä reitillä, enintään kolme päivittäistä vuoroa Wienin ja Kölnin välisellä reitillä (kuitenkin enintään 18 vuoroa viikossa), enintään neljä päivittäistä vuoroa Wienin ja Münchenin välisellä reitillä, enintään viisi päivittäistä vuoroa Wienin ja Frankfurtin välisellä reitillä ja enintään neljä päivittäistä vuoroa Wienin ja Brysselin välisellä reitillä (kuitenkin enintään 24 vuoroa viikossa). Kilpailijoiden olemassa olevat lähtö- ja saapumisajat voidaan laskea tarjottuja lähtö- ja saapumisaikoja vastaan.
33. Wienin ja Frankfurtin sekä Wienin ja Münchenin välisillä reiteillä Niki voi vaihtaa nykyiset lähtö- ja saapumisaikansa eri aikoihin ja Wienin ja Frankfurtin välisellä reitillä se voi hankkia vakiintuneet oikeudet niihin lähtö- ja saapumisaikoihin, jotka se tällä hetkellä on vuokrannut LH:lta. Ehdotettuihin sitoumuksiin sisältyy myös lähtö- ja saapumisaikojen jakoa koskeva menettely, joka helpottaa markkinoille tulevien toimijoiden aikataulusuunnittelua. Uusi markkinoilletulija (lukuun ottamatta markkinoille tulevia Star Alliance-liittoutuman jäseniä) saa vakiintuneet oikeudet lähtö- ja saapumisaikoihin, kunhan se on liikennöinyt kyseisen määritetyn kaupunkiparin reittiä kaksi kokonaista peräkkäistä IATA-kautta, lukuun ottamatta Wienin ja Frankfurtin välistä reittiä, jolla on liikennöitävä kahdeksan peräkkäistä IATA-kautta. Lisäksi sitoumuksissa tarjotaan uudelle markkinoilletulijalle mahdollisuus tehdä erityinen sopimus tuottojen osituksesta ja yhteisten reittitunnusten käytöstä, jolloin se voi käyttää omia reittitunnuksiaan lennoilla, joiden todellinen lähtö- tai määräpaikka on joko Itävallassa, Saksassa

ja/tai Belgiassa, edellyttäen, että osaan matkasta sisältyy määritetty kaupunkipari. Lisäksi tulokkaalla on mahdollisuus tehdä interlining- ja intermodaaliosopimuksia sekä kanta-asiakasohjelmastosopimuksia.

I. Ehdotettujen sitoumusten arviointi

34. Osapuolten toimittamat sitoumukset muodostavat kattavan kokonaisuuden, jossa otetaan huomioon aikaisempi kokemus ilmailuliikenteen keskittymäasioissa sovelletuista korjaustoimenpiteistä. Sitoumuksissa otetaan huomioon se, että lähtö- ja saapumisaikojen ruuhkautuminen on merkittävä este tulla tässä asiassa ongelmallisiksi määritetyille reiteille. Tämän perusteella voidaan todeta, että sitoumusten tarkoituksena on poistaa kyseinen este ja edistää tuloa sellaisille reiteille, joilla on havaittu kilpailuongelmia.
35. Sitoumuksia markkinatettiin osapuolten asiakkaiden ja kilpailijoiden sekä muiden markkinatoimijoiden kanssa. Suurin osa markkinatettiin osallistuneista vahvasti, että ehdotetut sitoumukset helpottaisivat riittävästi tuloa määritettyjen kaupunkiparien reiteille tai liikennöinnin laajentamista kyseisillä reiteillä, ja että ne ratkaisisivat ehdotetun keskittymän aiheuttamat kilpailuongelmat. Kolme markkinatettiin osallistunutta vastasi harkitsevansa liikennöinnin aloittamista määritettyjen kaupunkiparien reiteillä. Komissio päätteli, että sitoumukset johtavat lähitulevaisuudessa todennäköisesti yhden tai useamman lentoyhtiön tuloon määritettyjen kaupunkiparien reiteille tai liikennöinnin laajentamiseen näillä reiteillä. Tämä aiheuttaisi kilpailupainetta sulautuman tuloksena syntyvälle yritykselle ja poistaisi esitetyt vakavat epäilyt.

J. Päätelmät

36. Keskittymä estäisi alun perin ilmoitetussa muodossaan olennaisesti tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla. Ilmoituksen tehnyt osapuoli esitti kuitenkin korjaustoimenpiteitä kilpailuongelmien poistamiseksi. Tämän johdosta komissio päätteli, että keskittymä, siinä muodossa kuin se on sitoumuksilla muutettuna, ei estäisi olennaisesti tehokasta kilpailua, jos ilmoituksen tekijä panee esittämänsä sitoumukset täytäntöön.
37. Näin ollen keskittymä soveltuu yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan ja ETA-sopimuksen 57 artiklan mukaisesti edellyttäen, että komission päätöksen liitteessä esitettyjä sitoumuksia noudatetaan.