



**Република Србија**  
**КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТУ**  
**КОНКУРЕНЦИЈЕ**

Број: 6/0-02-114/09

Датум: 17. јул 2009. године

На основу чл. 27 ст. 1. тач. 3), 60. и 69. Закона о заштити конкуренције («Службени гласник РС», бр.79/05), чл. 2. тач. 8) Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије за заштиту конкуренције («Службени гласник РС», бр. 58/06) и чл. 192. Закона о општем управном поступку («Службени лист СРЈ», бр. 33/97 и 31/01), Савет Комисије за заштиту конкуренције на 130. седници одржаној 17. јула 2009. године, одлучујући о захтеву за издавање одобрења за спровођење концентрације број 6/0-02-114/09 поднетом од стране Deutsche Lufthansa AG, из Савезне Републике Немачке, преко пуномоћника адвоката Бојана Вучковића и других из адвокатске канцеларије Карановић&Николић, из Београда, ул. Лепеничка 7, донео је

**РЕШЕЊЕ**

**I УСЛОВНО СЕ ОДОБРАВА** концентрација учесника на тржишту која настаје стицањем контроле од стране друштва Deutsche Lufthansa AG, из Савезне Републике Немачке, са регистрованим седиштем на адреси Von-Gablenz-Str. 2-6, 50679 Keln, регистрованог у трговинском регистру Окружног суда у Келну, под бројем регистрације HRB 2168, над привредним друштвом Austrian Airlines AG, основано у складу са законима Републике Аустрије, са регистрованим седиштем на адреси Office Park 2, 1300 Aerodrom Веџ, регистрованим у трговинском регистру у Бечу, под бројем регистрације FN 111000, стицањем најмање 75%, а највише 100% акција.

**II УТВРЂУЈЕ СЕ ОБАВЕЗА И НАЛАЖЕ СЕ** друштвима Deutsche Lufthansa AG, из Савезне Републике Немачке, и Austrian Airlines AG, из Аустрије, да одрже на снази постојећи code share аранжман између друштава JAT Airways и Austrian Airlines AG на путном правцу Београд-Беч, почев од дана преузимања контроле друштва Deutsche Lufthansa AG над друштвом Austrian Airlines AG, у временском трајању не краћем од почетка прве транзиционе фазе предвиђене Протоколом број VI Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, БИХ, Републике Бугарске, Републике Хрватске, БЈР Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Републике Румуније, Републике Србије и Мисије

привремене управе Уједињених нација на Косову, о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја.

**III УТВРЂУЈЕ СЕ ОБАВЕЗА И НАЛАЖЕ СЕ** друштвима Deutsche Lufthansa AG, из Савезне Републике Немачке, и Austrian Airlines AG, из Аустрије, да се уздрже од повећања цене карте на путном правцу Београд-Беч, у периоду одређеном у ставу II изреке, осим када је повећање цене нужно са становишта пораста трошкова пословања, у ком случају је обавезно доставити Комисији за заштиту конкуренције Републике Србије на сагласност предлог новог ценовника са образложеним извештајем о разлозима повећања и о структури цене, и то најмање месец дана пре примене нових цена, у ком року ће Комисија одлучити.

**IV** Обавезе из става II и III изреке овог решења, утврђују се као услови под којима се одобрава концентрација, уз могућност њиховог преиспитивања у току трајања услова и утврђивања да ли су се услови конкуренције променили, у складу са чим се може изменити решење, услови и рок трајања, а по предлогу подносиоца захтева или по сопственој иницијативи Комисије.

**V** У случају неизвршавања обавеза из става II и III изреке овог решења, Комисија може изменити или укинути ово решење.

**VI УТВРЂУЈЕ СЕ ОБАВЕЗА И НАЛАЖЕ СЕ** друштву Deutsche Lufthansa AG, из Савезне Републике Немачке, да за издавање овог решења уплати накнаду у износу од 2.000.000,00 дин (словима: два милиона динара) динара на рачун Комисије отворен код Управе за трезор, бр. 840-880668-16 са позивом на број 6/0-02-114/09, односно на девизни рачун Комисије за заштиту конкуренције отворен код Народне Банке Србије бр. 500100-100128977, ибан број: RS RS35908500100012897798 по средњем курсу Народне банке Србије на дан уплате, у року од седам (7) дана од дана пријема решења.

**VII Ово решење се објављује у «Службеном гласнику РС»**

### **Образложење**

Deutsche Lufthansa AG, из Савезне Републике Немачке, поднело је Комисији за заштиту конкуренције (у даљем тексту: Комисија) 24. фебруара 2009. године, преко пуномоћника, адвоката Бојана Вучковића, захтев за издавање одобрења за спровођење концентрације, којом ће стећи најмање 75% а највише 100% акција друштва Austrian Airlines AG из Аустрије и предлаже да Комисија одлучи и одобри исту у скраћеном поступку.

Како иницијални захтев није био комплетан, од подносица захтева је затражено да захтев употпуни, што је и учињено достављањем допуна Комисији, и то 23. марта, 8. априла, 19. маја и 28. маја 2009. године.

Решавајући по поднетом потпуном захтеву, Савет Комисије је закључио да треба одлучити као у диспозитиву овог решења из следећих разлога:

Подносилац захтева је Deutsche Lufthansa AG (у даљем тексту: Lufthansa или стицалац контроле), друштво основано у складу са законима СР Немачке, са регистрованим седиштем на адреси Von-Gablenz-Str. 2-6, 50679 Keln, регистровано у трговинском регистру Округног суда у Келну, под бројем регистрације HRB 2168. Lufthansa је холдинг друштво Lufthansa Grupe, која укључује водећу немачку авио-компанију и која пружа услуге у авио-превозу путника, робе, као и услуге повезане са превозом (одржавање, поправке, ремонтне услуге, услуге исхране у лету и ИТ услуге). Ова компанија има летове на 206 дестинација у 85 земаља. Њени основни аеродроми (односно аеродроми на којима се остварује транспорт за даље дестинације) су Франкфурт, Минхен и Цирих. Све акције Lufthanse су у слободном промету на берзама и укупно има 349.000 акционара, од којих су највећи AXA- Gruppe (X%) и Commerzbank AG (X%). Друштва која контролише Lufthansa су Swiss International Air Lines Ltd., Air Dolomiti, Eurowings Luftverkehrs AG, i Germanwings GmbH. Поред тога, Lufthansa има 30% акција у British Midland plc, држи 15,7% акција у JetBlue Airways Corporation, U.S.A и објавила је понуду за преузимање 45% акција у Brussels Airlines. Lufthansa има регистровано присуство у Србији преко Представништва Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft Beograd, мат. бр. 29001052, са седиштем на адреси Теразије 3, Београд.

Други учесник концентрације је Austrian Airlines AG (у даљем тексту: Austrian Airlines или циљно друштво), основано у складу са законима Републике Аустрије, са регистрованим седиштем на адреси Office Park 2, 1300 Aerodrom Веџ, регистровано у трговинском регистру у Бечу, под бројем регистрације FN 111000k. Austrian Airlines је матично друштво Austrian Airlines Grupe и бави се пружањем услуга авио-транспорта путника и пртљага, као и услуга повезаних с тим (одржавање, поправке, ремонтне услуге и ИТ услуге). Austrian Airlines има летове на више од 117 дестинација у 59 земаља (укључујући и линије са више преседања). Њен основни аеродром је у Бечу. Власник овог друштва је Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft (41,56%), Аустријски институционални инвеститори (7,05%) и акције у слободном промету (47,94%). Austrian Airlines контролише следећа зависна друштва: Lauda Air Luftfahrt GmbH и Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH. Ово друштво има регистровано присуство у Србији преко огранка Austrian Airlines AG, мат. бр. 29500479, са седиштем на адреси Теразије 3, Београд, Србија. Огранак Austrian Airlines има регистровану делатност - Ваздушни саобраћај линијски (шифра делатности: 62100), и преко представништва Austrian Airlines, мат. бр. 29002339, са седиштем на адреси: Теразије 3, Београд, Србија.

Подносилац захтева је доставио Комисији списак највећих добављача, списак најзначајнијих купаца као и број запослених радика, који се налазе у списима предмета.

## **I Акт о концентрацији**

Друштва Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft, Deutsche Lufthansa AG, Gomele Beteiligungsverwaltungs GmbH (StratCo- које је у искључивом власништву Lufthansa) Sobire Beteiligungsverwaltungs GmbH (NewCo - које је с друге стране у искључивом власништву StratCo) и Austrian Airlines AG закључили су 5. децембра 2008. године Оквирни уговор и пратеће уговоре, укључујући Уговор о продаји акција, на основу којег ће NewCo стећи 41,56% акција Austrian Airlines која су тренутно у власништву Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft. Истовремено, StratCo ће пренети удео у акцијском капиталу у висини од 50% плус Еуро 70 у NewCo-у на новоосновани аустријски приватни фонд (APF) ("Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung") чији је задатак да обезбеди већинско аустријско власништво и ефективну контролу над Austrian Airlines-ом као и поштовање приватизационих услова одређених од стране Владе Аустрије. Lufthansa (преко StratCo) ће имати право да именује већину (односно три од пет) чланова Одбора директора APF-а. APF ће пренети своје акције у NewCo-у на StratCo одмах по испуњењу одређених услова (поготову, по обезбеђивању права саобраћаја у трећим земљама). Потом, NewCo ће објавити иницијалну јавну понуду за преостале издате акције у Austrian Airlines (осим 3,45% сопствених акција који су у поседу Austrian Airlines-а). Јавна понуда је објављена крајем фебруара 2009. године, а завршава се 11. маја 2009. године. Јавна понуда је условљена, између осталог, претходним добијањем регулаторних дозвола, укључујући дозволу за концентрацију од стране Комисије као и стицањем минимума од 75% акција које се могу купити. Ови услови представљају одложне услове у Оквирном уговору.

Као резултат предвиђене трансакције, Lufthansa ће стећи најмање 75% па до 100% акција у Austrian Airlines, и на тај начин остварити искључиву контролу над овим друштвом.

## **II Услови за подношење захтева**

Захтев за издавање одобрења за спровођење концентрације поднет је у складу са чланом 21. став 1. тачка 2., чланом 23. и чланом 57. став 4. Закона о заштити конкуренције. Предметна трансакција представља концентрацију из чл. 21. Закона, а укупан годишњи приход учесника у концентрацији на светском тржишту у 2007. години прелази 50 милиона евра. Конкретно, у тренутку припреме и подношења захтева још увек нису били расположиви коначни подаци о годишњим приходима учесника концентрације у 2008. години, али је доступан податак да је, у 2007. години, Lufthansa на светском нивоу остварила приход од око X евра, а Austrian Airlines је имао приход на светском нивоу од око X евра. Поред тога, оба учесника концентрације имају регистровано присуство у Србији и то Lufthansa преко Представништва Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft Beograd, а Austrian Airlines преко Austrian Airlines AG Ogranak u Beogradu i Представништва Austrian Airlines у Београду.

Имајући у виду наведено, ова концентрација подлеже обавезном подношењу захтева за издавање одобрења за њено спровођење, па је исправно поступљено када је предметни захтев поднет Комисији.

### III Релевантно тржиште

Подносилац захтева је одредио релевантно тржиште производа као тржиште пружања услуга редовног превоза путника у авио-саобраћају и то по основу места поласка/места доласка (O&D приступ). Према овом приступу, свака комбинација места поласка и места доласка треба да се сматра посебним тржиштем са становишта потрошача. У том смислу, подносилац захтева је даље идентификовао следеће линије као релевантне за процену предметне концентрације и уједно одредио као релевантна, следећа тржишта:

- Zürich – Beograd,
- Beč - Beograd,
- Štuttgart - Beograd,
- Minhen - Beograd,
- Frankfurt - Beograd,
- Basel– Beograd,
- Düsseldorf - Beograd,
- Keln Bon – Beograd, и
- Berlin - Beograd.

Комисија сматра да је овакав приступ у дефинисању релевантног тржишта исправан, али да је потребно прецизно одредити шта је за предметну концентрацију, релевантно тржиште производа, а шта је релевантно географско тржиште. У том смислу, Комисија као релевантно тржиште производа одређује тржиште пружања услуга редовног превоза путника у авио-саобраћају, док се релевантним географским тржиштима сматрају претходно наведени путни правци.

Подносилац захтева је определио уделе учесника концентрације као и уделе главних конкурената за период јануар-септембар 2008. године, будући да је у тренутку припреме захтева располагао само деветомесечним резултатима пословања посматраних компанија. Тржишни удели учесника у концентрацији и њихових конкурената у овом периоду, на посматраним путним правцима, износили су:

- на лету Цирих – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa има X%, а Swiss Air X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X%, Montenegro Airlines X%, и Alitalia X%;
- на лету Беч – Београд Lufthansa X%, Austrian Airlines X% и Jat Airways X%;
- на лету Штутгарт – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa X%, Swiss Air X% и Germanwings X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X%, Alitalia X%, Czech Airlines X% и Air France X%;

- на лету Минхен – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa X%, a Swiss Air X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X%, Alitalia X%, Czech Airlines X% и Adria Airlines X%;
- на лету Франкфурт – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa има X%, a Swiss Air X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X%, Montenegro Airlines X%, Alitalia X% и Czech Airlines X%;
- на лету Базел – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa има X%, a Swiss Air X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X% и Air France X%;
- на лету Диселдорф – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa има X%, a Swiss Air X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X%, Alitalia X%, Czech Airlines X% и Air France X%;
- на лету Келн Бон – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa има X%, a Germanwings X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X% и Czech Airlines X%;
- на лету Берлин – Београд Lufthansa група преко X% од чега Lufthansa има X%, a Swiss Air X%, Austrian Airlines X%, Jat Airways X%, Alitalia X% и Czech Airlines X%.

Ове уделе подносилац захтева је определио на основу Базе података о маркетиншком трансферу података (*The Marketing Information Data Transfer - MIDT*), која је заснована на резервацијама и уплатама карата за путовања на традиционалном букинг систему познатом као Компјутеризовани систем резервација (*Global Distribution Systems (GDS)*), па стога обухвата све резервације свих авио компанија које су укључене у букинг системе, као што су ABACUS, AMADEUS, APOLLO, AXESS, GALILEO, INFINI, SABRE, TOPAS, TRAVEL SKY и WORLDSPAN. Ови подаци су добијени на основу MIDT броја путника на месту продаје у Србији и потпуних MIDT података на одређеном O&D пару, без обзира на место продаје. У захтеву је наглашено да MIDT обухвата само резервације остварене помоћу GDS, али не пружа потпуну слику путника који заиста путују, имајући у виду да се одређени број путника једноставно не појави на лету или зато што летови могу бити отказани. Поред тога, резервације остварене ван GDS система (резервације извршене преко сајтова авио компанија или преко call центара) нису обухваћене MIDT подацима. Ипак, према подносиоцу захтева ови подаци представљају поуздан показатељ већине авио рута.

У циљу прикупљања ажурираних (годишњих) података о обиму укупне превозничке активности на посматраним правцима, Комисија се обратила авиопревознику JAT Airways као главном конкуренту, са захтевом за достављањем података о броју превезених путника на релевантним путним правцима у 2008. години. Поступајући по налогу Комисије, авиопревозник JAT Airways је доставио информацију дана 04.06.2009. год. о укупном броју превезених путника на посматраним линијама, процену свог тржишног учешћа као и учешћа учесника концентрације, одређеном у односу на број превезених путника. На линији Цирих – Београд превезено је укупно 175.256 путника, од тога JAT X путника односно X%; на линији Штутгарт – Београд превезено је 59.689 путника, од тога JAT X путника односно X%; на линији Беч – Београд превезено је укупно 148.057 путника, од тога JAT X путника односно X%; на линији Минхен – Београд превезено је укупно 131.943 путника, од тога JAT

X путника односно X%; на линији Франкфурт – Београд превезено је укупно 161.465 путника, од тога ЈАТ X путника односно X%; на линији Базел – Београд превезено је укупно 9.186 путника, без икаквог учешћа ЈАТ-а; на линији Диселдорф – Београд превезено је укупно 53.588 путника, од тога ЈАТ X путника односно X%; на линији Келн Бон – Београд превезено је укупно 45.061 путника, без икаквог учешћа ЈАТ-а; на линији Берлин – Београд превезено је укупно 24.291 путника, са X% учешћем ЈАТ-а. На свим овим линијама стицалац контроле, са својим повезаним учесницима и друштвом над којим стиче контролу, јесте главни или једини конкурент.

На основу добијених података ЈАТ Airwaysa, утврђено је постојање извесних одступања у односу на претходно наведене податке које је дао подносилац захтева, као и у односу на извор њиховог коришћења. Закључено је да овакве разлике проистичу из чињенице да су подацима ЈАТ Airwaysa обухваћене само компаније Lufthansa, Swiss Air, Germanwings GmbH и циљно друштво, док су у анализи подносиоца захтева обухваћени и остали авиопревозници који учествују на посматраним путним правцима (Air France, Czech Airlines, Alitalia, Montenegro Airlines, Adria Airlines), чија су појединачна учешћа на свакој од посматраних линија изразито ниска и најчешће не прелазе X%.

Сумирањем свих доступних података који се односе на превозничку активност учесника који пружају услуге превоза путника на посматраним путним правцима, односно релевантним географским тржиштима (при чему између података достављених од стране подносиоца захтева и ЈАТ Airwaysa као главног конкурента нема битних неслагања), закључено је да путне правце између Србије (Београда) и посматраних немачких и швајцарских градова „држи“ Lufthansa као и Swiss Air, који је под њеном контролом, док Austrian Airlines као циљно друштво, на неким од ових линија, учествује у симболичном проценту, како је то навео подносилац захтева. При томе, треба истаћи да је такво учешће циљног друштва последица његовог учешћа само на индиректним летовима. У том смислу, Комисија је оценила да спровођењем концентрације неће непосредно наступити промена удела које Lufthansa већ има на линијама према Немачкој и Швајцарској, а која би створила забринутост у смислу очекиваног додатног јачања тржишног положаја стицаоца контроле, након што концентрација буде спроведена.

Полазећи од чињенице да циљно друштво пре спровођења концентрације од свих посматраних релација учествује једино на линији Београд-Беч, и то са високим процентуалним уделом у укупном броју превезених путника на овој линији (X% према ЈАТ-у и X% према подносиоцу захтева), док Lufthansa има X% учешћа, Комисија је у сагледавању потенцијалних последица спровођења ове концентрације, приоритетно посматрала и оцењивала овај путни правац.

Према информацијама добијеним од ЈАТ Airwaysa, на овој линији саобраћај се одвија са 4 лета дневно, од чега 2 лета ЈАТ-а и 2 лета циљног друштва. Такође ово је једини правац на коме тренутно постоје code share аранжмани између ЈАТ-а и аустријске компаније. Од октобра прошле године укинута је ова врста билатералне сарадње између ЈАТ-а и Lufthanse, због неиспуњавања стандарда у погледу ентеријера ЈАТ-ових летелица. Исказана пропорција појединачног учешћа два превозника на линији Београд-Беч (X% ЈАТ и X%

циљно друштво), управо због постојања code share аранжмана на овој линији, захтева и додатна објашњења. Наиме, на основу оваквог уговора две стране, није обезбеђен апсолутни реципроцитет, што за последицу има да далеко више путника у авионима ЈАТ-а превезе аустријска компанија, него обрнуто. Из овога произлази да је тржишно учешће циљног друштва у погледу броја путника и веће од исказаног, с обзиром да се претходно наведени проценат односи на број путника у авиону, без обзира која компанија у code share аранжману је продала карту. Према процени ЈАТ-а, оваква ситуација коригује претходне податке на однос X% према X% путника у авионима аустријске компаније у корист Austrian Airlinesa, а чак X% према X% путника у авионима ЈАТ-а у корист Austrian Airlinesa, и то због структуре путника (доминантни су транзитни путници, односно путници који посредством Austrian Airlinesa путују до/од даљих дестинација у Европи и свету, преко Беча као транзитног аеродрома). Комисија је ценила и ове наводе ЈАТ-а и сматра да су од значаја за оцену ове концентрације, и поред тога што су наведени тржишни удели циљног друштва на овом релевантном правцу успостављени пре предметне концентрације, односно нису резултат и последица њеног спровођења. Наиме, значај очувања постојећег code share аранжмана, Комисија је ценила у контексту постојеће структуре овог релевантног тржишта – олигопол са два учесника и основане претпоставке да би укидање таквог аранжмана могло водити измени успостављених тржишних удела постојећих учесника на овом тржишту, у смислу значајног јачања тржишне позиције аустријске компаније, односно битној промени структуре овог тржишта. Ово тим пре што, према сазнању Комисије и информацији Министарства за инфраструктуру РС од 03. 07. 2009. године, не постоје реални изгледи брзог уласка нових конкурената на овом путном правцу, с обзиром да ниједна low cost или друга компанија, у сезони лето 2009. године, није поднела званични захтев за добијање дозволе за обављање ваздушног саобраћаја са Србијом, што се односи и на компанију Fly Nikki.

#### **IV Оцена ефеката концентрације**

Анализом релевантних тржишта, Комисија је закључила да се ради о тржиштима са неповољном структуром коју карактерише мали број конкурената и високи тржишни удели - углавном Lufthansa групе и Jat Airways-а. Стицалац контроле је доминантан на готово свим наведеним тржиштима, док циљно друштво има занемарљиве уделе (од X%), изузев на лету Београд – Беч где има удео од X%.

Предметна трансакција ће довести до повећања удела Lufthansa групе на свим релевантним тржиштима, а нарочито на путном правцу Београд- Базел, где ће удео овог друштва након трансакције износити X%, као и на линији Београд- Бон/Келн, где ће удео Lufthansa након трансакције износити X%. Међутим, имајући у виду да је пре трансакције Lufthansa група већ имала удео од X% на тржишту Београд - Базел и X% на тржишту Београд - Бон/Келн, закључено је да јачање доминантног положаја Lufthansa за проценат удела циљног друштва који је у оваквој структури тржишта незнатан (до X%), неће довести



до знатне нити битне промене постојеће тржишне структуре, нити довести до негативних ефеката у погледу конкуренције.

Од претходно наведене оцене, Комисија издваја процену ефеката концентрације на тржишту путног правца Београд-Беч, сматрајући да су реалне процене да би на овом тржишту предметна концентрација довела до битне измене постојеће тржишне структуре.

Комисија је анализирао баријере за улазак нових конкурената на ова тржишта и закључила да постоје баријере административне природе, као значајне улазне препреке. Наиме, да би се успоставила авио линија у међународном редовном авио саобраћају, потребно је добити дозволу министарства надлежног за саобраћај (у складу са Законом о ваздушном саобраћају и Правилником о условима и поступку издавања уверења о оспособљености за обављање авио транспорта), која се добија на основу уверења о оспособљености за обављање јавног авио транспорта које издаје исто министарство. Ово уверење се издаје уколико су испуњени технички услови у погледу ваздухоплова, услови везани за посаду и капетана и услови везани за безбедност у саобраћају. Да би добио дозволу, поред наведеног уверења, авио превозник мора уз захтев, додатно да достави и приказ својих способности у погледу капацитета, реда летења, услова и резервација карата, и других способности које се тичу финансијских капацитета и техничких услова.

Поред тога, успостављање авио линија у међународном редовном авио транспорту се врши у складу са билатералним споразумима који регулишу права и обавезе авио превозника. Билатералним споразумом са Аустријом, који се још увек примењује, предвиђено је да ваздушни саобраћај између две земље обавља по један авио превозник из сваке земље уговорнице (тзв. *single designation*). Ратификација Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, БИХ, Републике Бугарске, Републике Хрватске, БЈР Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Републике Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову, о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја (*Open Sky Treaty*), и Протокола број VI, омогућиће либерализацију овог тржишта. Иако је Србија ратификовала овај споразум, исти се не примењује, јер га нису ратификовале све државе уговорнице, па се нису стекли формалноправни услови за његову примену. Већ у првој транзиционој фази његове примене доћи ће до значајног ублажавања препрека за улазак на тржиште, у смислу да ће формално бити омогућен улазак на релевантно тржиште другим авио превозницима из Европске заједнице, а не само превозницима који имају регистровано седиште у државама конкретних путних праваца. Почетком примене овог мултилатералног споразума, престаће да се примењује билатерални споразум са Аустријом. Међутим, билатерални споразум са Аустријом, који се још увек примењује, намеће значајне улазне препреке.

Комисија је такође анализирао расположивост слотова на аеродрому Никола Тесла за потенцијално нове авио превознике и дошла до податка да овај аеродром представља тзв. слот нерегулисан аеродром, који има веће капацитете за полетање и слетање авиона од тренутно искоришћених. Комисија није располагала прецизним подацима о расположивости слотова на другим аеродромима, релевантним за одржавање саобраћаја на посматраним

путним правцима, али је имала у виду навод главног и јединог конкурента на релевантном путном правцу Београд-Беч у погледу смањене могућности добијања слотова према захтевима ЈАТ-а на бечком аеродрому, који је тзв. слот регулисан аеродром и који представља чвориште за Austrian Airlines.

Осим баријера за улазак нових конкурената наведених у претходна три става, Комисија је ценила могућност доласка потенцијалних конкурената, а пре свега ниско буџетских (low cost) авио-компанија. Према јавно доступним информацијама, интерес за евентуално успостављање линија на путним правцима између Србије и држава чланица ЕУ ће се појачати тек са стављањем Србије на тзв. белу Шенген листу, која се очекује почетком наредне године. Поред тога, потребно је да се број путника на овим релацијама повећа у мери у којој успостављање нових линија на наведеним правцима постаје економски оправдано, што се свакако неће догодити у краћем року. Коначно, у Србији нема нискобуџетских компанија а долазак ниско буџетских компанија из других држава чланица ЕУ на путни правац Србија-Аустрија није могућ пре почетка примене Мултилатералног споразума, о чему је напред већ било речи.

Као што је већ наведено, Комисија је закључила да као последица спровођења ове концентрације, битна промена структуре посматраних релевантних тржишта може наступити само на путном правцу Београд-Беч. При томе, Комисија је ценила чињеницу да економска и финансијска моћ стицаоца контроле далеко премашује снагу јединог постојећег конкурента и потенцијално значајно повећава снагу циљног друштва као учесника на овом тржишту. Комисија је ценила и навод главног и јединог конкурента на релевантном путном правцу Београд-Беч у погледу смањене могућности добијања слотова према захтевима ЈАТ-а на бечком аеродрому, и у контексту преузете обавезе подносиоца захтева, дате 29. јуна 2009. године, којом се обавезује на очување свих постојећих уговора Austrian Airlinesa, што укључује и важеће уговоре о code share аранжманима између ЈАТ-а и аустријске компаније на линији Београд-Беч. Подносилац захтева је у том смислу навео: „Након затварања предложене трансакције са Deutsche Lufthansa AG, Austrian Airlines је спреман да настави са code share уговором са Јат Airways-ом за лет на рути Београд-Беч и обратно, суштински у складу са тренутно важећим условима, осим уколико се Austrian Airlines и Јат Airways договоре другачије. Ова понуда ће важити за период од најмање две IATA сезоне летења, почев од IATA зимске сезоне 2009/2010. Ова понуда је условљена тиме да оба авио превозника буду IOSA сертификовани". Наведена IOSA сертификација представља програм операционе провере безбедности сваког ваздухоплова. Имајући у виду наведено, Комисија сматра да је овакав предлог прихватљив, али не и са становишта његовог рока трајања. Наиме, одржавањем постојећих code share аранжмана неће се битно изменити структура овог тржишта, односно неће доћи до јачања доминантног положаја стицаоца контроле и наступања негативних ефеката. Међутим, временски период од две IATA сезоне летења је превише кратак за постизање овог циља, због чега је прописан услов из става другог диспозитива овог решења. Временско трајање услова је везано за почетак прве транзиционе фазе у примени Мултилатералног споразума, јер ће након тога бити максимално

либерализован режим ваздушног саобраћаја и омогућен наступ свих економски заинтересованих компанија, што значи стварање услова за пуну конкуренцију.

Приликом прописивања услова из става трећег изреке, Комисија је узела у обзир олигополске (дуополске) карактеристике путног правца Београд-Беч, на коме Austrian Airlines, као лидер на овом тржишту, одлучујуће утиче на формирање нивоа цена на овом путном правцу. Лидерска позиција у формирању цена проистиче и из околности да далеко више путника у авионима ЈАТ-а превезе аустријска компанија, него обрнуто, што је напред објашњено, те је ЈАТ у позицији да мора да прати цене Austrian Airlines. Након преузимања контроле над овим друштвом од стране Lufthanse, као једне изузетно економски јаке и конкурентне авио компаније, већ постојећа лидерска позиција Austrian Airlinesa на овом тржишту ће бити додатно ојачана, због чега је реално и основано претпоставити да ће утицај овог друштва на ниво цена и даље бити одлучујући. У смислу превенције претпостављеног понашања које би представљало штету за крајњег потрошача – путника, одређен је услов у ставу трећем изреке. Прописивањем овог услова, спречава се претпостављено повећање цена које би било резултат лидерске позиције учесника концентрације, а које не би било оправдано повећаним трошковима. Орочавање овакве мере на рок до почетка прве транзиционе фазе у примени Мултилатералног споразума, Комисија је довела у везу са тим да потенцијалним уласком нових конкурената, постојећи учесници на овом путном правцу имају врло мале могућности да примене цене које су изнад економски оправданих, јер би такво понашање било повезано са реалним ризиком значајног губитка броја путника, који би користили превозничке услуге других превозника.

При одлучивању по захтеву, Комисија је ценила и наводе о разлозима за спровођење концентрације. Наиме, према наводима подносиоца захтева, Austrian Airlines је последњих година имао потешкоћа у пословању имајући у виду релативно мало домаће тржиште и оштру конкуренцију од стране low cost и других компанија. Недавна дешавања (раст цена сирове нафте и кредитна криза) допринела су да ова компанија доспе у тешку финансијску ситуацију. Austrian Airlines је у 2008. години имао губитак од преко X евра, те је по налазима Комисије ЕУ проглашен за „привредног субјекта у тешкоћама“. Користи које ће Austrian Airlines добити овом трансакцијом су пре свега уштеде у пословању и побољшан приступ међународним путничким токовима и, најважније, спречавање стечаја овог друштва. Са друге стране, Lufthansa има намеру да након завршетка економске кризе, пласира Austrian Airlines као знатно ефикаснију авио компанију посебно за дестинације Источне Европе и Блиског истока. У смислу изнетог, Комисија није прихватила као аргумент за спровођење концентрације навод да је циљно друштво Austrian Airlines „привредни субјект у тешкоћама“, из разлога што јој није достављен доказ на околност да је овде стицалац контроле био једини заинтересовани понуђач за куповину циљног друштва.

У ставу II и III изреке овог решења, утврђене су обавезе и наложено њихово извршење, друштвима Lufthansa и Austrian Airlines, с обзиром да ће бити повезани учесници у смислу чл. 5. Закона о заштити конкуренције, од тренутка стицања контроле од стране Lufthanse над друштвом Austrian Airlines.

Комисија је ценила и друге наводе подносиоца захтева, али је нашла да нису од значаја за одлучивање у конкретној ствари.

На основу целокупне документације достављене уз захтев и утврђених чињеница, закључено је да одобравање спровођења предметне концентрације уз прописане услове, не доводи до битног спречавања, ограничавања или нарушавања конкуренције у смислу члана 28. Закона, па је одлучено као у диспозитиву.

Одлука у ставу шестом донета је применом чл. 27. ст. 2 Закона о заштити конкуренције и чл. 2. тач. 8. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије за заштиту конкуренције („Службени гласник РС“ бр. 58/06).

Одлука у ставу седмом диспозитива донета је у складу са чл. 69. ст. 1. Закона.

**Поука о правном леку:**

Ово решење је коначно у управном поступку.

Против овог решења може се покренути управни спор пред Врховним судом Србије у року од 30 дана од дана пријема решења.

**ПРЕДСЕДНИЦА САВЕТА**

**Проф. др Дијана Марковић-Бајаловић**

**Достављено:**

-Пуномоћнику подносиоца захтева:

Адв. Бојану Вучковићу,

Лепеничка бр. 7,

11 000 Београд

- Архиви

**Напомена: Подаци означени као пословна тајна у захтеву, приказани су као „X“.**