



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

L.dz. DDI-1-411/53/924/03/ES

Warszawa, 2003-12-11

DECYZJA Nr DPI - 82/2003

Na podstawie art. 17 w związku z art. 12 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 804), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Société Air France z siedzibą w Roissy Charles-de-Gaulle (Francja) i Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. z siedzibą w Amstelveen (Holandia), Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **wyraża zgodę na dokonanie koncentracji**, polegającej na połączeniu ww. przedsiębiorców.

UZASADNIENIE

W dniu 24 października 2003 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na połączeniu Société Air France z siedzibą w Roissy Charles-de-Gaulle (Francja), zwanej dalej również AF i Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. z siedzibą w Amstelveen (Holandia), zwanej dalej również KLM.

W związku z tym, iż:

- spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające zgłoszenie niniejszej koncentracji, bowiem łączny obrót ww. przedsiębiorców w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekroczył 50 mln euro, tj. wielkość określoną w art. 12 ust. 1 ustawy dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. z 2003 Nr 86, poz. 804), zwanej dalej ustawą antymonopolową,
- połączenie przedsiębiorców jest jedną z form koncentracji, określoną w art. 12 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy,
- w przedmiotowej sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek egzoneracyjnych, wymienionych w art. 13 ustawy antymonopolowej, powodująca odstępstwo od konieczności zgłoszenia koncentracji,

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wszczął postępowanie w przedmiotowej sprawie, o czym powiadomił strony pismem z dnia 6 listopada 2003 r.

Z informacji zawartych w aktach sprawy wynika, że transakcja została zgłoszona bez naruszenia terminu, o którym mowa w art. 94 ust 4 ustawy antymonopolowej. Podstawą dokonania przez AF i KLM zgłoszenia przedmiotowej transakcji jest tzw. Umowa Ramowa zawarta w dniu 16 października 2003 r. Zgłoszenie planowanej

koncentracji zostało wystosowane do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w dniu 23 października 2003 r., tj. w terminie 7 dni od zawarcia ww. umowy.

W trakcie postępowania organ antymonopolowy ustalił, co następuje:

Opis transakcji

Jak już wspomniano powyżej, połączenie AF i KLM wynika z zawartej w dniu 16 października 2003 r. Umowy Ramowej, na podstawie której, w ramach tzw. rekomendowanej oferty wymiany złożonej przez AF na wszystkie wyemitowane w Holandii i Stanach Zjednoczonych papiery wartościowe KLM, akcjonariusze KLM otrzymają 11 akcji AF i 10 warrantów AF za 10 akcji zwykłych KLM. Po realizacji planowanej transakcji i pod warunkiem uchwalenia nowej francuskiej ustawy, AF utworzy nową francuską spółkę operacyjną, tj. AFOP, w której obejmie 100% akcji. Wszystkie przedsiębiorstwa AF zostaną wniesione do AFOP w drodze częściowego przeniesienia aktywów. Po przeniesieniu aktywów, obecna nazwa spółki AF zostanie zmieniona na Air France KLM.

Zakładając stuprocentowe przyjęcie oferty, obecni akcjonariusze KLM posiadający akcje zwykłe tej spółki, będą mieć 19% akcji Air France KLM. Jednocześnie udział państwa francuskiego zmniejszy się z 54 do 44%, w stosunku do akcji posiadanych w AF. Pozostali akcjonariusze AF będą posiadać 37% akcji Air France KLM. Żaden akcjonariusz indywidualny nie będzie miał zatem kontroli nad Air France KLM.

W efekcie planowanego połączenia Air France KLM zostanie spółką holdingową, sprawującą pełną kontrolę nad KLM i AFOP.

Przyczyny transakcji

Przyczyna połączenia działalności AF i KLM ma swoje źródło w zmianach europejskiego otoczenia regulacyjnego. Orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z listopada 2002 r., zgodnie z którym Unia Europejska może być uważana za właściwy organ do negocjacji umów o usługach lotniczych (w odniesieniu do niektórych spraw) w imieniu państw członkowskich UE, a także mandat udzielony Komisji Europejskiej w czerwcu 2003 r. do negocjacji otwartej przestrzeni lotniczej ze Stanami Zjednoczonymi w imieniu państw członkowskich, przyczyniły się do stworzenia atrakcyjniejszego środowiska dla konsolidacji w europejskiej branży lotniczej.

Światowy rynek przewozów lotniczych jest obecnie rozdrobniony – konkurują na nim krajowi przewoźnicy z wielu państw w oparciu o przestarzałe ramy regulacyjne – co powoduje nierentowność całej branży lotniczej. Z powodów ograniczeń regulacyjnych i politycznych nie nastąpiły jak dotąd znaczące zmiany i konsolidacje w tej branży. W ocenie uczestników koncentracji dotychczasowa współpraca linii lotniczych, w ramach funkcjonujących aliansów lotniczych, nie wystarcza do osiągnięcia znaczących efektów synergii, zwłaszcza w perspektywie rozszerzenia Unii Europejskiej oraz liberalizacji transportu lotniczego.

Z powyższych względów, AF i KLM, w celu zoptymalizowania dotychczasowej działalności, podjęły decyzję o połączeniu.

Uczestnicy koncentracji

I. Société Air France jest międzynarodowym przewoźnikiem lotniczym oferującym pełen asortyment usług w zakresie pasażerskiego transportu lotniczego, transportu lotniczego towarowego oraz konserwacji samolotów. Lotniczy transport pasażerski jest podstawowym przedmiotem działalności AF, stanowiąc 83 % całkowitego obrotu grupy. W 2002 r. AF przewiozła 19,4 mln pasażerów do 198 portów docelowych w 83 krajach i były szóstą co do wielkości europejską linią lotniczą pod względem pasażero/kilometrów w 2002 r. Wraz ze spółkami stowarzyszonymi, AF eksploatuje flotę składającą się z około 360 samolotów. AF posiada tzw. „gwiazdzistą sieć” z głównym centrum obsługującym loty międzynarodowe na lotnisku Paris Charles de Gaulle i głównym centrum obsługującym loty krajowe na lotnisku Paris-Orly. We współpracy z partnerami franszysowymi, AF eksploatuje centra regionalne w Lyonie, Clermont-Ferrand i Bordeaux. Pod względem przewozów towarowych, stanowiących w 2002 r. ok. 11,6 % całkowitego obrotu grupy, AF zajmuje 4 miejsce na świecie.

Grupa AF prowadzi także działalność w zakresie cateringu lotniczego, usług naziemnych, globalnych systemów dystrybucji i dystrybucji przestrzeni ładunkowej w samolotach.

W Polsce AF działa za pośrednictwem Air France S.A. Oddział w Warszawie. Jednostka ta obsługuje przewozy pasażerskie na trasie Paryż – Warszawa oraz przewozy towarów na trasie pomiędzy Francją, a Polską. Udział AF w zakresie przewozów pasażerskich na trasie Paryż – Warszawa, w oparciu o dane MIDT¹, w 2002 r. kształtował się na poziomie *[tajemnica przedsiębiorstwa]* %, w przypadku zaś lotniczych przewozów towarowych pomiędzy Francją a Polską wynosił poniżej *[tajemnica przedsiębiorstwa]* %.

II. KLM, podobnie jak AF, jest linią lotniczą obsługującą połączenia międzynarodowe na całym świecie. Przedsiębiorca ten wraz ze spółkami stowarzyszonymi eksploatuje około 170 samolotów pasażerskich i 2 samoloty towarowe. Portem macierzystym KLM jest lotnisko Amsterdam Schiphol. W 2002 r. linie KLM przewiozły 19,4 milionów pasażerów do 142 portów docelowych w 70 krajach i zajmowały 15 miejsce na liście największych europejskich linii lotniczych pod względem pasażero/kilometrów. Przewozy pasażerskie w 2002 r. stanowiły 68 % całkowitego obrotu grupy KLM, a przewozy towarowe 16 %. Grupa KLM prowadzi ponadto działalność w zakresie obsługi czarterów i tanich lotów rejsowych za pośrednictwem spółki zależnej Transavia. Część tych lotów jest obsługiwana pod firmą Basiq Air, jednakże trasy lotów nie obejmują Polski. Pod względem przewozu ładunków KLM zajmuje dziesiątą pozycję na świecie.

W Polsce KLM działa za pośrednictwem Generalnego Agenta ds. sprzedaży w Polsce z siedzibą w Warszawie. Agent ten obsługuje przewozy pasażerskie na trasie Amsterdam – Warszawa oraz przewozy towarów na trasach pomiędzy Holandią a Polską. Udział KLM w zakresie przewozów pasażerskich na trasie Warszawa – Amsterdam, w oparciu o dane MIDT, w 2002 r. kształtował się na poziomie *[tajemnica przedsiębiorstwa]* %, w zakresie przewozów towarowych na trasach pomiędzy Polską a Holandią oscylował pomiędzy *[tajemnica przedsiębiorstwa]* %.

¹ – Market Information Data Transfer (Baza Informacji o Przelotach Pasażerskich)

Organ antymonopolowy zważył, co następuje:

Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

W myśl art. 4 pkt 8 ustawy antymonopolowej, przez rynek właściwy rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. A zatem rynek ten wyznaczają zasadniczo dwa elementy: towar (*rynek produktowy*) i terytorium (*rynek geograficzny*).

Mając na względzie fakt, iż przedmiotowa koncentracja ma charakter eksterytorialny, a zatem należy ją oceniać przez pryzmat „zasady skutku” określonej w art. 1 ust. 2 ustawy antymonopolowej, tj. w kontekście określonych zmian, jakie może ona wywołać na rynkach, na których uczestnicy koncentracji są obecni w Polsce oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 kwietnia 2002 r. w *sprawie zamiaru koncentracji przedsiębiorców* (Dz. U. Nr 37, poz. 334), organ antymonopolowy uznał, iż:

A) W przedmiotowej sprawie nie ma rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ w **układzie horyzontalnym**. Uzasadniając powyższe, należy stwierdzić co następuje.

Z analizy przesłanego zgłoszenia wynika, że właściwe **ryunki produktowe**, na których działają obie strony transakcji, obejmują lotnicze przewozy pasażerskie, lotnicze przewozy towarowe i usługi konserwacji samolotów.

W **aspekcie geograficznym** dla lotniczych przewozów pasażerskich i towarowych, zgodnie z zasadą stosowaną również przez Komisję Europejską, rynki właściwe są określane jako rynki obejmujące „port wylotu/port docelowy”. Za takim wyznaczeniem rynku w aspekcie terytorialnym przemawia w szczególności fakt, iż z perspektywy klienta każda kombinacja połączeń pomiędzy portem wylotu a portem docelowym stanowi odrębny rynek². Na pokrywalność tras ma wpływ pewna liczba czynników, takich jak odległość pomiędzy punktem rozpoczęcia trasy, a punktem docelowym, odległość pomiędzy poszczególnymi portami lotniczymi położonymi po obu stronach trasy oraz liczba rejsów dostępnych na każdej trasie.

W odniesieniu zaś do rynku usług konserwacji samolotów, rynkiem właściwym geograficznie jest rynek światowy, bowiem usługi tego rodzaju można świadczyć w wielu na świecie miejscach, a koszt przemieszczenia samolotu do dowolnego miejsca na świecie jest niski w porównaniu z kosztami konserwacji.

² Sprawa 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen [1989] ECR 803, a ostatnio sprawa COMP/37730 AuA/LH z 5 lipca 2002, OJ 2002 L242. Patrz również potwierdzenie polityki Komisji w “The Commission approach towards global airline alliances – Some evolving assessment principles” autorstwa Michaela Gremmingera, Competition Policy Newsletter wiosna 2003, strona 75.

1) rynek lotniczych przewozów pasażerskich

W odniesieniu do Polski, z perspektywy konsumentów, strony prowadzą działalność na rynkach, obejmujących następujące trasy:

- **AF** – Paryż - Warszawa,
- **KLM** - Amsterdam – Warszawa.

Loty na wspomnianych wyżej trasach zajmują ok. 2 godzin 15 minut, w związku z czym można je uznać za trasy krótkie, na których loty z ewentualną przesiadką nie ograniczają w dostateczny sposób konkurencyjności lotów bez przesiadek, tak aby je uwzględniać przy analizie z punktu widzenia konkurencji. Z tego względu połączeń z przesiadką nie można zaliczyć do tego samego rynku, co loty bezpośrednie.

Udział AF w rynku lotów bezpośrednich na trasie O&D Paryż-Warszawa, w oparciu o dane MIDT dla roku obrotowego IATA 2002 przedstawiał się następująco:

[tajemnica przedsiębiorstwa]

W powyższej tabeli CDG oznacza lotnisko Charles de Gaulle w Paryżu, a WAW oznacza lotnisko Okęcie w Warszawie

Udział KLM w rynku na trasie O&D Amsterdam-Warszawa, w oparciu o dane MIDT dla roku obrotowego IATA 2002 przedstawiał się następująco:

[tajemnica przedsiębiorstwa]

W powyższej tabeli AMS oznacza lotnisko w Amsterdamie

IATA – International Air Transport Association (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych)

TS – Time Sensitive (wszyscy pasażerowie klasy pierwszej i business oraz wszyscy pasażerowie klasy ekonomicznej posiadający najbardziej elastyczne bilety w tej klasie (zwykle pasażerowie z biletami klasy Y).

NTS – Non-Time Sensitive (wszyscy pozostali pasażerowie klasy ekonomicznej).

INNI– ci pasażerowie, którzy w wielu przypadkach kupili bilet wystawiony przez inną linię lotniczą (na przykład Lufthanse), która ma zawartą umowę o łączeniu linii, pozwalającą pasażerowi na loty samolotami obsługiwanymi np. przez AF, KLM czy LOT.

Zważywszy, że KLM nie obsługuje połączeń pomiędzy Paryżem i Warszawą, a AF nie obsługuje połączeń pomiędzy Amsterdamem i Warszawą, oraz, że połączenia z przesiadką nie stanowią substytutu lotów bezpośrednich, należy stwierdzić, że w przypadku lotniczych przewozów pasażerskich, obejmujących terytorium Polski lub jej część, nie występują rynki, na których działalność uczestników koncentracji pokrywa się (rynki wspólne). Tym samym nie istnieją rynki, na które transakcja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym.

2) lotnicze przewozy towarowe

Powyższe stwierdzenie dotyczy również przewozów towarowych, dla których w przypadku niniejszej koncentracji, rynkami właściwymi geograficznie są rynki towarów transportowanych pomiędzy Francją a Polską oraz pomiędzy Holandią a Polską. Z danych dotyczących ilości towarów przewożonych wyłącznie środkami transportu lotniczego wynika bowiem, że w przypadku AF stanowią one mniej niż [tajemnica przedsiębiorstwa] % wszystkich towarów transportowanych pomiędzy Francją a Polską. Jednocześnie KLM nie jest obecna na rynku francusko-polskim.

W odniesieniu do KLM, dane na temat lotniczych przewozów towarowych wskazują, że udział tego przewoźnika w holendersko-polskim rynku przewozów towarowych oscyluje w granicach pomiędzy [tajemnica przedsiębiorstwa] %. Jednocześnie AF nie jest obecna na rynku przewozów towarowych pomiędzy Polską a Holandią.

W związku z tym, należy uznać, iż również te rynki, nie stanowią rynków, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym.

3) usługi konserwacji samolotów

Podobna sytuacja ma miejsce również w odniesieniu do światowego rynku konserwacji samolotów. Jak wynika ze zgłoszenia, całkowita wartość rynku usług w zakresie konserwacji samolotów (konserwacja, naprawy i remonty – tzw. „MRO”) w 2003 r. szacowana jest na około 36³ miliardów USD (32,4 miliarda EURO). Rynek ten charakteryzuje się rozdrobnieniem i silną konkurencją. Głównymi uczestnikami tego rynku są producenci samolotów/silników, linie lotnicze i niezależni gracze.

Całkowita wartość usług konserwacji świadczonych przez AF na rzecz osób trzecich (z wyłączeniem kontraktów wojskowych, z których większość stanowią kontrakty z rządem francuskim) wyniosła [tajemnica przedsiębiorstwa] milionów EUR. Wartość usług konserwacji świadczonych przez KLM na rzecz osób trzecich wyniosła [tajemnica przedsiębiorstwa] milionów EUR. Udział stron w rynku globalnym jest więc niewielki.

Rynek konserwacji samolotów można podzielić na następujące segmenty: konserwacja bieżąca, konserwacja generalna, konserwacja silników oraz konserwacja komponentów.

Szacunkowa wartość światowego rynku konserwacji bieżącej wyniosła około 8,1⁴ miliarda USD (7,29 miliarda EUR) w 2002 r. Około 90%⁵ całego rynku stanowią usługi konserwacji wykonywane "wewnętrznie" przez linie lotnicze dla własnych flot. W 2002 r. udział AF w tak określonym rynku wyniósł [tajemnica przedsiębiorstwa] %, a KLM – [tajemnica przedsiębiorstwa] %. Łączny udział stron w rynku globalnym nie przekracza więc 20 %.

³ źródło: średnia z szacunków SAI/Back Solutions and Aerostrategy

⁴ źródło: średnia z szacunków SAI/Back Solutions and Aerostrategy

⁵ źródło: Aerostrategy

Szacunkowa wartość światowego rynku generalnej konserwacji samolotów wyniosła w 2002 r. około 10 miliardów⁶ USD (9 miliardów EURO), z czego około 45% (4,05 miliarda EURO) stanowiły usługi na rzecz osób trzecich. W 2002 r. obroty AF na tym rynku wyniósł [tajemnica przedsiębiorstwa] miliony EURO, co stanowi ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % światowego rynku usług generalnej konserwacji samolotów na rzecz osób trzecich. Obroty KLM wyniosły [tajemnica przedsiębiorstwa] milionów EURO, co stanowi ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % światowego rynku usług generalnej konserwacji samolotów na rzecz osób trzecich.

Konserwacja silników stanowi największy segment rynku komercyjnych usług MRO. Największy udział - 46% - mają w nim producenci silników, z GE Engine Services na czele. Linie lotnicze posiadają 40% udział (30% wewnątrz, 10% na rzecz osób trzecich), a gracze niezależni, tacy jak np. MTU, dysponują pozostałym 14% udziałem. Szacunkowa wartość światowego rynku usług konserwacji silników wyniosła 10,7 miliarda⁷ USD (9,6 miliarda EURO) w 2002 r., z czego ok. 70% stanowiły usługi na rzecz osób trzecich (6,7 miliarda EURO). W 2002 r. obroty AF na usługach konserwacji silników na rzecz osób trzecich wyniosły [tajemnica przedsiębiorstwa] milionów EURO, co stanowiło ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % tego rynku. W 2002 r. obroty KLM w zakresie usług konserwacji silników na rzecz osób trzecich wyniosły [tajemnica przedsiębiorstwa] miliona EUR, co stanowiło ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % tego rynku.

Szacunkowa wartość światowego rynku konserwacji komponentów wyniosła 7,3 miliarda⁸ USD (6,6 miliarda EUR) w 2002 r., z czego ok. 60% stanowiły usługi na rzecz osób trzecich (4 miliardy EUR). W ciągu ostatnich kilku lat w sektorze tym doszło do znacznej konsolidacji, spowodowanej głównie przez fuzje producentów systemów lotniczych (takich jak Honeywell, Hamilton Sundstrand i Goodrich). W 2002 r. obroty AF w zakresie usług konserwacji komponentów na rzecz osób trzecich wyniosły [tajemnica przedsiębiorstwa] milionów EUR, co stanowiło ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % tego rynku. W 2002 r. obroty KLM w zakresie usług konserwacji komponentów na rzecz osób trzecich wyniosły [tajemnica przedsiębiorstwa] miliona EUR, co stanowiło ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % tego rynku. Łączny udział AF i KLM w rynku usług konserwacji samolotów oraz poszczególnych segmentach tego rynku w 2002 r. był minimalny i nie przekraczał 10 %. Z tego względu rynek ten, również nie może zostać uznany za rynek, na który koncentracja wywrze wpływ.

B) Przedmiotowa koncentracja nie wywrze wpływu na rynki w układzie **wertykalnym**. Wynika to z faktu, iż uczestnicy koncentracji nie działają na rynkach stanowiących kolejne szczeble obrotu, na których tak indywidualnie, jak i łącznie udziały stron przekraczałyby 30 %.

C) W niniejszej koncentracji występują rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie **konglomeratowym**. AF i KLM posiadają bowiem udziały przewyższające 40 % na większości rynków, na których świadczą usługi w granicach Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Wynika to z faktu, iż w ramach EOG, gdzie

⁶ źródło: średnia z szacunków SAI/Back Solutions and Aerostrategy

⁷ źródło: średnia z szacunków SAI/Back Solutions and Aerostrategy

⁸ źródło: średnia z szacunków SAI/Back Solutions and Aerostrategy

wszystkie loty mogą być uznane za krótkodystansowe, loty pomiędzy dwoma miastami stanowią odrębny rynek. Z uwagi natomiast na specyfikę transportu lotniczego (regulacje prawne), trasy te obsługiwane są zazwyczaj tylko przez dwóch przewoźników (stąd duże udziały tych przewoźników na obsługiwanych przez nich trasach). Podkreślić jednak należy, iż w przypadku tras obejmujących terytorium Polski, jedynymi trasami, na których działalność uczestników koncentracji nie pokrywa się, a jednocześnie dysponują oni udziałami przekraczającymi próg 40 % są:

- trasa Paryż – Warszawa – na której AF posiadała [tajemnica przedsiębiorstwa] % udziału w rynku przewozów pasażerskich, oraz
- trasa Amsterdam – Warszawa – na której KLM posiadała [tajemnica przedsiębiorstwa] % udziału w rynku przewozów pasażerskich.

Przepis art. 17 ustawy antymonopolowej stanowi, iż Prezes Urzędu wydaje zgodę na dokonanie koncentracji, w wyniku, której nie powstanie lub nie umocni się pozycja dominująca na rynku i wskutek czego konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona.

Organ antymonopolowy dokonując oceny zasadności wyrażenia zgody na przeprowadzenie przedmiotowej koncentracji, w tym, m.in. analizując skutki, jakie niniejsza transakcja może wywrzeć na rynek polski (ze względu na „zasadę skutku” wyrażoną w art. 1 ust. 2 ustawy antymonopolowej), stwierdził, co następuje:

- przedmiotowa koncentracja nie wywiera wpływu na rynek w układzie horyzontalnym ani wertykalnym,
- zamierzona transakcja zasadniczo wywiera wpływ na wszystkie rynki właściwe w kontekście globalnym, bowiem umocni alians SkyTeam, którego jednym z założycieli jest AF. W wyniku przedmiotowej koncentracji, członkiem tego aliansu stanie się również KLM. W rezultacie SkyTeam stanie się drugim, co do wielkości aliansem linii lotniczych na świecie i wyprzedzi w tym względzie Oneword. Jednakże nadal największym aliansem linii lotniczych na świecie pozostanie Star Alliance, którego członkiem zostały ostatnio Polskie Linie Lotnicze – główny konkurent AF i KLM w zakresie przewozów lotniczych na trasach obejmujących terytorium Polski. W kontekście globalnym nie powinno więc zatem dojść do zmniejszenia rywalizacji pomiędzy uczestnikami koncentracji, a innymi wiodącymi międzynarodowymi przewoźnikami lotniczymi,
- połączenie AF i KL w ograniczonym stopniu dotyczy rynku polskiego. Transakcja ta nie doprowadzi do powstania, bądź umocnienia pozycji dominującej na rynku przewozów pasażerskich i towarowych. Na rynkach właściwych, obejmujących połączenia na trasach Polska - Francja i Polska - Holandia, nie dochodzi bowiem do horyzontalnej ani też wertykalnej styczności w zakresie działalności prowadzonej przez uczestników koncentracji,
- dysponowanie przez uczestników koncentracji udziałem rynkowym przekraczającym 40 % w zakresie przewozów pasażerskich na trasie Paryż – Warszawa (AF) i Amsterdam – Warszawa (KLM), powinno pozostać bez wpływu na stan konkurencji na tych rynkach. Porównywalną pozycję w tych rynkach posiada LOT S.A. Nie dojdzie zatem do istotnych zmian w otoczeniu konkurencyjnym. Warunki konkurencji

na głównych trasach przelotowych z i do Warszawy nie powinny zatem ulec zmianie, podobnie jak i dotychczasowa pozycja rynkowa AF i KLM,

- przedmiotowa transakcja powinna również przynieść korzyści dla konsumentów poprzez: zapewnienie klientom AF i KLM dostępu do zwiększonej liczby portów docelowych i możliwości połączeń; większego wyboru i lepszego planowania lotów; koordynację programu *frequent flyer*.

Reasumując, należy stwierdzić, iż planowana koncentracja spełnia przesłanki określone w art. 17 ustawy antymonopolowej, bowiem w jej wyniku nie dojdzie do powstania pozycji dominującej na żadnym z rynków właściwych obejmujących terytorium Polski. Wskutek planowanego połączenia nie dojdzie również do istotnego ograniczenia konkurencji.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwóch tygodni od dnia jej doręczenia.

*Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów*

Otrzymują:

Pan Mariusz Łaszczyk
LINKLATERS, T. Komosa i Wspólnicy
Spółka Komandytowa
Ul. Sienna 39

Pełnomocnik

Société Air France, Francja
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Holandia