

Врз основа на член 20 став 1 точка 2 и член 26 од Законот за заштита на конкуренцијата (“Службен весник на Република Македонија,, бр.04/05, 70/06 и 22/07) и член 205 од Законот за општата управна постапка (“Службен весник на Република Македонија,, бр.38/05), постапувајќи по известувањето за концентрација поднесено од Deutsche Lufthansa AG преку полномошник Адвокатско друштво Менс Легис Чакмакова, Комисијата за заштита на конкуренцијата на седница одржана на ден 09.04.2009 година, го донесе следното

РЕШЕНИЕ

1. Се утврдува дека концентрацијата помеѓу **Deutsche Lufthansa AG**, со регистрирано седиште на Von-Gablenz-Strasse 2-6, Köln DE-50679 и **Austrian Airlines AG**, со регистрирано седиште на Office Park 3, 1300 Vienna, Austria, по основ на купопродажба на акции, иако потпаѓа под одредбите од Законот за заштита на конкуренцијата, нема да има за последица значително спречување, ограничување или нарушување на ефективната конкуренција на пазарот или на негов суштински дел, особено како резултат на создавање или зајакнување на доминантната позиција на учесниците и **е во согласност со одредбите на Законот.**

2. Се задолжува подносителот на известувањето за концентрација да плати административна такса за известување за концентрација во износ од 6 000,00 ден. и за решението во износ од 30 000,00 ден., по тарифен број 28-а од Законот за административни такси (“Службен весник на Република Македонија,,бр.17/93, 20/96, 7/98, 13/01, 24/03, 19/04, 61/04 и 95/05) на сметка на Буџетот на Република Македонија бр. 100000000063095, уплатна сметка 84017903161, приходна шифра и програма 72231300 и при подигнување на решението да достави доказ за извршена уплата на административните такси.

Образложение

До Комисијата за заштита на конкуренцијата (во понатамошниот текст: Комисија) на ден 10.03.2009 година, претпријатието **Deutsche Lufthansa AG**, преку Адвокатско друштво Менс Легис Чакмакова како полномошник, а постапувајќи согласно одредбите од член 16 став 1 точка 1 и член 16 став 3 точка 2 од Законот за заштита на конкуренцијата, поднесе известување за концентрација помеѓу **Deutsche Lufthansa AG**, со регистрирано седиште на Von-Gablenz-Strasse 2-6, Köln DE-50679 и **Austrian Airlines AG**, со регистрирано седиште на Office Park 3, 1300 Vienna, Austria.

Комисијата за заштита на конкуренцијата при испитување на известувањето и оцена на концентрацијата, ја утврди следната фактичка состојба

1. Учесници во концентрацијата: фирма, седиште и предмет на работење:

а) **Deutsche Lufthansa AG**, со регистрирано седиште на Von-Gablenz-Strasse 2-6, Köln DE-50679 и предмет на работење: воздушен сообраќај на лица, карго превоз и други поврзани услуги (услуги на одржување, поправка и ремонт, кетеринг услуги во воздухоплов и ИТ услуги) и

б) **Austrian Airlines AG**, со регистрирано седиште на Office Park 3, 1300 Vienna, Austria и предмет на работење: воздушен сообраќај на лица, карго превоз и други поврзани услуги (услуги на одржување, поправка и ремонт, прифаќање и испраќање на воздухоплови, патници, багаж, стока, патници и пошта).

2. Правна форма на концентрацијата

Целта на предметната концентрација е стекнување на најмалку 75%, а најмногу 100% од акциите на Austrian Airlines AG од страна на Deutsche Lufthansa AG. При тоа, трансакцијата ќе ја има следната форма

XXX¹

3. Правна основа на концентрацијата

Правна основа на предметната концентрација се:

- Рамковен договор помеѓу ÖIAG, Lufthansa, StratCo, NewCo, Austrian и APF (откако оваа фондација ќе биде основана) од 5.12.2008 година,
- Договор за изменување и откажувања од горенаведениот Рамковен договор помеѓу ÖIAG, Lufthansa, StratCo, NewCo, Austrian и APF (откако ќе се приклучи кон договорот) од 19.12.2008 година и
- Договор за купопродажба на акции помеѓу ÖIAG и NewCo од 5.12.2008 година.

4. Вкупен годишен приход на учесниците на концентрацијата

Вкупниот годишен приход на Lufthansa остварен со продажба на стоки и/или услуги на пазарот во Република Македонија во деловната 2007 година како година што и претходи на концентрацијата е XXX евра, односно приближно XXX милиони денари (среден курс на Народна банка на Република Македонија на ден 31.12.2007, 1 евро= 61,2016 денари), додека вкупниот годишен приход на Austrian остварен со продажба на стоки и/или услуги на пазарот во Република Македонија во деловната 2007 година како година што и претходи на концентрацијата XXX евра, односно приближно XXX милиони денари (среден курс на Народна банка на Република Македонија на ден 31.12.2007, 1 евро= 61,2016 денари).

¹ Податоците претставуваат службена тајна

Оттука, за концентрацијата помеѓу Lufthansa и Austrian постои обврска за известување до Комисијата, согласно одредбите од член 16 став 1 точка 2 од Законот.

Дополнително, а согласно MIDT² податоците за вкупна продажба на авио билети за авио превоз на патници на линијата Виена-Скопје, добиени од подносителот на известувањето, вкупното учество на учесниците во концентрацијата на оваа рута, како еден од релевантите пазари за оваа концентрација, изнесува XXX% Оттука, во однос на релевантниот пазар Виена-Скопје, за концентрацијата помеѓу Lufthansa и Austrian постои обврска за известување до Комисијата и согласно одредбите од член 16 став 1 точка 3 од Законот.

5. Структура на имателите на акции во претпријатието над кое се стекнува контрола односно решавачко влијание, пред и после спроведената концентрација (изразена во проценти)

5.1 Структура на имателите на акции во Austrian пред спроведената концентрација изразена по број на акции и во проценти:

Ред.бр	Акционери	Број на акции	Учество во%
1	ÖIAG	36.626.875	41.56%
2	Институционални инвеститори	42.840.001	7.05%
3	Austrian	3.039.702	3.45%
4	Слободни акции за тргување	5.628.146	47.94%
	Вкупно	88.134.724	100%

5.2 Структура на имателите на акции во Austrian по спроведената концентрација, изразена по број на акции и во проценти:

По спроведената концентрација, NewCo ќе поседува најмалку 75% (што претставува 66.101.043 од вкупниот број на акции), а најмногу 100% (односно 88.134.724 акции) од акциите во Austrian, во зависност од успешноста на јавната понуда за купување на акции од институционалните инвеститори и малцински акционери, кои пред концентрацијата поседуваат вкупно 54.99% од акциите на Austrian.

6. Релевантни пазари

² MIDT (the Marketing Information Data Transfer) или Трансфер на маркетинг податоци претставува база на податоци за резервации направени преку традиционални системи за резервација (CRS-“Компјутеризиран резервационен систем” или GDS-“глобален дистрибутивен систем”) и ги опфаќа сите резервации на сите авионски линии кои се пренесуваат преку ABACUS, AMADEUS, APOLLO, AXESS, GALILEO, INFINI, SABRE, TOPAS, TRAVELSKY и WORLDSPAN резервационите системи.

Имајќи го предвид предметот на работење на учесниците во концентрацијата во Република Македонија, Комисијата смета дека од значење за оценка на предметната концентрација се пазарите поврзани со воздушен превоз на патници. Притоа, при дефинирањето на релевантните пазари во секторот авио сообраќај, Комисијата се користи со истиот пристап прифатен и во европското право на заштита на конкуренцијата, односно пристапот: место на поаѓање-место на пристигање (point-of-origin/point-of-destination, т.е. т.н. O&D парови). Согласно овој пристап, секоја комбинација на место на поаѓање и место на пристигање се смета за посебен пазар од аспект на заменливоста на побарувачката за патникот, бидејќи дури и при мало, но значително и трајно зголемување на цената на авионската услуга на определен O&D пар, патниците кои сакаат да патуваат на оваа линија нема поради тоа да ја променат својата дестинација на патување.

При утврдувањето дали навистина еден O&D пар претставува посебен релевантен пазар на производ, Комисијата ги зеде предвид и другите можности кои им стојат на располагање на патниците за патување помеѓу тие две точки и степенот до кој тие можности се заменливи со директен лет помеѓу предметните аеродроми. Следствено, Комисијата ја испитуваше заменливоста на директните летови во еден O&D пар со директните летови помеѓу аеродроми чии гравитациони подрачја значително се поклопуваат со гравитационите подрачја на предметните аеродроми, со индиректни летови помеѓу предметните аеродроми, како и заменливоста со други достапни транспортни средства (автомобил и/или воз). Дали постои заменливост помеѓу овие различни можности за патување зависи од низа на фактори како што се вкупното времетраење на патувањето, фреквенцијата на понудените услуги и цената на различните алтернативи и истото се утврдува со анализа во рамките на секој O&D пар.

Врз основа на горенаведеното, Комисијата утврди дека предметната концентрација се однесува на два релевантни пазари на производ, и тоа:

- O&D парот Виена-Скопје и
- O&D парот Цирих-Скопје.

Имено, поаѓајќи од фактот што аеродромите во Виена и Цирих се домашни аеродроми на Austrian и Swiss International Air Lines (во понатамошниот текст Swiss) (оваа авио компанија е фирма ќерка, во целосна сопственост на Deutsche Lufthansa), соодветно и со оглед на тоа што во моментот овие две авио компании оперираат секојдневни директни летови за Скопје, Комисијата при анализата на предметната концентрација како релевантни пазари ги зеде предвид овие два O&D пара.

При тоа, Комисијата утврди дека не постојат директни летови помеѓу други аеродроми чии гравитациони подрачја значително се поклопуваат со гравитационите подрачја на предметните аеродроми кои би претставувале ефикасна замена за овие два O&D пара, бидејќи спрема вториот македонски аеродром “Св. Апостол Павле” во Охрид овие две авио компании не сообраќаат со редовни авио линии преку целата година.

Дополнително, а согласно анализите во европското право на заштита на конкуренцијата, кај кратките дестинации под 1600 километри (а овие два O&D парови се такви дестинации) директните летови не се заменливи со индиректни летови помеѓу предметните аеродроми. Во прилог на овој заклучок одат и MIDT податоците за вкупна продажба на авио билети за авио превоз на патници на овие O&D парови, од каде се гледа дека незначителен број од вкупниот број на патници се определиле за индиректен, наместо директен лет до саканата дестинација. Што се однесува до заменливоста на директните летови со други достапни транспортни

средства (автомобил и/или воз), со оглед на големото растојанието помеѓу точката на поаѓање и точката на пристигање кај овие O&D парови, разликите во времетраењето на патувањето и лошата инфраструктура за патен и железнички сообраќај на дел од овие делници, во ниту еден случај автомобил и/или воз во никој случај не може да се смета за соодветна замена за авионскиот превоз.

7. Пазарни удели на релевантниот пазар пред и по спроведување на концентрацијата

Според доставените податоци од учесниците во концентрацијата, пазарните удели на учесниците во концентрацијата, како и на другите учесници на релевантните пазари пред спроведувањето на концентрацијата се прикажани во следните табели:

Табела 1:

Рута: VIE-SKP				
Превозник	Бр. на патници 2007	Удел	Бр. на патници Q1-Q3 2008	Удел
Целосни МИДТ податоци за O&D парот VIE-SKP				
<u>Директни</u>				
Lufthansa (LH)	XXX	0-5%	XXX	0-5%
Austrian Airlines (OS)	XXX	60-70%	XXX	60-70%
Macedonian Airlines (IN)	XXX	30-40%	XXX	30-40%
United Airlines (UA)	XXX	0-5%	XXX	0-5%
Scandinavian Airlines (SK)	XXX	0-5%	XXX	0-5%
Вкупно	XXX	100,00%	XXX	100,00%

Табела 2:

Рута: ZRH-SKP				
Превозник	Бр. на патници 2007	Удел	Бр. на патници Q1-Q3 2008	Удел
Целосни МИДТ податоци за O&D парот ZRH-SKP				
<u>Директни</u>				
Swiss Air (LH)	XXX	10-20%	XXX	0-5%
Macedonian Airlines (IN)	XXX	80-90%	XXX	90-100%
Helvetic Airways	XXX	0-5%	XXX	0-5%
Вкупно	XXX	100,00%	XXX	100,00%

По концентрацијата, на O&D парот Виена-Скопје, пазарниот удел на Austrian ќе се зголеми за уделот од XXX%³ што Lufthansa го има на овој пазар пред концентрацијата.

На O&D парот Цирих-Скопје, по спроведувањето на концентрацијата нема да дојде до промени во пазарните удели, бидејќи учесниците на концентрацијата не си конкурираат меѓусебно на овој релевантен пазар⁴.

³ Види табела бр. 1 за пазарно учество на O&D парот VIE-SKP

⁴ Види табела бр. 2 за пазарно учество на O&D парот ZRH-SKP

8. Организација на мрежата на дистрибуција на учесниците во концентрацијата

Lufthansa и Austrian продаваат места (седишта) на нивните редовно закажани летови преку три различни, во основа меѓусебно заменливи дистрибутивни канали:

- Малопродажни објекти (независни туристички агенции)
- Интернет туристички агенции
- Порталите на авио превозниците, нивните телефонски центри и агенти.

Ниту Lufthansa, ниту Austrian немаат свои туристички агенции.

Lufthansa и Austrian не склучуваат договори за ексклузивна дистрибуција на авионски карти со ниту едно претпријатие и како што може да се увиди од доставените податоци од подносителот на известувањето, дистрибутерите на авионски билети во Република Македонија најчесто продаваат билети и од двете авио компании.

Во основа, степенот на вертикална интеграција во авионската индустрија е доста низок, бидејќи авионските компании вообичаено немаат свои туристички агенции, туку продаваат билети за своите летови преку независни туристички агенции. Дополнително, треба да се напомене дека во поново време директната дистрибуција на авио билети за редовни летови станува се позначајна. Скоро сите европски и светски компании, вклучително и учесниците во концентрацијата им ја нудат на своите клиенти опцијата за резервација на летови директно преку нивните сопствени интернет портали и телефонски центри.

9. Оценка на концентрацијата

Комисијата за заштита на конкуренцијата, имајќи ги предвид критериумите од член 17 став 2 и став 3 од Законот за заштита на конкуренцијата и член 14 од Уредбата за поблиските критериуми за оценка на концентрациите и содржината и формата на известувањето (Службен весник на Република Македонија бр.91/05) оцени дека пријавената концентрација, иако потпаѓа под одредбите од Законот за заштита на конкуренцијата, е во согласност со истиот, бидејќи нема за последица значително спречување, ограничување или нарушување на ефективната конкуренција на пазарот или на негов суштински дел, особено како резултат на создавање или зајакнување на доминатната позиција на учесниците.

Имено, учесниците во концентрацијата и пред нејзиното настапување, соработувале во значителна мера врз основа на договорот за соработка од 1999 година, а како дел од т.н Star Alliance⁵. Врз основа на овој договор, Lufthansa и Austrian досега создале еден интегриран транспортен систем на глобално ниво, со заедничко планирање на летовите, заедничка политика на цени и заеднички буџет. Исто така, соработката вклучува и реципрочен пристап кон програмите за често

⁵ Правната рамка на оваа алијанса е Договорот за Star Alliance кој претставува правна рамка за создавање на меѓусебни договорни обврски помеѓу членовите на Алијансата, со цел создавање на глобален конкурентен систем на авионски транспорт. Членки на оваа алијанса се: Lufthansa, Air Canada, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian Airlines, British Midland (bmi), LOT, SAS, Singapore Airlines, Spanair, TAP, Thai Airways, United Airlines, US Airways, Varig, South African Airlines и , како регионални членки: Adria Airways, Croatia Airlines и Blue1.

користење на авионските услуги на овие две авио компании (Frequent Flyer програмите), code sharing (договорите за соработка), хармонизација на нивото на услуги што ги нудат учесниците во концентрацијата, како и интеграција на системите за обработка на податоците.

Имајќи ги предвид овие односи помеѓу учесниците во концентрацијата, може да се заклучи дека на O&D паровите каде што сообраќаат и двете авио компании, помеѓу истите не постоела ефективна конкуренција и пред спроведувањето на предметната концентрација. Оттука, со концентрацијата во основа нема да дојде до значителна промена во односите на релевантните пазари, бидејќи и пред концентрацијата и двете авио компании настапувале координирано и заеднички во односите спрема своите конкуренти и патниците.

Дополнително, а со цел да биде спроведена сеопфатна и детална анализа на условите на пазарот од значење за правилна оценка на предметната концентрација, Комисијата пристапи кон анализа и на бариерите за влез на релевантните пазари со кои се соочуваат авио компаниите кои сакаат да сообраќаат на O&D паровите VIE-SKP и ZRH-SKP.

Во моментот, како пречка при влез на нови авио компании на наведените O&D парови може да се наведе релативно ограничениот капацитет на аеродромот “Александар Велики” во Скопје и следствено на тоа малиот број на слободни слотови, односно времиња на полетување и слетување во најатрактивните временски периоди кои би ги користеле новите учесници на пазарот. Оваа бариера за влез се очекува да биде надмината во наредните 20-ина месеци, како резултат на планираната реконструкција и значително зголемување на капацитетите на аеродромот “Александар Велики” во Скопје, а врз основа на Договорот за концесија за развој, финансирање, користење и одржување на аеродромите “Александар Велики”, “Св. Апостол Павле” и новиот карго аеродром во Штип.

Бариера за влез на релевантните пазари претставува и релативно малиот број на патници како последица на фактот што за патување надвор од Република Македонија, на македонските граѓани им се потребни визии. Ваквата ситуација се очекува да се промени со долго најавуваната визна либерализација од страна на Европската Унија кон крајот на 2009 година. Со ова, најверојатно ќе се зголеми и бројот на патници кои ги користат авионски превоз, а со тоа за очекување е дека ќе се зголеми и интересот на нови авио компании за влез на линиите кои сообраќаат кон и од Република Македонија.

Бариера за влез во моментот претставува и Договорот за редовен превозник меѓу Владата на Република и Македонски авиотранспорт, склучен на ден 26.06.2000 година⁶. Врз основа на овој Договор и дополнително склучените анекси, Македонски авиотранспорт (МАТ) се именува за редовен превозник на дестинациите предвидени во договорот. Дополнително, при воведување на нови дестинации во редовниот јавен воздушен превоз, Агенцијата за цивилно воздухопловство се обврзува таа дестинација прво да ја понуди на МАТ. МАТ од своја страна може да ја прифати или да ја одбие истата. Овие права на МАТ истекуваат на 26.06.2010 година, со што ќе дојде до понатамошно отварање на авио секторот во Република Македонија за влез на нови компании.

Оттука, очигледно е дека во наредниот период се очекуваат значителни промени во условите на пазарот во правец на создавање поповолна клима за влез на нови компании и интензивирање на конкуренцијата на пазарот. Токму затоа, и секоја анализа на состојбите во авио секторот во Република Македонија во

⁶ Овој Договор има и 2 анекси, и тоа Анекс бр.1 од 09.11.2001 година и Анекс бр.2 од 22.12.2008 година.

моментот, вклучително и оценката на предметната концентрација, мора да ги има предвид и значајните промени насочени кон поголема либерализација и поинтензивна конкуренција кои се очекуваат да се случат во блиска иднина.

Имајќи ја предвид ваквата состојба на релевантните пазари, Комисијата, при оценката на предметната концентрација, одлучи како во диспозитивот на ова решение, согласно член 20 став 1 точка 2 од Законот за заштита на концентрацијата.

Упатство за правно средство:

Против ова решение може да се поднесе тужба за поведување на управен спор пред Управниот Суд во рок од 30 дена од денот на неговото доставување.

**Претседател
Чедомир Краљевски**