

**A Bizottság határozatának összefoglalója**

(2009. augusztus 28.)

**egy vállalati összefonódás közös piaccal és az EGT-megállapodással összeegyeztethetőnek nyilvánításáról****(COMP/M.5440 ügy – Lufthansa/Austrian Airlines)***(az értesítés a C(2009) 6690 végleges számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2010/C 16/07)

A Bizottság 2009. augusztus 28-án a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> – és különösen annak 8. cikke (2) bekezdése értelmében – összefonódási ügyben hozott határozatot. A határozat teljes szövegének betekinthező változata az ügy hiteles nyelvén és a Bizottság munkanyelvein megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen:

[http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

**I. BEVEZETÉS**

2009. május 8-án a Bizottság bejelentést kapott a Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: LH, Németország) által tervezett összefonódásról, mely szerint e vállalkozás részesedés vásárlása útján kizárólagos irányítást szerez az Austrian Airlines (a továbbiakban: AA) felett.

**II. INDOKOLÁS****A. A felek**

- Az LH a legnagyobb német légitársaság. A menetrend szerinti légi személy- és teherszállítás, valamint az ehhez kapcsolódó szolgáltatások terén fejt ki tevékenységét. Gyűjtő-elosztó (hub) repülőterei a frankfurti nemzetközi repülőtér és a müncheni repülőtér, valamint központtal rendelkezik a düsseldorfi repülőtéren is. Az LH irányítása alatt áll a Swiss International Air Lines Ltd. is (a továbbiakban: LX), melynek a zürichi repülőtér a központja, valamint az Air Dolomiti, a Eurowings, és a Germanwings nevű fapados légitársaság. 2009-ben a Bizottság jóváhagyta, hogy az LH kizárólagos irányítást szerezzen a British Midlands (a továbbiakban: BMI) felett (feltételek meghatározása nélkül), illetve a Brussels Airlines (a továbbiakban: SN) felett (meghatározott feltételekkel), és az LH ezeket az ügyleteket végrehajtotta. Az LH és az LX egyaránt a Star Alliance tagja.
- Az AA a legnagyobb osztrák légitársaság, fő gyűjtő-elosztó repülőtere Bécsben van. A menetrend szerinti légi személy- és teherszállítás, valamint az ehhez kapcsolódó szolgáltatások terén fejt ki tevékenységét. A Star Alliance tagja, és leányvállalatai közé tartozik a Lauda Air és a Tyrolean Airways.

**B. Az ügylet**

- Az LH kizárólagos irányítást kíván szerezni az AA felett. 2008. december 5-én az AA privatizációs eljárásának kere-

tében az LH vállalta, hogy közvetett módon 41,56 %-os részesedést szerez az AA-ban az állami tulajdonban lévő Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft (a továbbiakban: ÖIAG) részesedésének megvásárlásával. Emellett 2009. február 27-én az LH nyilvános vételi ajánlatot tett az AA összes fennmaradó, szabad forgalomban lévő részvényére, amelyre a szükséges mennyiséget meghaladó számban kapott elfogadó nyilatkozatokat. Az ÖIAG részesedésével együtt az LH az AA részvényeinek legalább 85 %-át képes lesz megszerezni.

**C. Közösségi dimenzió**

- A bejelentett összefonódás az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete 1. cikkének (2) bekezdése értelmében közösségi léptékű.

**D. Eljárás**

- A piaci vizsgálat első szakaszának eredményei alapján a Bizottság úgy véli, hogy a tervezett ügylet komoly kétséget vet fel a közös piaccal való összeegyeztethetőséggel kapcsolatban a légi személyszállítás terén több útvonal tekintetében azonosított versenyproblémák miatt. 2009. június 10-én és 2009. június 18-án a felek kötelezettségvállalásokat nyújtottak be, amelyek azonban elégtelennek bizonyultak a Bizottság által azonosított súlyos versenyagályok eloszlására. A Bizottság 2009. július 1-jén határozatot fogadott el az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti eljárás megindításáról.
- Az LH 2009. július 10-én, 2009. július 17-én, 2009. július 27-én és 2009. július 31-én további kötelezettségvállalásokat nyújtott be annak érdekében, hogy a Bizottság az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése és 10. cikkének (2) bekezdése alapján a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítsa az összefonódást. A végső kötelezettségvállalások különösen a bécsi, a stuttgarti, a kölni, a müncheni, a frankfurti és a brüsszeli repülőtéren felszabadítandó és átadásra kerülő résidőkre irányulnak.

<sup>(1)</sup> HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

### E. A menetrend szerinti légi személyszállítás piaci

#### 1. Az érintett termék- és földrajzi piacok

8. A felek légi személyszállítási tevékenységei között horizontális átfedések tapasztalhatók számos útvonal tekintetében. Ezek az útvonalak a következőképpen csoportosíthatók: i. Ausztriát Németországgal, Svájcjal, Belgiummal és az Egyesült Királysággal összekötő rövidtávú járatok közvetlen átfedésekkel; valamint ii. olyan útvonalak, ahol közvetlen–közvetett, illetve közvetett–közvetett átfedések vannak.
9. A piac vizsgálata megerősítette a Bizottság korábbi esetekben alkalmazott gyakorlatát, miszerint a menetrend szerinti légi személyszállítás érintett piacát a kiindulási pont és a célállomás szerinti várospárok (a továbbiakban: O&D) alapján határozzák meg oly módon, hogy az adott kiindulási pontok és célállomások vonatkozásában minden helyettesíthető repülőteret figyelembe vesznek.
10. A Bizottság további vizsgálatot végzett a következő repülőterpárok helyettesíthetőségére vonatkozóan: a bécs-schwechat-i nemzetközi repülőtér és a pozsonyi repülőtér, a frankfurti nemzetközi repülőtér és a frankfurt-hahni repülőtér, a Köln-Bonn repülőtér és a düsseldorfi repülőtér, valamint a brüsszeli Zaventem repülőtér és a Brussels South Charleroi repülőtér.
11. Az időérzékeny és a nem időérzékeny utasok megkülönböztetése tekintetében a piaci vizsgálat megerősítette, hogy az időérzékeny utasok speciális keresletet képviselnek. A szóban forgó ügylet hatásait értékelték egy adott útvonal vonatkozásában mind az időérzékeny, mind a nem időérzékeny utasok esetében.
12. A piaci vizsgálat megerősítette a Bizottság korábbi esetekben alkalmazott gyakorlatát, miszerint a rövid távú útvonalak (három óránál rövidebb repülőutak) esetében a közvetett járatok általában nem jelentenek versenyképes alternatívát a közvetlen szolgáltatásokkal szemben.

#### 2. A szövetséges partnerek kezelése

13. Az LH és az AA egyaránt a Star Alliance tagja. A Bizottság az érintett piacok meghatározása során nem vette figyelembe az LH-val, illetve az AA-val szövetséges partnereket, mivel az LH együttműködési megállapodásait nem fogják automatikusan kiterjeszteni az AA-ra és viszont. Az érintett piacokon jelentkező versenyhelyzet elemzése során a Bizottság minden útvonal esetében külön-külön értékelte az LH és szövetséges partnerei közötti kapcsolatot és azt, hogy ez milyen hatással van arra nézve, hogy az összefonódást követően mennyire lesznek motiváltak egymással versenyezni.

3. A megfelelő alternatív helyzet azoknak az útvonalaknak az esetében, ahol a felek együttműködtek

14. A megfelelő alternatív helyzet a tervezett ügylet versenyre gyakorolt hatásainak értékeléséhez vagy a) az LH és az AA összefonódás előtti együttműködése; vagy pedig b) a legvalószínűbb jövőbeli fejlemény abban az esetben, ha az AA LH által tervezett felvásárlása nem valósul meg.
15. A felek összefonódást megelőző együttműködése tekintetében különösen arra a közös vállalkozásra terjedt ki a vizsgálat, amely keretében a felek a Németország és Ausztria közötti összes útvonal esetében osztoztak a költségeken és bevételeken. E közös vállalkozást először a Bizottság az EK-Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése alapján – feltételekhez kötve – mentesítette. A mentesítő határozat lejártát követően az új eljárási szabályok – közelebbről az 1/2003/EK rendelet<sup>(1)</sup> – alapján a felek önértékelést végeztek. A jelenlegi együttműködés szerződéses megállapodásokon alapul, amelyek bármikor módosíthatók vagy felbonthatók, és ez különbözik attól a strukturális változástól, amelyet az összefonódás idézne elő. Az Ausztria és Németország közötti útvonalak tekintetében a jelenlegi ügylet a felek szerződéses együttműködését állandó strukturális kapcsolattá változtatná.
16. Amennyiben ez az ügylet nem valósul meg, a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján a legvalószínűbb jövőbeli fejleménynek az tűnik, hogy az AA-t egy másik légitársaság, közelebbről az Air France-KLM vásárolja fel. Az AA ezt követően megszüntetné az LH-val az összefonódás előtt folytatott együttműködését, valamint a Star Alliance-ban való tagságát, és csatlakozna a Sky Team-hez.
17. Azoknak az útvonalaknak a tekintetében, amelyekre vonatkozóan a tervezett összefonódás nem vet fel komoly kétségeket a közös piaccal való összeegyeztethetőséggel kapcsolatban, ez mindkét alternatív helyzet megvalósulása esetén ugyanígy igaz lenne. A Bizottság megállapította, hogy a tervezett összefonódás a következő útvonalak esetében vet fel komoly kétségeket a közös piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban mindkét alternatív helyzetet figyelembe véve: Bécs–Stuttgart, Bécs–Köln, Bécs–Frankfurt és Bécs–Brüsszel. Az Air France fellépésével számoló alternatív helyzet esetében ez a Bécs–München útvonalra is érvényes. Nyitva hagyható az kérdés, hogy az LH és az AA között létrejövő tartós strukturális kapcsolat létrejötte önmagában támaszt-e súlyos kétségeket a Bécs–München útvonal tekintetében, mivel az Air France-KLM részvételét feltételező alternatív helyzet alapján az erre az útvonalra vonatkozóan meghatározott súlyos aggályokat a felek által felajánlott kötelezettségvállalások eloszlatják. Végül soron a jelen ügy szempontjából nyitva hagyható az a kérdés, hogy a két említett helyzet közül melyik tekinthető a megfelelő alternatív helyzetnek a szóban forgó ügylet értékeléséhez.

<sup>(1)</sup> A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002. december 16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról (HL L 1., 2003.1.4., 1. o.).

## 4. Útvonalankénti értékelés

## 4.1. Ausztria és Németország közötti útvonalak

18. A **Bécs–Stuttgart útvonal** tekintetében (ahol az éves utasforgalom [300 000–350 000] fő, ebből az O&D utasok száma [250 000–300 000]) a Bizottság megállapította, hogy az AA és a Germanwings egymásnak ténylegesen versenytársai, és az összefonódás monopóliumhelyzetet eredményezne. Tehát a Bécs–Stuttgart útvonal esetében az első bejelentés szerinti formájában súlyos kételyeket vet fel azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal.

Légítársaság	A 2008-as nyári időszakra vonatkozó adatok		A 2008/2009-es téli időszakra vonatkozó adatok	
	Időérzékeny utasok	Összes utas	Időérzékeny utasok	Összes utas
LH	[10–20] %	[10–20] %	[10–20] %	[10–20] %
AA	[10–20] %	[10–20] %	[5–10] %	[10–20] %
Germanwings	[60–70] %	[60–70] %	[70–80] %	[70–80] %
Együttesen	100 %	100 %	100 %	100 %

Forrás: A bejelentő fél becslései a MIDT-adatok alapján. Amennyiben másként nem jelezzük, a továbbiakban minden piaci részesedésre vonatkozó adat a bejelentő fél által szolgáltatott MIDT-adatokat jelenti.

19. A **Bécs–Köln** útvonal tekintetében (ahol az éves utasforgalom [250 000–300 000] fő, ebből az O&D utasok száma [250 000–300 000]) a Bizottság megállapította, hogy az AA és a Germanwings ténylegesen versenytársai egymásnak, és az összefonódás monopóliumhelyzetet eredményezne. A TUIfly járatok indítását tervezi ezen az útvonalon, de mivel a TUIfly jelenleg értékesítés alatt áll, még nem látható tisztán, hogy a TUIfly gyakorol-e majd versenynyomást a felekre, és ha igen, milyen mértékben. A fentiekre való tekintettel a Bécs–Köln útvonal esetében az első bejelentés szerinti formájában súlyos kételyeket vet fel azzal kapcsolatban, hogy – legalábbis az időérzékeny utasok szempontjából – összeegyeztethető-e a közös piaccal.

Légítársaság	A 2008-as nyári időszakra vonatkozó adatok		A 2008/2009-es téli időszakra vonatkozó adatok	
	Időérzékeny utasok	Összes utas	Időérzékeny utasok	Összes utas
LH	[5–10] %	[0–5] %	[5–10] %	[0–5] %
AA	[5–10] %	[5–10] %	[5–10] %	[5–10] %
Germanwings	[80–90] %	[80–90] %	[80–90] %	[80–90] %
Egyéb	[0–5] %	[0–5] %	0 %	0 %
Együttesen	100 %	100 %	100 %	100 %

20. A **Bécs–München** útvonalon (ahol az éves utasforgalom ([350 000–400 000] fő, ebből az O&D utasok száma [200 000–250 000]), amely két gyűjtő-elosztó repülőteret köt össze, az LH és az AA, valamint versenytársuk, a Niki Luftfahrt GmbH (a továbbiakban: Niki) egyaránt üzemeltet járatokat. A piac vizsgálata összességében megerősítette a piaci részesedésről a felek által szolgáltatott adatokat. A felek együttes piaci részesedése jelentős, és a Niki által gyakorolt versenynyomás korlátozottnak tekinthető, különösen az időérzékeny utasok szempontjából. A vasút által képviselt intermodális versenynyomás szintén nem jelentős. Az Air France-KLM részvételét feltételező alternatív helyzet alapján az összefonódás legalább megszüntetné a felek közötti potenciális versenyt. Továbbá a piacra lépés korlátai mind a bécsi, mind a müncheni időrekeket nézve jelentősek. A fentiekre való tekintettel a Bécs–München útvonal esetében az első bejelentés szerinti formájában súlyos kételyeket vet fel azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal az Air France-KLM alternatív helyzet esetében.

Légítársaság	A 2008-as nyári időszakra vonatkozó adatok		A 2008/2009-es téli időszakra vonatkozó adatok	
	Időérzékeny utasok	Összes utas	Időérzékeny utasok	Összes utas
LH	[50–60] %	[30–40] %	[40–50] %	[30–40] %
AA	[20–30] %	[20–30] %	[20–30] %	[10–20] %
Az LH és az AA együttesen	[70–80] %	[50–60] %	[70–80] %	[50–60] %
Niki	[20–30] %	[40–50] %	[20–30] %	[30–40] %
Air Berlin	0 %	0 %	0 %	[10–20] %
Egyéb	[0–5] %	[0–5] %	[0–5] %	[0–5] %
Együttesen mind	100 %	100 %	100 %	100 %

21. A **Bécs–Frankfurt** útvonalon (ahol az 2008-as utasforgalom több mint [600 000-650 000] fő volt, ebből az O&D utasok száma [400 000-450 000]), amely két gyűjtő-elosztó repülőteret köt össze, az LH és az AA egyaránt üzemeltet járatokat. Emellett az LH code-share megállapodást kötött a Star Alliance tagjai közé tartozó Adria Airways által üzemeltetett járatokra. További versenytársak még a Niki és (a Niki járatain kódmegosztásban részt vevő) Air Berlin. A piac vizsgálata összességében megerősítette a piaci részesedésről a felek által szolgáltatott adatokat. Az összefonódás előtti alternatív helyzet alapján az ügylet megszüntetné az útvonal tekintetében a tényleges versenyt, mivel a Niki kivonulásához vezetne (a Niki a résidőket az LH által az EK-Szerződés 81. cikke alapján a költségek és bevételek megosztására irányuló közös vállalkozásról végzett önértékelése szerint az LH-től bérlő, és ezeket vissza kellene szolgáltatnia, ha az LH és az AA közötti közös vállalkozás megszűnik, például összefonódás miatt). Az Air France-KLM részvételét feltételező alternatív helyzet alapján az összefonódás megszüntetné a felek közötti potenciális versenyt.
22. A Bécs–Frankfurt útvonalon az Adria Airlines maradna az egyedüli versenytárs, amely nem gyakorolna elégséges versenynyomást az LH-ra/AA-ra, mivel frankfurti résidőit szintén az LH-től bérlő, és az LH-val kötött code-share megállapodásra támaszkodik. Továbbá még a Niki figyelembe vételével sem hat erőteljes versenynyomás a felekre. Ezen az útvonalon sem a Pozsony és Frankfurt-Hahn közötti repülőjáratok, sem a vasút által képviselt intermodális verseny nem tekinthető elégséges versenynyomásnak. A belépési korlátok különösen magasak, mivel a résidő-kapacitás Frankfurtban az egész nap folyamán ki van használva és az LH jelenléte igen jelentős. A fentiekre való tekintettel megállapítjuk, hogy a Bécs–Frankfurt útvonal esetében az ügylet az első bejelentés szerinti formájában komoly kételyeket vet fel azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal.

Légítársaság	A 2008-as nyári időszakra vonatkozó adatok		A 2008/2009-es téli időszakra vonatkozó adatok	
	Időérzékeny utasok	Összes utas	Időérzékeny utasok	Összes utas
LH	[50–60] %	[30–40] %	[50–60] %	[40–50] %
AA	[20–30] %	[20–30] %	[20–30] %	[20–30] %
Az LH és az AA együttesen	[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] %
Egyéb	[0–5] %	[0–5] %	[0–5] %	[0–5] %
Együttesen mind	100 %	100 %	100 %	100 %

23. A többi vizsgált Ausztria és Németország közötti útvonal esetében (Bécs–Berlin, Bécs–Düsseldorf, Bécs–Hamburg, Bécs–Hannover, Bécs–Nürnberg, München–Linz, Bécs–Drezda, Bécs–Lipcse, Salzburg–Düsseldorf, Graz–Düsseldorf, Linz–Düsseldorf, Innsbruck–Frankfurt, Salzburg–Frankfurt, Innsbruck–Hamburg, Klagenfurt–München, Graz–Frankfurt, Graz–München, Graz–Stuttgart és Linz–Frankfurt) az összefonódás nem támaszt versenypolitikai aggályokat – függetlenül az alternatív helyzettől –, mivel ezen útvonalak egyikén sem torzítaná jelentős mértékben a tényleges versenyt.

#### 4.2. Ausztria és Svájc közötti útvonalak

24. Az összefonódás nem vet fel súlyos kételyeket azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal, mivel nem torzítaná jelentős mértékben a tényleges versenyt az Ausztria és Svájc közötti útvonalakon, azaz Bécs és Bazel, Bécs és Genf, valamint Bécs és Zürich között.

#### 4.3. Bécs–Brüsszel

25. A **Bécs–Brüsszel** útvonalon 2008-ban az O&D utasok száma kb. [250 000–300 000] volt, az összes utas száma pedig [350 000–400 000]. Ezen az útvonalon az AA és az SN mellett egy fapados légitársaság, a SkyEurope üzemeltet napi rendszerességgel járatokat. A SkyEurope nem jelent a felek számára erős versenynyomást. A Ryanair Pozsony és Charleroi közötti járatait nem lehet úgy minősíteni, hogy az összefonódással létrejövő vállalkozásra elégséges versenynyomást gyakorolnának. Tehát a Brüsszel–Bécs útvonal esetében az ügylet az első bejelentés szerinti formájában komoly kételyeket vet fel azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal.

Légitársaság	A 2008-as nyári időszakra vonatkozó adatok		A 2008/2009-es téli időszakra vonatkozó adatok	
	Időérzékeny utasok	Összes utas	Időérzékeny utasok	Összes utas
SN	[0–5] %	[20–30] %	[0–5] %	[20–30] %
AA	[50–60] %	[30–40] %	[60–70] %	[40–50] %
BMI	[0–5] %	0 %	[0–5] %	[0–5] %
Együttesen	[50–60] %	[50–60] %	[60–70] %	[60–70] %
SkyEurope	[40–50] %	[40–50] %	[30–40] %	[30–40] %

Forrás: A bejelentő felek becslései a MIDT-adatok alapján. Az SN időérzékeny utasai tekintetében a felek piaci részesedésre vonatkozó adatai jelentősen alulbecsülik számukat, mivel az SN nem kínált business osztályú jegyeket és a felek becslése az SN rugalmas „flex economy+” jegyeinek eladási adatait nem tartalmazza, míg úgy tűnik, a SkyEurope piaci részesedését jelentősen túlbecsülték, tekintettel arra, hogy a SkyEurope naponta csak egy járatot üzemeltet.

#### 4.4. Bécs–London

26. Az összefonódás nem vet fel súlyos kételyeket azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal, mivel nem torzítaná jelentős mértékben a tényleges versenyt a Bécs és London közötti útvonalon.

#### 4.5. Közvetlen és közvetett, illetve közvetett és közvetett járatok közötti átfedések

27. Az összefonódás nem vet fel súlyos kételyeket azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal, mivel nem torzítaná jelentős mértékben a tényleges versenyt egyik olyan útvonalon sem, ahol a felek között közvetlen-közvetett, illetve közvetett-közvetett átfedések vannak.

#### 5. Következtetés

28. A fenti körülményeket figyelembe véve a Bizottság megállapította, hogy az összefonódás az eredeti bejelentés szerinti

formájában komoly kételyeket vet fel a közös piaccal való összeegyeztethetőségét illetően, mivel valószínűleg a tényleges verseny jelentős torzulásához vezetne a Bécs–Stuttgart, Bécs–Köln, Bécs–München, Bécs–Frankfurt és Bécs–Brüsszel útvonalakon. Az ügylet a többi érintett útvonal esetében nem vet fel versenypolitikai aggályokat.

#### F. Egyéb érintett piacok

29. A légi árufuvarozás és a légi járatokon az utazásszervezők számára értékesített helyek horizontálisan érintett piacaival kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy a tervezett ügylet e piacok egyikén sem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt.
30. A karbantartási, javítási és generáljavítási (MRO) szolgáltatások, a fedélzeti utasellátás és földi kiszolgálás vertikálisan érintett piacaival kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy a tervezett ügylet e piacok egyikén sem akadályozza jelentős mértékben a hatékony versenyt.

### G. Az AA-nak nyújtott állami támogatás hatása a tényleges versenyre

31. Az AA jelenleg pénzügyi nehézségekkel küzd. 2009. január 19-én a Bizottság jóváhagyott egy megmentési célú támogatást, melyet 200 millió EUR összegű hitelhez biztosított 100 %-os kezességvállalás formájában nyújtottak az AA számára. Az ügyletnek az összefonódás-ellenőrzési rendelet alapján történő értékelésével párhuzamosan a Bizottság a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályai alapján értékelte az osztrák állam AA-ban való részesedése LH által tervezett felvásárlásának, valamint az ÖIAG által az AA-nak nyújtani kívánt, 500 millió EUR értékű tőkeemelésnek a feltételeit.

### H. A felajánlott kötelezettségvállalások

32. Az LH kötelezettségvállalásokat nyújtott be, amelyek értelmében térítésmentesen résidőket kínál fel a kért időponthoz képest 20 percen belül a bécsi, a stuttgarti, a kölni, a müncheni, a frankfurti és a brüsszeli repülőtereken mind az öt olyan járat esetében, ahol a Bizottság komoly aggályokat állapított meg (a továbbiakban: azonosított város-párok): a Bécs–Stuttgart útvonalon napi háromszori gyakoriságig, a Bécs–Köln útvonalon napi háromszori (de a heti 18-szorit meg nem haladó) gyakoriságig, a Bécs–München útvonalon napi négyszeri gyakoriságig, a Bécs–Frankfurt útvonalon napi ötszöri gyakoriságig, valamint a Bécs–Brüsszel útvonalon napi négyszeri (de a heti 24-szerit meg nem haladó) gyakoriságig. A versenytársak már meglévő résidőinek száma a rendelkezésre bocsátandó résidők számából levonható.
33. A Bécs–Frankfurt és a Bécs–München útvonalakon a Niki számára lehetővé válik, hogy jelenlegi résidőit más időpontokra cserélje, a Bécs–Frankfurt útvonalon pedig szerzett jogai lesznek az LH-től jelenleg bérelt résidők tekintetében. A felajánlott kötelezettségvállalások résidő-kiosztási eljárásról rendelkeznek, amely megkönnyíti az új piaci szereplők menetrend-tervezését. Az új piaci szereplő (amennyiben nem a Star Alliance tagjai közül kerül ki) a résidőkre vonatkozóan szerzett jogokhoz jut, miután a szóban forgó azonosított várospárok között két teljes, egymást követő IATA időszakban járatokat üzemeltet, a Bécs–Frankfurt útvonal kivételével, ahol ehhez nyolc egymást követő IATA időszakban kell járatokat működtetni. A kötelezettségvállalások továbbá lehetőséget biztosítanak az új piaci szereplőnek arra, hogy speciális prorata és code-share megállapodásokban vegyen részt, amely révén használhatja kódjait olyan járatokon, amelyek kiindulási pontja és célállomása Ausztriában, Németországban és/vagy Belgiumban van, amennyiben az útvonal részben érinti az azonosított várospárokat, valamint azt is lehetővé teszik számára, hogy járatközi és intermodális megállapodásokat,

illetve törzsutasprogramban való részvételre vonatkozó megállapodásokat kössön.

### I. A felajánlott kötelezettségvállalások értékelése

34. A felek által benyújtott kötelezettségvállalások átfogó csomagot alkotnak, amely figyelembe veszi a légi közlekedési ágazat korábbi összefonódási ügyei során tett korrekciós intézkedésekkel kapcsolatos tapasztalatokat. A kötelezettségvállalások figyelembe veszik azt a tényt, hogy a résidőtörődés ebben az esetben fontos korlátnak számít a problémás útvonalakra történő belépéskor. Ezeket figyelembe véve a korrekciós intézkedéseket úgy alakították ki, hogy lebontsák ezt a korlátot, és ösztönözzék a piacra lépést azokon az útvonalakon, ahol versenypolitikai aggályokat állapítottak meg.
35. A kötelezettségvállalásokat piaci tesztnek vetették alá a felek vevőinek és versenytársainak körében, valamint egyéb piaci szereplők bevonásával. A piaci teszt válaszadóinak többsége megerősítette, hogy a felajánlott kötelezettségvállalások összességében kellőképpen megkönnyítik a piacra lépést vagy terjeszkedést az azonosított várospárok esetében és eloszlatnák a tervezett összefonódás miatt felmerült versenypolitikai aggályokat. A piaci teszt három válaszadója jelezte, hogy fontolóra vennék a piacra lépést az azonosított várospárok esetében. A Bizottság megállapította, hogy a kötelezettségvállalások valószínűsíthető eredményeként az azonosított várospárok esetében hamarosan egy vagy több légitársaság kezd el járatokat működtetni vagy bővíteni, ezáltal pedig versenynyomás nehezedik majd az összefonódással létrejövő vállalkozásra, és megszűnnek a fentiekben meghatározott súlyos kételyek.

### J. Következtetés

36. Az összefonódás az eredeti bejelentés szerinti formájában jelentősen torzítaná a tényleges versenyt a közös piacon vagy a közös piac egy jelentős részén. A bejelentő fél azonban korrekciós intézkedéseket nyújtott be annak érdekében, hogy megszüntesse a megfogalmazott versenypolitikai aggályokat. A Bizottság így azt állapítja meg, hogy a kötelezettségvállalásokkal módosított összefonódás nem vezetne a tényleges verseny jelentős torzulásához, amennyiben a bejelentő felek által tett kötelezettségvállalások megvalósulnak.
37. Következésképpen az összefonódás összeegyeztethető a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdése és az EGT-megállapodás 57. cikke alapján, amennyiben teljesülnek a bizottsági határozat mellékletében rögzített kötelezettségvállalások.