



Република Србија
**КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТУ
КОНКУРЕНЦИЈЕ**

Број: 6/0-02-581/2014-38
Датум: 9. децембар 2014. године
Београд

Савет Комисије за заштиту конкуренције на основу чл. 22. став 2. и 66. став 3. Закона о заштити конкуренције („Службени гласник РС“ бр. 51/09 и 95/13, у даљем тексту: Закон), члана 2. тачка 7. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије за заштиту конкуренције („Службени гласник РС“ бр. 49/2011), на 6. седници одржаној 5. децембра 2014. године, одлучујући у поступку започетом по пријави концентрације која је заједнички поднета од стране друштва Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A., италијански авио-превозник са седиштем у Piazza Almerico Da Schio s.n.c., 00054 Fiumicino, Рим, Италија, ПДВ број 02500880121 под регистрационим бројем (у Регистру економских и административних информација – РЕА) РМ (RM) – 1225709 и друштва Etihad Airways P.J.S.C., јавног акционарског друштва основаног Емиратским декретом бр. 1 из 2003. године у Емирату Абу Даби, у Уједињеним Арапским Емиратима, чије је регистровано седиште пословања на адреси New Airport Road, P.O. Box 35566, Абу Даби, Уједињени Арапски Емирати, под привредним идентификационим бројем СН – 1002105, преко пуномоћника адвоката Богдана Гецића и других опуномоћених адвоката из адвокатске канцеларије Самарџић из Београда, ул. Краља Петра бр. 18., а који је настављен као поступак по службеној дужности, донео је следеће

РЕШЕЊЕ

I ОДОБРАВА СЕ концентрација учесника на тржишту, која настаје стицањем заједничке контроле од стране друштва Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A., са седиштем у Piazza Almerico Da Schio s.n.c., 00054 Fiumicino, Рим, Италија, ПДВ број 02500880121 под регистрационим бројем (у Регистру економских и административних информација – РЕА) РМ (RM) – 1225709 и друштва Etihad Airways P.J.S.C., јавног акционарског друштва основаног Емиратским декретом бр. 1 из 2003. године у Емирату Абу Даби, у Уједињеним Арапским Емиратима, чије је регистровано седиште пословања на адреси New Airport Road, P.O. Box 35566, Абу Даби, Уједињени Арапски Емирати, под привредним идентификационим бројем СН – 1002105, над новооснованим друштвом New Alitalia, у којем ће његови оснивачи вршити заједничку контролу у смислу члана 17. став 1. тачка 3) Закона, по основу власништва у укупном акционарском капиталу овог друштва, у коме ће Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. имати 51%, а Etihad Airways P.J.S.C., 49% акционарског удела у друштву New Alitalia.

II УСВАЈА СЕ предлог посебних услова и рокови за њихово извршавање, као и начин контроле извршавања тих услова, у свему на начин како су исти дана 4. децембра 2014. године достављени Комисији од стране подносилаца пријаве, као

коначни предлог услова, а који су понуђени са циљем испуњавања услова за одобравање спровођења концентрације из става I овог решења.

III ОДРЕЂУЈУ СЕ посебни услови у облику структурних мера, под којима се ова концентрација одобрава, а које су предложили подносиоци пријаве на начин како је то ниже наведено, при томе имајући у виду чињеницу, да су дефиниције које су предложене од стране подносилаца пријаве, којима се одређују значења израза појединих појмова које услови садрже, прихваћене и таксативно набројане на стр. 41. – 46. образложења овог решења.

1. Словени

1.1. Аеродромски пар

1.1.1. Подносиоци пријаве се обавезују да ставе на располагање Словене на FCO - Фјумићино (и на ВЕГ) како би омогућили једном, или више Потенцијалних нових превозника обављање услуга или повећање обима својих услуга на до два пута дневне Фреквенције на Аеродромском пару. У циљу избегавања недоумица, аеродромска инфраструктура (укључујући излазе и простор за паркирање) која се односи на Словене које Подносиоци пријаве користе за обављање летова на Аеродромском пару на аеродрому FCO припадају зони X (латинично H) и реално се може очекивати да у тој зони и остану. Сходно томе, инфраструктура коју Потенцијални нови превозник/нови превозници добију од руководиоца аеродрома на FCO захваљујућу Уговору о ослобађању слотова биће у најмању руку једнаки условима под којима их користе Подносиоци пријаве.

1.1.2. Ако Потенцијални нови превозник који је добио словене на основу Уговора о ослобађању слотова престане да испуњава услове за Потенцијалног новог превозника (тј. престане да буде независан од неког од Подносиоца пријаве и везан са њим), Подносиоци пријаве ће ставити словене на располагање Потенцијалним новим превозницима на основу тачке 1.1 ових Услова од прве наредне Сезоне *IATA*.

1.2. Услови који се односе на Словене

1.2.1. Сваки од Потенцијалних нових превозника мора поступити у складу са следећим поступком како би од Подносилаца пријаве добио Словене (у даљем тексту: **Поступак ослобађања слотова**)

1.2.2. Потенцијални нови превозник који намерава да отпочне/повећа Конкурентну услугу превоза на Аеродромском пару мора:

- (i) се пријавити одговарајућем координатору за словене надлежном за неопходне Словене, а тамо где је то могуће, путем Општег поступка за расподелу слотова, и
- (ii) обавестити Повереника за надзор, у року предвиђеном у тачки 1.3.1. у наставку, о свом захтеву за словене.

Потенцијални нови превозник има право на добијање Слотова од Подносилаца пријаве на основу ових Умова једино ако докаже да је уложио све разумне напоре да добије неопходне Слотове за пружање услуга на Аеродромском пару редовним путем у оквиру Општег поступка за доделу слотова.

1.2.3. У сврхе тачке 1.2., сматра се да Потенцијални нови превозник није уложио све разумне напоре за добијање потребних Слотова ако:

- (a) су Слотови на FCO и на BEG били на располагању преко Општег поступка за доделу слотова у оквиру Временског оквира, али их Потенцијални нови превозник није прихватио; или
- (b) су Слотови на FCO и на BEG за коришћење ради обављања Конкурентне услуге авио-превоза били на располагању преко Општег поступка за доделу слотова изван Временског оквира, а Потенцијални нови превозник није Подносиоцима пријаве пружио прилику да те Слотове размене за Слотове у оквиру Временског оквира; или
- (c) није исцрпео сопствени фонд Слотова на FCO и на BEG. У том смислу, сматра се да превозник није исцрпео сопствени фонд Слотова:
 - (i) ако превозник има Слотове на аеродрому унутар Временског оквира који се дају у закуп или размењују са другим превозницима (изузев ако су тај закуп или размена закључени пре Почетног дана или ако превозник може пружити одговарајуће доказе прихватљиве за Комисију (након консултација са Повереником за надзор) да постоје *bona fide* разлози зашто се то ради и да то не представља изговор да се превознику омогући да се представи као превозник којем су потребни Слотови да би пружао Конкурентну услугу авио-превоза на Аеродромском пару); или
 - (ii) ако превозник има Слотове на аеродрому изван Временског оквира који се дају у закуп другим превозницима, у којем случају Потенцијални нови превозник има право да затражи Слотове од Подносилаца пријаве, али само ако:
 - је тај закуп закључен пре Почетног дана; или
 - може пружити одговарајуће доказе прихватљиве за Комисију (након консултација са Повереником за надзор) да постоје *bona fide* разлози за такво давање Слотова у закуп уместо да их сам користи; или
 - понуди Подносиоцима пријаве могућност да постану закупци Слота који се даје у закуп у најраније могуће време дозвољено на основу важећег уговора о закупу (под условима суштински истим као у том уговору о закупу и у трајању које тече паралелно са Уговором о ослобађању слотова).

У смислу тачке 1.2.3. (i) и (ii), *bona fide* разлози зашто Подносилац захтева даје Слотове у закуп (или их, зависно од случаја, размењује) између осталог укључују, ситуацију када Подносилац захтева може да пружи јасне доказе своје намере да користи те Слотове на конкретној рути и јасне и поткрепљене доказе о томе због чега то тренутно не чини;

1.2.4. Ако Потенцијални нови превозник добије Слотове у оквиру Општег поступка за расподелу слотова, али након Конференције IATA о слотовима:

- (a) који се налазе унутар Временског оквира; или
- (b) који (у случају Слотова добијених на оба краја руте) нису у складу са планираним трајањем лета Подносиоца захтева у оквиру његовог пословања на Аеродромском пару, Потенцијални нови превозник и даље има право да добије Слотове од Подносилаца пријаве под условом да Подносиоцима пријаве понуди коришћење добијених Слотова под суштински истим условима као што су услови Уговора о ослобађању слотова и у трајању које тече паралелно са Уговором о ослобађању слотова.

1.2.5. Без дирања у дејство ових Улова (а посебно тачке 1.), Подносиоци пријаве нису обавезни да поштују било какав договор о стављању Слотова на располагање Потенцијалном новом превознику ако:

- (a) Потенцијални превозник није уложио све разумне напоре да добије потребне Слотове ради пружања Конкурентне услуге авио-превоза на Аеродромском пару у смислу тачке 1.2.3.; или
- (b) утврђено је да се Потенцијални нови превозник налази у ситуацији Злоупотребе (описане у тачки 1.2.10. даље у тексту).

1.2.6. Подносиоци пријаве се обавезују да Слотове ставе на располагање унутар Временског оквира. У случају да Подносиоци пријаве немају Слотове унутар Временског оквира, они ће понудити да ослободе Слотове (и права на коришћење одговарајуће аеродромске инфраструктуре уз поштовање важећих општих услова на аеродрому FCO и BEG) који су временски најближи захтеву Потенцијалног новог превозника. Подносиоци пријаве не морају да понуде Слотове ако су Слотови које је Потенцијални нови превозник могао добити на основу Општег поступка за расподелу слотова временски ближи захтеву Потенцијалног превозника од Слотова које имају Подносиоци пријаве. Времена доласка и одласка у Слоту морају бити таква да омогуће разумно ротирање авиона, узимајући у обзир пословни модел Потенцијалног новог превозника и ограничења у вези са коришћењем авиона.

Стечена права на Слотове

1.2.7. По правилу, Слотови које је Потенцијални нови превозник добио од Подносилаца пријаве на основу Поступка за ослобађање слотова користе се само за пружање Конкурентне услуге авио-превоза на Аеродромском пару за

који их је Потенцијални нови корисник захтевао од Подносилаца пријаве путем Поступка за ослобађање слотова. Ти Слотови се не могу користити на другом пару градова уколико Потенцијални нови превозник није обављао превоз на Аеродромском пару за који су ти Слотови пренети одређени број Сезона IATA (у даљем тексту: **Период коришћења**).

- 1.2.8. Сматра се да Потенцијални нови корисник има стечена права на те Слотове након одговарајућег коришћења Слотова на Аеродромском пару у Периоду коришћења. У овом погледу, када истекне Период коришћења, Потенцијални нови превозник има право да користи Слотове добијене на основу ових Улова без ограничења (у даљем тексту: **Стечена права**).
- 1.2.9. Стечена права мора одобрити Комисија, уз саветовање са Повереником за надзор, у складу са тачком 1.3. такво одобрење Комисије условљено је тиме да се Потенцијални нови превозник обавезе да ће ако престане да користи Слотове о којима је реч у сврхе описане у тачки 1.2.7. те Слотове вратити Подносиоцима пријаве или, ако Подносиоци пријаве не желе да им Слотови буду враћени, координатору за слотове.
- 1.2.10. Сматра се да је током Периода коришћења дошло до „**Злоупотребе**” ако Потенцијални нови превозник који је добио Слотове које су ослободили Подносиоци пријаве одлучи:
- (a) да не отпочне са пружањем услуга на Аеродромском пару;
 - (b) да обавља мањи број недељних Фреквенција од оног на који се обавезао у понуди у складу са тачком 1.3.7. на Аеродромском пару, или престане да лети на Аеродромском пару у случају да та одлука није у складу са начелом „користи или изгуби” из члана 10. став 2. Уредбе ЕУ о слотовима (или њеним обустављањем) или у случају Слотова на ВЕГ, са важећим захтевом за минимално коришћење уведеним наредбом или уредбом на ВЕГ;
 - (c) да пренесе, уступи, прода, размени, да у подзакуп или наплаћује било који Слот који су Подносиоци пријаве ослободили на основу Поступка за ослобађање слотова, осим за промене на Словима које су у Временском оквиру и које су договорене са координатором за слотове;
 - (d) да не користи Слотове на Аеродромском пару, како је предложено у понуди у складу са тачком 1.3.7.; или
 - (e) да не користи Слотове правилно, а сматра се да та ситуација постоји када Потенцијални нови превозник (i) изгуби низ Слотова у Риму (FCO) као резултат начела „користи или изгуби” из члана 10. став 2. Уредбе ЕУ о слотовима или (ii) злоупотреби Слотова у Риму (FCO) како је описано и протумачено у члану 14. став 4. Уредбе ЕУ о слотовима или (iii) када је реч о Словима на ВЕГ, не испуни неки од услова координатора за слотове на ВЕГ у вези са коришћењем Слотова.

1.2.11. Ако Подносиоци пријаве или Потенцијални нови превозник који је добио Слотове на основу Поступка за ослобађање слотова сазна за Злоупотребу од стране Потенцијалног новог превозника током Периода коришћења или је објективно може предвидети, о томе ће одмах обавестити другог Подносиоца пријаве и Повереника за надзор. Потенцијални нови превозник има тридесет (30) дана од тог обавештења да отклони стварну или потенцијалну Злоупотребу. Ако се Злоупотреба не отклони, Подносиоци пријаве имају право да раскину Уговор о ослобађању слотова и Слотови ће се вратити Подносиоцима пријаве. У случајевима (а) и (б) тачке 1.2.10., Подносиоци пријаве ће затим учинити све да прераспореде Слотове како би се сачувала стечена права или, у случају Слотова на ВЕГ, да би се спречио губитак Слотова на основу важећег захтева за минималним коришћењем који је уведен наредбом или прописом на ВЕГ. Уколико и поред свих настојања Подносиоци пријаве не успеју да задрже стечена права на тим Словима или, у случају Слотова на ВЕГ, да спрече губитак Слотова на основу важећег захтева за минималним коришћењем који је уведен наредбом или прописом на ВЕГ, или у случају Злоупотребе у случајевима (с), (d) или (е) тачке 1.2.10., Потенцијални нови превозник ће Подносиоцима пријаве дати разумну накнаду како је предвиђено Уговором о ослобађању слотова.

1.2.12. Уговор о ослобађању слотова може:

- (i) садржати забране да Потенцијални нови превозник пренесе своја права на Слотове на треће лице, да их на било какав други начин стави на располагање трећем лицу ради коришћења од стране тог трећег лица, или да ослободи, препусти, одустане или на други начин располаже правима на Слотове
- (ii) предвидети примерену накнаду Подносиоцима пријаве у случају Злоупотребе током Периода коришћења. Ако из било ког разлога (укључујући, али не ограничавајући се на, стечај Потенцијалног новог превозника) Подносиоци пријаве не могу да добију примерену накнаду или због тога што су Слотови изгубљени или због тога што нису враћени у року који би Подносиоцима пријаве омогућио да задрже стечена права или у случају Слотова на ВЕГ, да би се спречио губитак Слотова на основу важећег захтева за минималним коришћењем који је уведен наредбом или прописом на ВЕГ, ти Слотови ће се рачунати на терет максималног броја Слотова које треба ослободити у складу са овим Условима.

1.2.13. Уговором о ослобађању Слотова мора се предвидети могућност да Потенцијални нови превозник без казне раскине уговор крајем сваке Сезоне IATA, под условом да Потенцијални нови превозник о раскиду уговора писмено обавести Подносиоце пријаве најкасније десет (10) радних дана након Конференције IATA о словима.

1.3. Поступак избора, улога Повереника за надзор и одобрење од стране Комисије

1.3.1. Најмање седам (7) недеља пре Рока за подношење захтева за слотове, сваки авио превозник који жели да добије Слотове од Подносилаца пријаве на основу Поступка за ослобађање слотова:

- (a) ће обавестити Повереника за надзор о свом предложеном Захтеву за слот (укључујући време доласка и одласка);
- (b) ће поднети Поверенику за надзор списак својих Слотова које је дао у закуп или разменио на сваком аеродрому за који тражи Слотове, заједно са датумом када су закључени уговори о закупу или размени. Повереник за надзор или Комисија могу такође тражити додатне информације од Подносиоца захтева како би утврдили његову подобност у складу са тачком 1.3.4.;
- (c) ће навести Поверенику за надзор ако има било какву забринутост у погледу поверљивости која би оправдала жељу да се његов идентитет не открива Подносиоцима пријаве, а у том случају мора уз свој захтев за анонимношћу дати образложено објашњење те забринутости. У случају таквог захтева, Повереник за надзор:
 - (i) ће одмах обавестити Комисију о том захтеву,
 - (ii) у року од једне (1) недеље од захтева ће обавестити Комисију да ли тај захтев треба или не треба одобрити, и
 - (iii) у року од три (3) недеље од захтева, уз консултацију са Комисијом, утврдиће се да ли се Захтев Подносиоца за Слотове може разматрати анонимно (и ако може, у којој мери, под којим условима и у ком року је то могуће учинити).

Ако Подносилац захтева тражи Слотове на BEG, он ће истовремено поднети захтев координатору за слотове на BEG у складу са важећим правилима и процедурама закона Републике Србије.

1.3.2. Најмање шест (6) недеља пре Рока за подношење захтева за слотове, Повереник за надзор ће доставити Захтев за слотове Подносиоцима пријаве и Комисији. Када буду обавештени о Захтеву за слотове, Подносиоци пријаве могу са Подносиоцем захтева разговарати о времену Слотова које треба ослободити. Сву преписку између Подносилаца пријаве и Подносиоца захтева у вези са Поступком за ослобађање слотова Подносиоци пријаве ће у копији доставити Поверенику за надзор. Подносиоци пријаве неће другим Подносиоцима захтева давати било какве информације о тим разговорима и могу захтевати од Подносиоца захтева да те информације не даје другим Подносиоцима захтева. Најмање шест (6) недеља пре Рока за подношење захтева за слотове, Повереник за надзор ће такође обавестити одговарајућег руководиоца аеродрома и координатора за слотове о Захтеву за слот и даће им, уколико се Подносилац захтева са тиме сагласи, све остале битне информације о Захтеву за слот. Повереник за надзор ће од руководиоца аеродрома и њиховог координатора за слотове затражити да га обавесте о евентуалним препрекама за удовољавање захтеву, посебно услед расположивости објеката и инфраструктуре терминала.

1.3.3. Ако је Подносилац захтева затражио да остане анониман у складу са тачком 1.3.1. (с), Повереник за надзор и координатор за слотове не смеју Подносиоцима пријаве открити идентитет Подносиоца захтева. У том случају примениће се поступак утврђен у тачки 1.3., осим што се до почетка Конференције IATA о слотовима, сва комуникација и преписка између Подносилаца пријаве и Подносиоца захтева одвија преко Повереника за надзор, који обезбеђује анонимност Подносиоца захтева.

1.3.4. Након што буде обавештена о Захтеву за слотове у складу са тачком 1.3.2., Комисија (уз саветовање са Повереником за надзор) ће оценити да ли Подносилац захтева испуњава следеће критеријуме:

- (а) Подносилац захтева је независан од Подносилаца пријаве и није са њима повезан; и
- (б) Подносилац захтева је исцрпео сопствени фонд Слотова на свим аеродромима за које тражи Слотове у складу са тачком 1.2.3.

Ако Комисија одлучи да Подносилац захтева не испуњава горе наведене критеријуме, Комисија ће о својој одлуци обавестити Подносиоца захтева и Подносиоце пријаве најмање две (2) недеље пре Рока за подношење захтева за слотове.

1.3.5. Најмање једну (1) недељу пре Рока за подношење захтева за слотове, Подносиоци пријаве ће обавестити Повереника за надзор и сваког Подносиоца захтева које ће Слотове на сваком аеродрому за који Подносилац захтева тражи Слотове ослободити, по потреби, током Временског оквира.

1.3.6. До Рока за подношење захтева за слотове, сваки Подносилац захтева ће послати своје захтеве за Слотове (истовремено са Слотовима који се траже путем Поступка за ослобађање слотова) координатору за слотове у складу са Општим поступком за расподелу слотова или другом одговарајућом процедуром.

1.3.7. До Рока за подношење захтева за слотове, сваки Подносилац захтева ће такође дати своју званичну понуду за Слотове Поверенику за надзор. У званичну понуду ће бити укључени најмање следећи подаци:

- (а) Кључни услови (тј. време Слота, број фреквенција и Сезоне IATA у којима ће се пружати услуге).
- (б) детаљан пословни план. Овај план ће садржати општи приказ привредног друштва, укључујући његов историјат, правни статус, списак и опис акционара и два најновија годишња финансијска извештаја који су били предмет ревизије. Детаљан пословни план ће пружити информације о плановима друштва у вези са приступом капиталу, развоју своје мреже, флоте, итд. и детаљне планове за Аеродромски пар. У плану за Аеродромски пар биће наведени детаљни планирани послови на Аеродромском пару за период од најмање две (2) IATA Сезоне (величина авиона, распоред седишта, укупан капацитет и капацитет у свакој класи,

број фреквенција које ће се обавити, структура цена, понуда услуга, планирани ред летења) као и очекивани финансијски резултати (очекивани саобраћај, приходи, добит, просечна цена карте по класама кабине). Повереник за надзор и/или Комисија могу од Подносиоца захтева такође тражити додатне информације или документа потребна за њихову оцену, укључујући копије свих уговора о сарадњи које Подносилац захтева евентуално има закључене са другим авио превозницима. Комисија и Повереник за надзор ће чувати у тајности пословне тајне и поверљиве информације, које неће бити доступне Подносиоцима пријаве, другим учесницима на тржишту или јавности.

1.3.8. У року од десет (10) радних дана од пријема захтева, Подносиоци пријаве могу Поверенику за надзор дати своје рангирање тих понуда.

1.3.9. Након што добије званичну понуду или понуде, Комисија (уз консултације са Повереником за надзор):

- (a) ће оценити да ли је сваки од Подносилаца захтева одржив постојећи или потенцијални конкурент, који има способност, ресурсе и намеру да пружа услуге на Аеродромском пару у дугом року са одрживом и активном тржишном снагом; и
- (b) ће оценити званичне понуде сваког Подносиоца захтева који испуњава услове из тачке (a) и рангира те Подносиоце захтева према редоследу првенства.

1.3.10. Приликом оцењивања у складу са тачком 1.3.9., Комисија ће дати предност Подносиоцу захтева (или комбинацији Подносилаца захтева), који на Аеродромском пару обезбеђују најделотворнији конкурентски притисак, без обзира на земљу у којој Подносилац захтева има дозволу за рад или у којој му се налази седиште. Поред тога, Комисија ће узети у обзир снагу пословног плана Подносиоца захтева, а посебну предност ће дати Подносиоцу захтева који испуњава један или више од следећих критеријума:

- пружање услуга током целе године у односу на летове само у Летњој или Зимској сезони *IATA*;
- највећи укупан број Фреквенција на Аеродромском пару;
- највећи капацитет на Аеродромском пару, мерен бројем седишта за целу Сезону *IATA*; и
- структуру цена и понуду услуга које би обезбедиле најделотворнији конкурентски притисак на Аеродромском пару.

Ако се након оцењивања Комисије сматра да неколико Подносилаца захтева пружа слично делотворан конкурентски притисак на Аеродромском пару, Комисија ће те Подносиоце захтева рангирати на основу рангирања које дају Подносиоци пријаве у складу са тачком 1.3.8.

1.3.11. Пре почетка Конференције *IATA* о слотовима, Повереник за надзор ће обавестити сваког од Подносилаца захтева (ако тај Подносилац захтева није добио Слотове у оквиру Временског оквира) и координатора за слотове:

- (a) да ли Подносилац захтева испуњава услове како је то предвиђено Условима у вези са слотовима; и
- (b) о рангу Подносиоца захтева.

У сваком случају, Подносилац захтева ће присуствовати Конференцији *IATA* о слотовима и покушати да побољша своје Слотове. Након што добију потврду о одобрењу Комисије на основу тачке 1.3.9., сматра ће се да су се Подносиоци захтева и Подносиоци пријаве договорили о Кључним условима Уговора о ослобађању слотова. Кључни услови могу се након тог дана изменити једино заједничким договором између Подносиоца захтева и Подносилаца пријаве ако Повереник за надзор потврди да промене нису суштинске или ако Комисија (уз саветовање са Повереником за надзор) одобри промене.

1.3.12. У року од две (2) недеље од завршетка Конференције *IATA* о слотовима, сваки Подносилац захтева ће обавестити Повереника за надзор и Подносиоце пријаве да ли ће се обавезати да пружа услуге на Слотовима које Подносиоци пријаве евентуално понуде у случају да их не добије у оквиру Општег поступка за доделу слотова.

1.3.13. У року од три (3) недеље од завршетка Конференције *IATA* о слотовима, Повереник за надзор ће потврдити највише рангираном Подносиоцу или Подносиоцима захтева који је дао потврду у складу са тачком 1.3.12. да има право да добије Слотове од Подносилаца пријаве. Подносиоци пријаве ће Подносиоцу захтева понудити ослобађање намењених Слотова. Уговор о ослобађању слотова подлеже ревизији од стране Повереника за надзор и одобрењу Комисије. Уколико се оба Подносиоца пријаве и одговарајући Подносилац захтева не договоре о продужењу рока и уз поштовање тачке 1.2.3., Уговор о ослобађању слотова ће се потписати и ослобађање Слотова ће се извршити у року од шест (6) недеља након Конференције *IATA* о слотовима, а координатор за слотове ће се обавестити о размени слотова како би се добила неопходна потврда.

2. Уговори о комбиновању тарифа

2.1. На захтев Новог пружаоца услуга који послује или је након Почетног дана отпочео са пружањем Конкурентне услуге авио-превоза на Аеродромском пару (без обзира да ли та услуга користи слотове који су том превознику додељени на основу ових Улова), Подносиоци пријаве ће закључити уговор којим се уређује комбиновање цена превоза на Аеродромском пару за све категорије карата (тј. за карте за прву, пословну и економску класу). Овим уговором ће се омогућити свим Новим пружаоцима авио-услуга или путничким агенцијама да нуде повратну карту на Аеродромском пару, која се састоји од директног лета који у једном смеру реализују Подносиоци пријаве или Air Serbia и директног лета који у другом смеру реализује Нови пружалац авио-услуга. На захтев Новог

пружаоца услуга, уговор ће се примењивати на све услуге Новог пружаоца авио-услуга на Аеродромском пару.

2.2. Сваки од тих уговора подлеже следећим ограничењима:

- (a) омогућује комбиновање тарифа на основу Објављених тарифа Подносилаца пријаве. Ако је њима предвиђено објављивање цене повратног путовања, цена се може састојати од половине цене повратне карте одговарајућег Подносиоца пријаве и половине цене повратне карте Новог пружаоца авио-услуга.
- (b) мора предвидети одговарајућу поделу или повраћај важећих Q/YQ/YR доплата;
- (c) мора бити ограничен на стварни одлазни и долазни саобраћај на Аеродромском пару који обавља Нови пружалац авио-услуга; и
- (d) подлеже МПА правилима.

2.3. Уз поштовање тачке 2.11., сваки услов укључен у уговор (на пример, накнада за услуге признавања карата других авио превозника, број укључених класа резервације) не може никада бити неповољнији него одговарајући услов у Уговору о комбиновању тарифа који постоји као закључен на Почетни дан између одговарајућег Подносиоца пријаве и Новог пружаоца авио-услуга.

2.4. У року од четири (4) недеље од датума захтева Новог пружаоца авио-услуга за Уговор о комбиновању тарифа, Подносиоци пријаве ће предложити Поверенику за надзор нацрт Уговора о комбиновању тарифа у складу са тачком 2. Истовремено, Подносиоци пријаве ће по потреби поднети пратећу документацију, посебно у погледу тачке 2.3.

2.5. У светлу преузетих обавеза Новог пружаоца авио-услуга и након консултовања са Комисијом, Повереник за надзор може тражити објашњења и додатне доказе од Подносилаца пријаве. Подносиоци пријаве ће доставити тражена објашњења и доказе у року од три (3) недеље од захтева Повереника за надзор, уколико Подносиоци пријаве не доставе bona fide разлоге због којих би Комисија требало да продужи овај рок.

2.6. Ако Повереник за надзор потврди да су достављена објашњења и докази довољни, Подносиоци пријаве ће, уколико је потребно, ревидирати нацрт Уговора о комбиновању тарифа, у року од три (3) недеље од потврде добијене од Повереника за надзор. Ако Повереник за надзор захтева други круг објашњења и доказа, Подносиоци пријаве ће поступити у складу са тачком 2.5.

2.7. На захтев Новог пружаоца авио-услуга, нацрт Уговора о комбиновању тарифа који Подносиоци пријаве предложе у складу са тачком 2.4. може се примењивати привремено, не доводећи у питање накнадне преговоре о Уговору о комбиновању тарифа.

- 2.8. У зависности од расположивости седишта у одговарајућој категорији цене, Подносиоци пријаве превозе путнике који имају карту коју је издао Нови пружалац авио-услуга за путовање на Аеродромском пару. Подносиоци пријаве могу захтевати од Новог пружаоца авио-услуга или од путника, у зависности од случаја, да плати (позитивну) разлику између цене коју зарачунавају Подносиоци пријаве и цене коју зарачунава Нови пружалац авио-услуге ако Подносиоци пријаве нису били изворни издаваоци карте на Аеродромском пару. У случајевима када је тарифа Новог пружаоца авио-услуга нижа него вредност карте коју је издао, Подносиоци пријаве могу признати његову карту само до цене превоза коју зарачунава Нови пружалац авио-услуга. Нови пружалац авио-услуга ужива исту заштиту у случајевима када је цена превоза Подносиоца пријаве нижа од вредности карте коју су издали Подносиоци пријаве.
- 2.9. Уговор о комбиновању тарифа закључен у складу са тачком 2. за конкретан Аеродромски пар траје највише пет (5) година по избору Новог пружаоца авио-услуга. Након тога, или ако Нови пружалац авио-услуга изабере краћи почетни период, Нови пружалац авио-услуга има право на аутоматско продужење уговора за даљи период од једне (1) године (тј. уговорен под истим условима) све док ови Услови буду на снази, под условом да оствари своје право на продужење уговора писменим обавештењем Подносиоцима пријаве најкасније тридесет (30) дана пре истека рока уговора. Нови пружалац авио-услуга такође има право на раскид уговора у било ком тренутку током почетног периода продужетка, уз писмену најаву најмање тридесет (30) дана унапред.
- 2.10. Сви уговори закључени у складу са тачком 2. за Аеродромски пар аутоматски престају у случају да Нови пружалац авио-услуга престане да обавља нове или увећане услуге на том Аеродромском пару.
- 2.11. Закључење Уговора о комбиновању тарифа подлеже одобрењу од стране Комисије након што је Повереник за надзор дао свој савет, посебно у погледу тога да ли су његови услови разумни.

3. Посебни уговори о сразмерној подели цене превоза

- 3.1. На захтев Новог пружаоца авио-услуга, без обзира на то да ли је пружање Конкурентне услуге авио-превоза отпочело на основу Слотова добијених од Подносиоца пријаве на основу ових Улова, Подносиоци пријаве ће закључити Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза са тим авио превозником (у даљем тексту: **Пружаоцем авио-услуга – молиоцем**) за саобраћај под условом да се на делу тог путовања саобраћај обавља на Аеродромском пару на коме се нуди Конкурентна услуга авио-превоза. На захтев Пружаоца авио-услуга – молиоца, Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза примењује се на све услуге авио-превоза Пружаоца услуга – молиоца на Аеродромском пару на којем се нуди Конкурентна услуга авио-превоза.
- 3.2. Уз поштовање тачке 3.1., за сваког од Подносиоца пријаве са којим предлаже закључење Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза у складу са овим Условима, Пружалац услуга – молилац може изабрати до петнаест (15) рута које се са њом повезују (*behind/beyond routes*).

- 3.3. Пружалац авио-услуга – молилац може одабрати тарифну класу, или класе на које ће се примењивати Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза, под условом да је на Аеродромском пару свака од одабраних тарифних класа укључена у барем један постојећи Посебан уговор о подели цене превоза који је одговарајући Подносилац пријаве закључио са било којим другим превозником за руте о којима је реч, искључујући уговоре (или њихове одредбе) који су искључени на основу тачке 3.7. и све кодшер (codeshare) услове у оквиру постојећег уговора. Уз поштовање претходне реченице ове тачке 3.3., број тарифних класа које Пружалац авио-услуга – молилац може одабрати, не може бити већи од броја тарифних класа по кабини које је одговарајући Подносилац пријаве на основу постојећег Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза исте врсте одобрио неком другом превознику.
- 3.4. Ако Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза предвиђа услове за Пропорционалну расподелу линеарном стопом:
- (a) сразмерна подела линеарном стопом ће се примењивати само на објављене тарифе;
 - (b) он ће укључивати решења за сразмерну расподелу или дознаку важећих Q/YQ/YR доплата; и
 - (c) он неће спречити одговарајућег Подносиоца пријаве да изврши корекције у табели 2 АТРСо у складу са уобичајеном пословном праксом при примени уговора са Пропорционалном расподелом линеарном стопом. Уколико Пружалац авио-услуга – молилац сматра да је одговарајући Подносилац пријаве извршио корекције у табели 2 АТРСо које нису у складу са уобичајеном пословном праксом него да то представља покушај тог Подносиоца пријаве да Пружаоцу авио-услуга – молиоцу ограничи приступ попису, он може затражити од Повереника за надзор да провери јесу ли корекције које је извршио тај Подносилац пријаве у складу са овим Условима.
- 3.5. Уз поштовање преосталих одредаба тачке 3., Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза:
- (a) ће се закључити под условима (тарифе и накнаде за узајамно признавање карата) који су барем једнако повољни као услови које је одговарајући Подносилац пријаве уговорио на основу Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза са неким другим превозником за исту руту (укључујући Аеродромски пар) и у истој тарифној класи (осим услова који су искључени у оквиру постојећег Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза и услова који су искључени на основу тачке 3.7.). Ако одговарајући Подносилац пријаве нема одговарајућу тарифу ни код једног другог превозника, тарифа ће се утврдити у складу са тачком 3.8.;
 - (b) ће дозволити Пружаоцу авио-услуга – молиоцу могућност приступа попису једнаку оној коју имају остали Подносиоци пријаве; и

(c) ће обезбедити минимално време чекања на преседање на основу стандардне праксе на датом аеродрому и терминалу и које је разумно.

3.6. Уз поштовање тачке 3.17., сваки услов укључен у Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза (на пример, тарифе и накнада за узајамно признавање карата, број обухваћених тарифних класа и класа резервације) не сме никада бити неповољнији од одговарајућег услова у било ком Посебном уговору о сразмерној подели цене превоза који одговарајући Подносилац пријаве и Пружалац авио-услуга – молилац имају закључен на Почетни дан. Да би се узеле у обзир корекције у коришћењу тарифне класе, у сврхе тачке 3.3. и тачке 3.5. (a), тарифне класе које је одабрао Пружалац авио-услуга – молилац не морају бити исте тарифне класе наведене у било ком Посебном уговору о сразмерној подели цене превоза који постоји на Почетни дан, под условом да тражене тарифне класе у разумној мери одговарају тим наведеним тарифним класама.

3.7. У сврхе тачке 3.3. и тачке 3.5. (a), одговарајући Подносилац пријаве може искључити било који постојећи Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза који тај Подносилац пријаве има закључен са неким другим превозником, који би било непримерено узети у обзир, на пример:

(a) зато што је уговор *de minimis* (нпр. зато што је авионима тог Подносиоца пријаве на основу тог уговора у последњој финансијској години обављено мање од 1.000 летова); или

(b) зато што је уговор престао да важи.

Поред тога, Повереник за надзор ће искључити сваки Посебан уговор о сразмерној подели цене превоза или појединачне одредбе тих уговора за које је одговарајући Подносилац пријаве доказао, на начин прихватљив за Повереника за надзор, да би било непримерено да се укључе пошто су због изузетних околности ти уговори или одредбе изузетно повољни.

3.8. У сврхе тачке 3.5. (a):

(a) ако је рута укључена у барем један од постојећих Посебних уговора о сразмерној подели цене превоза који одговарајући Подносилац пријаве има са другим авио превозником и који није искључен на основу тачке 3.7., али је укључен у другачију тарифну класу од оне коју је одабрао Пружалац авио-услуга – молилац, услови се рачунају применом коефицијента просечне разлике у тарифама као између тарифне класе коју је одабрао Пружалац авио-услуга – молилац и тарифне класе за коју постоје услови са другим авио превозником;

(b) ако одабрана рута није укључена ни у једну тарифну класу у било којем од постојећих Посебних уговора о сразмерној подели цене превоза између одговарајућег Подносиоца пријаве и других авио превозника, тарифа на тој рути ће бити или тарифа коју међусобно договоре одговарајући Подносилац пријаве и Пружалац авио-услуга – молилац или најповољнија тарифа која се примењује на најсличнију руту (узимајући у

обзир факторе као што су принос и дужина лета) који су обухваћени постојећим Посебним уговором о сразмерној подели цене превоза тог Подносиоца пријаве. У случају да одговарајући Подносилац пријаве може да утврди постојање јасних и битних разлика између одабране руте и најприближније упоредивих рута, Повереник за надзор може извршити одговарајуће корекције тарифе.

- 3.9. Тачке 3.3. и 3.5. (а) у вези са тачкама 3.7. и 3.8., уз поштовање тачке 3.17., примењују се на основу онога што је повољније (за Пружаоца авио-услуга – молиоца) од ниже наведеног:
- (а) Посебни уговори о сразмерној подели цене превоза (и њихови услови) између одговарајућег Подносиоца пријаве и било ког другог превозника који постоје на Почетни дан, уз примерену индексацију која узима у обзир стандардну праксу у овој делатности (укључујући и праксу између Подносилаца пријаве); и
 - (б) Посебни уговори о сразмерној подели цене превоза (и њихови услови) између одговарајућег Подносиоца пријаве и било ког другог превозника који постоје на дан захтева за преговарање или поновно уговарање Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза.
- 3.10. Посебни уговор о сразмерној подели цене превоза ће се закључити на период од највише пет (5) година по избору Пружаоца авио-услуга – молиоца. Након тога, или уколико Пружалац авио-услуга – молилац одабере краће почетно трајање од онога на које има право на основу тачке 3.10., Пружалац авио-услуга - молилац има право на аутоматску обнову уговора за наредне периоде од по једне (1) године (тј. под истим условима) све док су на снази ови Услови, с тим што своје право на продужење уговора остварује достављањем писменог обавештења Подносиоцима пријаве најкасније тридесет (30) дана пре истека уговора. Пружалац авио-услуга – молилац такође има право на раскид уговора у било ком тренутку током почетног периода или продужења уз претходну писмену најаву тридесет (30) дана раније.
- 3.11. У року од четири (4) недеље од датума захтева Пружаоца авио-услуга – молиоца за закључење Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза, Подносиоци пријаве ће предложити нацрт Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза Поверенику за надзор у складу са тачком 3. Истовремено, Подносиоци пријаве по потреби достављају пратеће доказе.
- 3.12. У светлу обавеза које је Пружалац авио-услуга – молилац преузео и након консултовања са Комисијом, Повереник за надзор може од Подносилаца пријаве тражити објашњења и додатне доказе. Подносиоци пријаве ће доставити тражена објашњења и доказе у року од две (2) недеље од захтева Повереника за надзор, уколико Подносиоци пријаве не изнесу bona fide разлоге да им Комисија продужи овај рок.
- 3.13. Ако Повереник за надзор потврди да су достављена објашњења и докази довољни, Подносиоци пријаве ће, уколико је то потребно ревидирати нацрт Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза у року од две (2) недеље од

потврде Повереника за надзор. Ако Повереник за надзор затражи нову туру објашњења и доказа, Подносиоци пријаве ће поступити у складу са тачком 3.12.

- 3.14. На захтев Пружаоца авио-услуге – молиоца, нацрт Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза који су Подносиоци пријаве предложили на основу тачке 3.11. може се привремено примењивати, не доводећи у питање накнадне преговоре за закључење Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза.
- 3.15. Сви Посебни уговори о сразмерној подели цене превоза закључени на основу тачке 3:
 - (a) истичу аутоматски у случају да Пружалац авио-услуге – молилац престане да обавља директну Конкурентну услугу авио-превоза на Аеродромском пару, и
 - (b) могу уз сагласност Повереника за надзор бити предмет годишњег поновног уговарања. Тачка 3.9. (у вези са осталим члановима наведеним у њој) примењује се на свако годишње поновно уговарање.
- 3.16. Ако Пружалац авио-услуга – молилац сматра да услови које је предложио одговарајући Подносилац пријаве нису у складу са тачком 3, може затражити од Повереника за надзор да провери јесу ли ти услови у складу са овим Условима.
- 3.17. Закључење Посебног уговора о сразмерној подели цене превоза мора одобрити Комисија, након што Повереник за надзор дâ своје мишљење, посебно у погледу тога да ли су услови разумни.
- 3.18. У циљу избегавања недоумица, Подносиоци пријаве не смеју искључити Пружаоца авио-услуга – молиоца са рута и тарифних класа обухваћених Посебним уговором о сразмерној подели цене превоза. Подносиоци пријаве такође не смеју искључити Пружаоца авио-услуга – молиоца из одређених тарифних класа или рута које он у датом тренутку сразмерно дели на основу Мултилатералног уговора IATA о сразмерној подели цене превоза ако тарифе Пружаоца авио-услуга – молиоца покривају граничне трошкове превоза одговарајућег Подносиоца пријаве.

4. Уговори о међусобном признавању карата

- 4.1. На захтев Новог пружаоца авио-услуга, Подносиоци пријаве ће закључити Уговор о међусобном признавању карата за Аеродромски пар на коме услуге пружа Нови пружалац авио-услуга када нуде летове са председањем.
- 4.2. Сваки такав уговор о међусобном признавању карата подлеже следећим ограничењима:
 - (i) примењиваће се само на бизнис и економску класу;
 - (ii) он ће омогућити међусобно признавање карата на основу објављених тарифа Подносиоца пријаве за путовање у једном смеру када је издата

карта у једном смеру или половине објављене цене Подносилаца пријаве за повратну карту када је издата карта за повратно путовање;

- (iii) биће ограничен на стварни одлазни и долазни саобраћај на Аеродромском пару који обавља Нови пружалац авио-услуга;
- (iv) подлеже правилима МИТА и/или нормалним комерцијалним условима;
- (v) ће укључити могућност за Новог пружаоца авио-услуга, или путничку агенцију, да нуди карту за повратно путовање које обухвата путовање у једном смеру које обављају Подносиоци пријаве, а у другом смеру Нови пружалац авио-услуга.

4.3. У зависности од расположивости седишта у одговарајућој тарифној категорији, Подносиоци пријаве ће превести путника који има карту издату од стране Новог пружаоца авио-услуга за путовање на Аеродромском пару. Међутим, да би се избегле злоупотребе, Подносиоци пријаве могу захтевати да Нови пружалац авио-услуга или путник, у зависности од тога шта је примереније, плати (позитивну) разлику између цене коју наплаћују Подносиоци пријаве и цене коју наплаћује Нови пружалац авио-услуга. У случајевима када је цена Новог пружаоца авио-услуга нижа од вредности карте коју је издао, Подносиоци пријаве могу признати његову карту само до вредности цене коју наплаћује Нови пружалац авио-услуга. Нови пружалац авио-услуга ће уживати исту заштиту у случајевима када је цена Подносилаца пријаве нижа од вредности карте коју је издао.

4.4. Сви уговори о међусобном признавању карата закључени у складу са тачком 4. за конкретан Идентификовани пар градова ће аутоматски истећи у случају да Нови пружалац авио-услуга престане да пружа услуге на Аеродромском пару.

4.5. Закључење Уговора о међусобном признавању карата са Потенцијалним новим превозником мора одобрити Комисија, након што Повереник за надзор дâ своје мишљење. Комисија ће посебно оцењивати да ли су финансијски услови Уговора о међусобном признавању карата разумни.

5. Програм лојалности (FFP)

5.1. На захтев Новог пружаоца авио-услуга који нема сличан сопствени FFP и не учествује ни у једном од FFP Подносилаца пријаве, Подносиоци пријаве ће му дозволити да учествује у њиховом FFP за Аеродромски пар на коме је Нови пружалац авио-услуга почео да пружа услуге или повећао њихов обим. Уговор о FFP са Новим пружаоцем авио-услуга ће се закључити под условима који Новом пружаоцу авио-услуга омогућује једнак третман у погледу стицања и коришћења Милџа на Аеродромском пару какав уживају и Подносиоци пријаве.

5.2. Сваки уговор закључен у складу са овом тачком 5.:

- (a) ће аутоматски истећи у случају да Нови пружалац авио-услуга престане да обавља директне летове на Аеродромском пару; и

- (b) ће се закључити на период од највише пет (5) година по избору Новог пружаоца авио-услуга. Након тога, или ако Нови пружалац авио-услуга одабере краће почетно трајање од онога на које има право на основу овог члана 5.2., има право на аутоматску обнову уговора за наредне периоде од по једне (1) године (тј. под истим условима) све док су на снази ови Услови, с тим што своје право на продужење уговора остварује достављањем писменог обавештења Подносиоцима пријаве најкасније две (2) недеље након конференције о слотовима која претходи захтеваном продужењу. Нови пружалац авио-услуга такође има право на раскид уговора у било ком тренутку током почетног периода или продужења уз писмену најаву тридесет (30) дана унапред.
- 5.3. Уз поштовање члана 5.4., сваки услов укључен у уговор о програму лојалности закључен на основу ове тачке 5 никада не сме бити неповољнији него одговарајући услов у било ком Уговору о FFP између одговарајућег Подносиоца пријаве и Новог пружаоца авио-услуга који постоји на Почетни дан.
- 5.4. Закључење Уговора о FFP мора одобрити Комисија, након што Повереник за надзор дâ своје мишљење.

6. Повереник за надзор

6.1. Именовање Повереника за надзор

- 6.1.1. Повереник за надзор ће бити именован од стране Подносилаца пријаве под условима и у складу са доле описаним поступком који ће, када његово именовање одобри Комисија, обављати функције надзора над испуњавањем ових Улова преузетих од Подносилаца пријаве као и додатних обавеза које могу бити садржане у овом Решењу.
- 6.1.2. Комисија ће изабрати и именовати исто лице за Повереника за надзор у Републици Србији као и лице које је именовано за Повереника за надзор у Европској унији (енгл. Monitoring Trustee), од стране Европске комисије, а по основу решење о одобрењу концентрације усвојено дана 14. новембра 2014. године у предмету одлуке ЕУ бр. М.7333 - Алиталиа/Етихад.
- 6.1.3. Повереник за надзор ће бити независан од Подносилаца пријаве, те мора да познаје делатност авио саобраћаја и поступак за расподелу и размену слотова, и мора да има искуства и стручност за обављање ових послова (нпр. инвестициона банка, консултант специјализован за авио саобраћај или ревизор). Поред тога, не сме бити изложен никаквом сукобу интереса и у последње три (3) године није имао било какав директан или индиректан радни, консултантски или други однос са Подносиоцима пријаве и не сме имати сличан однос са Подносиоцима пријаве три (3) године по истеку мандата. Ради избегавања сумње, обављање функције повереника за надзор у осталим поступцима Комисије неће представљати препреку за именовање на функцију Повереника за надзор. Такође, неће се сматрати сукобом интереса ако Подносиоци пријаве за Повереника за надзор именују исто лице које је Европска комисија одобрила као Повереника за надзор у складу са предложеним условима које су јој доставили Подносиоци пријаве.

- 6.1.4. Подносиоци пријаве ће обезбедити да награда Поверенику за надзор буде довољна гаранција за ефикасно и независно испуњавање његових дужности.
- 6.1.5. У року од једне (1) недеље од Почетног дана, Подносиоци пријаве ће поднети Комисији на одобрење имена једног или више лица за које Подносиоци пријаве сматрају да су подобна за дужност Повереника за надзор. У предлогу ће се дати довољно информација како би Комисија могла да провери да предложени Повереник за надзор испуњава горе наведене захтеве и мораће садржати:
- (a) све услове предложеног ангажовања, који укључују све одредбе неопходне да би се Поверенику за надзор омогућило да извршава своје дужности на основу ових Улова; и
 - (b) скицу плана рада у којој се описује како Повереник за надзор намерава да извршава поверене задатке.
- 6.1.6. Под ограничењима предвиђеним у тачки 6.1.2., Комисија има право да одобри или одбије предложеног Повереника за надзор и да одобри предложени мандат уз евентуалне измене које сматра потребним да би Повереник за надзор испуњавао своје обавезе. Ако Комисија одобри само једно име, Подносиоци пријаве ће именовати то лице или установу за Повереника за надзор. Ако Комисија одобри више имена, Подносиоци пријаве могу изабрати и именовати Повереника између одобрених имена. Повереник за надзор ће се именовати у року од једне (1) недеље од одобрења Комисије, у складу са мандатом који је одобрила Комисија.
- 6.1.7. Ако Комисија одбије све предложене Поверенике за надзор, Подносиоци пријаве ће поднети имена барем још два лица или институције у року од једне (1) недеље од када их је Комисија званично обавестила о одбијању.
- 6.1.8. Ако Комисија одбије и накнадно предложене Поверенике за надзор, она ће именовати Повереника за надзор у складу са одобреним мандатом.

6.2. Мандат Повереника за надзор

- 6.2.1. Мандат Повереника за надзор посебно ће обухватити следеће обавезе и одговорности:
- (a) да прати да ли Подносиоци пријаве на задовољавајући начин извршавају обавезе предвиђене овим Уловима уколико су оне прописане овим Уловима;
 - (b) да предлаже Подносиоцима пријаве мере које Повереник за надзор сматра неопходним како би се обезбедило да Подносиоци пријаве испуњавају услове и обавезе предвиђене овим Решењем;
 - (c) да саветује и даје писмене предлоге Комисији у погледу подобности Уговора о ослобађању слотова и Потенцијалног новог превозника, Уговора о комбиновању тарифа, Посебног уговора о сразмерној подели

цене превоза, Codeshare уговора, Уговора о међусобном признавању карата и Уговора о FFP поднетих Комисији на одобрење на основу тачака од 1. до 5.;

- (d) да даје писмене извештаје Комисији о томе да ли Подносиоци пријаве испуњавају ове Услове као и о напретку у испуњавању његовог мандата, у којима наводи евентуалне аспекте у којима Подносиоци пријаве нису испунили предвиђене Услове или Повереник за надзор није могао да изврши своје дужности;
- (e) да посредује у евентуалним споровима који се односе на неки Уговор о ослобађању слотова, уколико је медијација договорена са другом страном или странама тог уговора и извештава Комисију о исходу медијације; и
- (f) да у сваком тренутку, на захтев Комисије, подноси писани или усмени извештај о питањима која спадају у оквир ових Улова.

6.2.2. У циљу избегавања недоумица, уз поштовање тачке 6.2.1., Повереник за надзор неће бити у обавези да учествује у комерцијалним преговорима између једног или више Подносилаца пријаве и трећег лица – превозника који закључују неки од уговора на основу ових Улова. Међутим, сваки тај уговор мора одобрити Комисија.

6.2.3. Сваки захтев трећег лица – превозника да Повереник за надзор провери да ли Подносиоци пријаве испуњавају Услове мора бити разуман. Повереник за надзор нарочито може одбити да изврши такву проверу ако треће лице – превозник није дало никакве доказе за наводно кршење ових Улова и/или се чини да поставља неразумне захтеве.

6.2.4. Подносиоци пријаве ће истовремено добити сваку верзију препорука које нису поверљиве, а које је Повереник за надзор дао Комисији (како је предвиђено тачком 6.2.1. (c)).

6.2.5. Извештаји предвиђени у тачкама 6.2.1. (c) до 6.2.1. (d) састављаће се на енглеском језику. Спољни правни заступници, односно адвокати ће бити задужени да организују превођење било ког извештаја и пратећег докумената на српски језик од стране судског тумача о трошку Подносилаца пријаве, као и да припреме резиме извештаја Повереника за надзор на српском језику који ће бити заједно достављен српској Комисији од стране предметних заступника, односно адвоката. Извештаје из тачке 6.2.1.(d) Повереник за надзор ће слати спољном правном заступнику, односно адвокату Подносилаца, у року од десет (10) радних дана, а који ће исте доставити Комисији у року од двадесет четири (24) радна дана, од краја сваке IATA сезоне, а рачунајући од тренутка именовања Повереника за надзор или у другачијем временском периоду како то одлучи Комисија, и наведени правни заступници, односно адвокати ће такође поднети извештај за наведени претходни период од једне IATA сезоне. Подносиоци пријаве ће истовремено добити неповерљиву копију сваког извештаја Повереника за надзор.

- 6.2.6. Подносиоци пријаве ће пружити Поверенику за надзор сву помоћ и информације, укључујући копије релевантних докумената, које Повереник за надзор разумно затражи у обављању свог мандата. Подносиоци пријаве ће платити примерену накнаду за услуге Повереника за надзор како је договорено у мандату.
- 6.2.7. Повереник за надзор има потпун и свеобухватан приступ свим пословним књигама, евиденцијама, документацији, управи или другим објектима запослених, локацијама и техничким информацијама Подносилаца пријаве неопходним за извршавање његових дужности на основу ових Улова.
- 6.2.8. Подносиоци пријаве ће обезбедити надокнаду Поверенику за надзор (и, по потреби, његовим запосленима, заступницима и саветницима) (сваки од њих у даљем тексту: Награђена страна) и сваку од Награђених страна ће ослободити одговорности, те овим дају сагласност да Награђена страна такође неће имати никакву одговорност према Подносиоцима пријаве за одговорности које произлазе из извршавања дужности Повереника за надзор на основу ових Улова, осим уколико те одговорности настану услед намерног кршења, несавесности, грубе непажње или намере Повереника за надзор (или, по потреби, његових запослених, заступника или саветника).
- 6.2.9. На трошак Подносилаца пријаве, Повереник за надзор може именовати саветнике, уз претходну сагласност Комисије, ако Повереник за надзор разумно сматра да је именовање тих саветника неопходно за обављање његових дужности у оквиру мандата, под условом да су накнаде настале по том основу примерене и да су Подносиоци пријаве о њима били консултовани.
- 6.3. Престанак мандата и остале одредбе
- 6.3.1. Престанак мандата Повереника за надзор од стране Европске комисије из било ког разлога ће такође аутоматски изазвати престанак његовог мандата у Републици Србији, а у складу са овим Уловима.
- 6.3.2. Ако Повереник за надзор престане да обавља своје функције на основу Улова или из било ког другог оправданог разлога, укључујући због постојања сукоба интереса на страни Повереника за надзор:
- (a) Комисија може, након што саслуша Повереника за надзор, захтевати од Подносилаца пријаве да замене Повереника за надзор; или
 - (b) уз претходно одобрење Комисије, Подносиоци пријаве могу заменити Повереника за надзор.
- 6.3.3. Ако је Повереник за надзор смењен, од њега се може захтевати да настави обављање својих функција док се не именује нови Повереник за надзор коме Повереник за надзор предаје све релевантне информације. Нови Повереник за надзор именује се у складу са поступком из тачке 6.1.

- 6.3.4. Поред тога што може бити смењен у складу са тачкама 6.3.1. и 6.3.2., Повереник за надзор престаје да врши функцију Повереника за надзор, само ако га Комисија смени са те функције. Међутим, Комисија може у сваком тренутку захтевати поновно именовање Повереника за надзор, ако се накнадно утврди да се Услови не спроводе у потпуности и правилно.
- 6.3.5. Сукобе или неслагања између одлука, сагласности и/или одобрења Европске комисије и Комисије, а у смислу примене одредби Услови одређених у Европској унији, у складу са Решењем ЕУ, у односу на ове Улове изречене у Републици Србији, ће решавати Повереник за надзор који ће бити исто лице и у Европској унији и у Републици Србији, а како је то предвиђено тачком 6.1.2. ових Услови.
- 6.3.6. У случају да сукоб или неслагање не буде решен од стране Повереника за надзор како је то предвиђено претходном тачком 6.3.5., првенство ће имати одлука, сагласност и/или одобрење оног ограна чија јурисдикција има ближу везу односно тежиште (енгл. *nexus*) са предметним питањем о којем се одлучује, односно даје сагласност и/или одобрење, односно у случају питања у вези са Римским аеродромом (FCO) коначно ће бити надлежна Европска комисија док у случају питања у вези са Аеродромом Београд-Никола Тесла (BEG) коначно ће бити надлежна српска Комисија.

7. Убрзани поступак за решавање спорова

- 7.1. Уговорима закљученим у циљу спровођења Услови у складу са тачкама од 1. до 6. ће се предвидети убрзани поступак за решавање спорова (у даљем тексту: **Убрзани поступак за решавање спорова**) описан у овој тачки 7. У случају да Потенцијални нови превозник, Пружалац авио-услуга – молилац, или Нови пружалац авио-услуга, у зависности од околности случаја, има разлога за сумњу да Подносиоци пријаве не испуњавају захтеве ових Услови у односу на то лице, примениће се овај Убрзани поступак за решавање спорова.
- 7.2. Сваки Потенцијални нови превозник, Пружалац авио-услуга – молилац или Нови пружалац авио-услуга, у зависности од околности случаја, који жели да користи Убрзани поступак за решавање спорова (у даљем тексту: **Страна молиља**) ће послати писмени захтев одговарајућем Подносиоцу пријаве (и копију Поверенику за надзор) наводећи детаљно разлоге који Страну молиљу наводе на сумњу да одговарајући Подносилац пријаве не испуњава захтеве из ових Услови (у даљем тексту: **Захтев**). Страна молиља и одговарајући Подносилац пријаве ће учинити све што је у њиховој моћи да изгледе све неспоразуме и реше све евентуалне спорове путем сарадње и консултација у разумном року који не сме бити дужи од петнаест (15) радних дана од пријема Захтева.
- 7.3. Повереник за надзор ће дати сопствени предлог (у даљем тексту: **Предлог Повереника**) за решавање спора у року од осам (8) радних дана, у коме ће се написмено навести мере које по потреби треба да предузме одговарајући Подносилац пријаве како би обезбедила поступање у складу са Условима у односу на Страну молиљу и биће спреман да на захтев олакша решавање спора.

- 7.4. Ако Страна молиља и одговарајући Подносилац пријаве не успеју да путем сарадње и консултација, како је предвиђено тачком 7.2., изгледе неспоразуме, Страна молиља ће послати обавештење (у даљем тексту: Обавештење) у смислу захтева за арбитражу Међународној привредној комори (у даљем тексту: **Арбитражна институција**), а копију тог Обавештења и захтева за арбитражу послаће одговарајућем Подносиоцу пријаве.
- 7.5. У Обавештењу ће се детаљно описати спор, разлика или потраживање (у даљем тексту: **Спор**) и оно ће, између осталог, садржати сва спорна питања, чињенична и правна, укључујући и евентуалне предлоге у погледу поступка, а уз њега ће се приложити сва документа на која се позива, нпр. документа, уговори, извештаји вештака и изјаве сведока. Обавештење ће такође садржати детаљан опис мера које супротна страна треба да предузме (укључујући, по потреби, нацрт уговора са свим релевантним условима и одредбама) и Предлог Повереника, укључујући и коментар о његовој примерености.
- 7.6. Одговарајући Подносилац пријаве ће у року од десет (10) радних дана од пријема Обавештења, поднети свој одговор (у даљем тексту: **Одговор**) у коме ће детаљно навести разлоге за своје понашање и између осталог изнети сва спорна питања, чињенична и правна, укључујући и евентуалне предлоге у погледу поступка, а уз њега ће приложити сва документа на која се позива (нпр. документа, уговори, извештаји вештака и изјаве сведока). Одговор ће, по потреби, садржати детаљан опис мера које та страна предлаже да предузме у односу на Страну молиљу (укључујући, по потреби, нацрт уговора са свим релевантним условима и одредбама) и Предлог Повереника (ако није већ поднет), укључујући коментар о његовој примерености.

Именовање арбитра

- 7.7. Арбитражно веће ће се састојати од три (3) члана. Страна молиља ће именовати свог арбитра у Обавештењу, а одговарајући Подносилац пријаве ће именовати свог арбитра у Одговору.
- 7.8. Арбитри које су именовали Страна молиља и одговарајући Подносилац пријаве у року од пет (5) радних дана од именовања другог арбитра ће именовати председника већа и о томе одмах обавестити стране и Арбитражну институцију, која ће одмах потврдити именовање сва три арбитра. Ако Страна молиља жели да о Спору одлучује арбитар појединац, то ће навести у Обавештењу. У том случају, Страна молиља и одговарајући Подносилац пријаве ће се договорити о именовању арбитра појединца у року од пет (5) радних дана од достављања Одговора и о томе обавештавају Арбитражну институцију. Ако Страна молиља и супротна страна не именују арбитра или ако се два арбитра не сложе око председника већа или ако се Страна молиља и одговарајући Подносилац пријаве не сложе око арбитра појединца, недостајућа именовања ће вршити Арбитражна институција. Трочлано арбитражно веће или арбитар појединац, зависно од случаја, овде се називају „Арбитражно веће”.

Арбитражни поступак

- 7.9. Спор ће коначно решити арбитража на основу правила МПК, са изменама или прилагођавањима која су овде предвиђена или која су потребна под датим околностима (у даљем тексту: **Правила**). Арбитража ће се спроводити у Лондону, Енглеска, на енглеском језику.
- 7.10. Поступак ће бити убрзани поступак. У том циљу, Арбитражно веће ће скратити све важеће процесне рокове на основу Правила уколико је то допуштено и примерено околностима. Страна молиља и супротна страна сагласне су за коришћење електронске поште за размену докумената.
- 7.11. Арбитражно веће ће чим буде практично изводљиво након потврде Арбитражног већа, одржати организациону конференцију у циљу разматрања свих процесних питања са странама у арбитражном поступку. Правила поступка ће се саставити и потписати Подносиоци пријаве у арбитражном поступку и Арбитражно веће на организационом састанку или након њега, а календар поступка ће утврдити Арбитражно веће. Усмена расправа ће се по правилу утврдити у року од два (2) месеца од потврде Арбитражног већа.
- 7.12. Да би се Арбитражном већу омогућило доношење одлуке, оно ће имати право да тражи релевантне информације од страна у арбитражном поступку, да именује вештаке и да их испитује на расправи и да свим одговарајућим средствима утврђује чињенице. Арбитражно веће ће такође имати право да тражи помоћ Повереника за надзор у свим фазама поступка, ако се са тиме сагласе стране у арбитражном поступку.
- 7.13. Арбитражно веће неће смети да открије поверљиве информације и примениће стандарде који важе за поверљиве информације на основу Уредбе о концентрацијама. Арбитражно веће ће моћи да предузме мере неопходне за заштиту поверљивих информација, посебно тако што ће приступ поверљивим информацијама ограничити на Арбитражно веће, Повереника за надзор, Комисију и спољног правног заступника и вештаке супротне стране.
- 7.14. Терет доказа у сваком спору на основу ових Правила ће се сносити на следећи начин: (i) Страна молиља мора доставити доказ о *prima facie* случају и (ii) ако Страна молиља достави доказе о *prima facie* случају, Арбитражно веће мора пресудити у корист Стране молиље уколико одговарајући Подносилац пријаве не поднесе супротне доказе.

Учешће Комисије

- 7.15. Комисији је омогућено да учествује у свим фазама поступка тако што ће:
- (a) да прима све писане поднеске (укључујући документе и извештаје, итд.) које достављају стране у арбитражном поступку;
 - (b) да прима све налоге, привремене и коначне одлуке и осталу документацију коју Арбитражно веће размењује са странама у арбитражном поступку (укључујући Правила поступка и календар поступка);

- (c) имати прилику да подноси тзв. извештаје пријатеља суда (*amicus curiae*); и
- (d) да буде присутна на расправи/расправама и да има право да поставља питања странама, сведоцима и вештацима.

Арбитражно веће ће проследити, или наложити странама у арбитражном поступку да без одлагања проследи Комисији сва наведена документа. У случају неслагања између страна у арбитражном поступку у вези са тумачењем ових Улова, Арбитражно веће је овлашћено да затражи тумачење Комисије у вези са Условима пре него што донесе одлуку у корист једне од страна у арбитражном поступку и обавезно је да уважи такво тумачење.

Одлуке Арбитражног већа

- 7.16. Арбитражно веће ће одлучивати о спору на основу Улова и овог Решења. О питањима која нису обухваћена овим Условима и Решењем одлука ће се заснивати на Закону о заштити конкуренције и у складу са српским правом. Арбитражно веће доноси све одлуке већином гласова.
- 7.17. На захтев Стране молиље, Арбитражно веће може донети привремену одлуку о Спору. Привремена одлука ће бити донета у року од једног (1) месеца од потврде Арбитражног већа. Привремена одлука се може примењивати одмах и по правилу остаје на снази до доношења коначне одлуке.
- 7.18. Арбитри по правилу доносе коначну одлуку у року од шест (6) месеци од потврде Арбитражног већа. Овај рок се у сваком случају продужава за онолико времена колико је Комисији потребно да достави тумачење ових Улова ако то затражи Арбитражно веће.
- 7.19. Арбитражно веће ће у својој привременој одлуци, као и у коначној одлуци, навести мере, ако их има, које одговарајући Подносилац пријаве треба да предузме да би поступио у складу са овим Условима у односу на Страну молиљу (нпр. прецизира уговор укључујући све релевантне услове и одредбе). Коначна одлука ће бити коначна и обавезујућа за све стране у арбитражном поступку и њоме ће се решити Спор и утврђују евентуална потраживања, предлози или захтеви поднети Арбитражном већу.
- 7.20. Арбитражном одлуком ће се такође утврдити накнада трошкова за страну у чију корист је донета одлука и расподела трошкова арбитраже. У случају доношења привремене одлуке или ако је иначе примерено, Арбитражно веће ће навести да се начини и услови утврђени коначном одлуком примењују ретроактивно.
- 7.21. Стране у арбитражном поступку ће припремити верзију коначне одлуке која не садржи пословне тајне и није поверљива. Комисија може објавити ту верзију одлуке која није поверљива.

7.22. Ништа у арбитражном поступку неће имати утицаја на овлашћења Комисије да доноси одлуке у вези са овим Условима, а у складу са својим овлашћењима на основу Закона о заштити конкуренције.

8. Клаузула о ревизији и прелазне одредбе

8.1. Комисија може по потреби, у одговору на захтев Подносилаца пријаве који пруже ваљан основ, поткрепљен и извештајем Повереника за надзор:

- (a) да одобри продужење рокова предвиђених овим Условима, или
- (b) да укине, измени или промени, у изузетним околностима, једну или више обавеза у овим Условима.

8.2. Ако Подносиоци пријаве траже продужетак рока, они ће Комисији поднети захтев најкасније један (1) месец пре истека тог рока, уз навођење оправданих разлога, односно ваљаног основа. Само у изузетним случајевима, Подносиоци пријаве ће имати право да траже продужетак рока током последњег месеца који претходни истеку одређеног временског периода.

8.3. Ради избегавања сваке сумње, Подносиоци пријаве се овим путем обавезују да ће Повереник за надзор Комисији да подноси редовне извештаје о извршавању ових Услова на крају сваке IATA сезоне. Уколико било који извештај и пратећи документи буду на страном језику, спољни правни заступници, односно, адвокати Подносилаца пријаве ће бити задужени да о трошак Подносилаца пријаве, организују превођење докумената на српски језик од стране судског тумача, као и да припреме одговарајући резиме извештаја Повереника за надзор на српском језику.

8.4. У случају да Комисија мора да преведе сопствену изјаву воље, одлуку, сагласност, извештај или други документ на страни језик, а који ради извршења ових Услова, треба да упути, односно пошаље Поверенику за надзор, спољни правни заступници, односно, адвокати Подносилаца пријаве ће организовати такво превођење на страни језик од стране судског тумача, а о трошку Подносилаца пријаве, с тим што ће такав превод бити достављен Комисији ради давања сагласности.

IV УСВАЈА СЕ предлог подносилаца пријаве од 4. децембра 2014. године, дат са циљем да спровођење концентрације из става I овог решења, испуњава услове за одобравање, па се одређују услови у облику мера понашања и то:

„Подносиоци пријаве се такође обавезују да непосредно обавесте Комисију у вези са одређеним кључним скоријим тржишним индикаторима, а према сопственом нахођењу, и/или на сваки такав захтев од стране Комисије.“

V УСЛОВИ ИЗ СТАВА III И СТАВА IV ЋЕ ступити на снагу даном усвајања и пријема решења Комисије о одобрењу концентрације од стране Подносилаца пријаве, уз услов Закључења концентрације - упис акција Нове Алиталије од стране Етихада. Подносиоци пријаве се обавезују да обезбеде да Услови буду обавезујући и за сваког правног следбеника – привредно друштво које настане на основу предметне концентрације.

VI УТВРЂУЈЕ СЕ да су подносиоци пријаве концентрације благовремено и у целости извршили уплату накнаде предвиђене у члану 2. тачка 7. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије за заштиту конкуренције у укупном износу од 50.000,00 (педесетхиљада и 00/100) ЕУР, што представља износ прописане висине накнаде за издавање решења о одобравању концентрације у испитном поступку и условном одобрењу концентрације, и то на тај начин, што је дана 22. августа 2014. године на девизни рачун Комисије за заштиту конкуренције отворен код Народне банке Србије извршена уплата износа од 25.000,00 (двадесетпетхиљада) ЕУР, а дана 21. октобра 2014. године уплата износа од 25.000,00 (двадесетпетхиљада) ЕУР на исти девизни рачун Комисије за заштиту конкуренције.

Образложење

Италијански авио-превозник Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A., са седиштем у Piazza Almerico Da Schio s.n.c., 00054 Fiumicino, Рим, Италија, (у даљем тексту: Алиталиа или Стара Алиталиа) и јавно акционарско друштво Etihad Airways P.J.S.C., чије је регистровано седиште пословања на адреси New Airport Road, P.O. Box 35566, Абу Даби, Уједињени Арапски Емирати, (у даљем тексту: Етихад или заједно Алиталиа и Етихад – подносиоци пријаве) заједнички су поднели Комисији за заштиту конкуренције (у даљем тексту: Комисија) дана 25. августа 2014. године, Пријаву концентрације заведену под бројем: 6/0-02-581/2014-1 (у даљем тексту: пријава). Предметна пријава поднета је ради стицања заједничке контроле горе наведених друштава у смислу члана 17. Закона, над новооснованим друштвом New Alitalia (у даљем тексту: Нова Алиталиа или циљно друштво) чији су оснивачи ова друштва, а које ће бити контролисано од стране друштава Стара Алиталиа и Етихад. Пријава је поднета преко пуномоћника Богдана Гецића и других адвоката из адвокатске канцеларије Самарцић из Београда, ул. Краља Петра бр. 18.

Новоосновано друштво ће пословати на дугорочној основи и имаће све функције независног учесника на тржишту. Прво од његових друштава оснивача – Алиталиа, јесте авио-превозник са основним аеродромом у Риму - Фјумићино (Rome Fiumicino). Ваздушни превоз путника чини претежну делатност Алиталие, која у обављању те делатности ангажује 130 летилица, са којима је у претходној пословној години превезено око 24 милиона путника. Капитал првог од ових друштава (Алиталиа), у власништву је већег броја учесника на тржишту. Као главне акционаре Алиталие, подносилац пријаве означио је даље наведена друштва и определио њихову појединачну процентуалну партиципацију у власништву овог друштва. То су Intesa Sanpaolo (20,6%), Poste Italiane (19,5%), UniCredit (13%), IMMSI (10,2%), Atlantia (7,4%), Air France-KLM (7,1%) и други учесници на тржишту 22,2%. Други подносилац пријаве је национални авио-превозник Уједињених Арапских Емирата и у потпуном је власништву Владе Абу Дабија. Основана делатност друштва Етихад јесте пружање услуга у сектору ваздушног превоза путника. Претежно нуди редовне летове преко свог основног аеродрома у Абу Дабију, који укључује кратколинијске и средњелинијске летове унутар Блиског истока, као и интерконтиненталне летове ка Северној Америци, Европи, Африци, Аустралији и Азији. У овом тренутку Етихад располаже флотом од 92 путничка авиона, а мрежа путничких линија састоји се од 103 дестинације у 63 земље. Етихад има 47 code-share партнерстава са различитим авио-превозницима. У друштво које заједнички оснивају подносиоци ове пријаве, Алиталиа

ће пренети скоро сву имовину и неке обавезе повезане са тренутним Алиталијиним активностима у погледу ваздушног саобраћаја, запослених, ваздухоплова, ствари и права, уговора, повезаних друштава, „Alitalia“ жиг и, сва са њим повезана права интелектуалне својине. То конкретно значи да ће стара Алиталиа, као свој улог у Нову Алиталију, унети име, послове, особље, поступке и процедуре. По том основу Алиталиа ће, како је наведено у првом ставу изреке бити власник 51% акција у новооснованом друштву, док ће Етихад као други члан друштва имати номинално мањи акционарски удео, који износи 49% стечених акција у друштву Нова Алиталиа. Конкретно, Етихад ће наведени власнички удео у новом друштву обезбедити кроз упис акција резервисаних за њега, а на основу уноса [...]¹ милиона ЕУР у Нову Алиталију.

У оквиру достављене документације и свих прилога који се налазе у списима предмета, Комисија је утврдила и облике активности и присутности учесника ове концентрације у Републици Србији. Етихад има регистровани огранак у Београду, чија је регистрована делатност – ваздушни превоз путника. Ова инострана авио-компанија власник је 49% акција у националном авио-превознику - Air Serbia, над којим врши заједничку контролу са Владом Републике Србије. Осим над Air Serbia, Етихад по основу удела од 40% у капиталу компаније Air Seychelles, врши заједничку контролу и над овом компанијом, која не организује летове ка Европи, у складу са чиме не постоје никаква компетитивна преклапања са Air Seychelles. Поред претходних информација, подносиоци пријаве Комисији су доставили и податке који се односе на најзначајније не-контролне уделе Етихада у другим авио-превозницима, као што су Air Berlin (29,21%), Jet Airways (24,9%), Virgin Australia (22,9%) и Air Lingus (4,99%). Претходно достављени податак који је садржан у иницијалној пријави, а којим се утврђује и то да Етихад поседује 33% удела у компанији Darwin Airlines, поносилац је накнадно исправио. Конкретно, Комисија је обавештена о стварном чињеничном стању према коме Етихад још увек не поседује наведени проценат удела у овој компанији, с обзиром да је ово стицање предмет одобрења надлежног регулаторног органа. Наведени власнички удео биће остварен на начин што ће Етихад своје потраживање настало по основу датог зајма, конвертовати у капитал. Алиталиа је у Републици Србији присутна преко свог представништва чије је седиште у Београду, а његова претежна регистрована делатност јесу „остале услужне активности подршке пословању“.

Увидом у део достављене документације који се тиче висине остварених годишњих прихода Алиталие и Етихада, како на светском тржишту, тако и на тржишту Републике Србије која претходи години спровођења ове концентрације (2013.), утврђено је да су вишеструко премашени законски прагови за подношење пријаве. Конкретно, Етихад је у претходној пословној години остварио приход на светском тржишту, нешто нижи од [...] (USD), док је приход истог друштва у Републици Србији за 2013. годину, исказан на нивоу нешто нижем од [...] USD (приликом навођења овог износа, подносилац пријаве је дао и објашњење реалног значења наведеног износа). Реч је о томе да сходно Обавештењу о консолидованој јурисдикцији Европске уније и пракси Европске комисије, промет друштава над којима постоји заједничка контрола такође се укључују у промет остварен у претходној години, као део пријаве концентрације. На тај начин наведена вредност представља 50% укупних прихода Air

¹ Акт садржи заштићене податке. Заштићени подаци приказани су ознаком [...] или у распону који Комисија сматра одговарајућим начином заштите.

Serbia из 2013. године. Алиталиа као други подносилац пријаве, у 2013. години остварила је приход на светском тржишту од око [...] ЕУР док је приход истог друштва у Републици Србији износио око [...] ЕУР. На основу овде изнетих индикатора, Комисија је констатовала испуњеност финансијских услова из члана 61. Закона, па је закључено да је у конкретном случају постојала обавеза подношења пријаве концентрације Комисији, ради издавања одобрења за њено спровођење и да су подносиоци поступили на исправан начин када су ову концентрацију пријавили Комисији.

Након разматрања предметне пријаве концентрације у њеном иницијалном облику, Комисија је основано претпоставила да пријављена концентрација не испуњава услове дозвољености из члана 19. Закона, па је из таквих разлога, утврдила да су испуњени услови за поступак испитивања ове концентрације по службеној дужности, сагласно члану 62. став 1. Закона. Сходно наведеном, поступак, започет по пријави предметне концентрације од 25. августа 2014. године, настављен је као поступак по службеној дужности. Конкретно, дана 8. октобра 2014. године, Председник Комисије донео је Закључак ради испитивања да ли намеравана концентрација испуњава услове дозвољености у смислу члана 19. Закона. Истим Закључком позвана су сва лица која располажу подацима, исправама или другим релевантним информацијама, које могу допринети утврђивању исправног чињеничног стања у овом поступку, да исте неодложно доставе Комисији.

У циљу утврђивања свих битних чињеница за оцену дозвољености предметне концентрације, Комисија је током спроведеног поступка, у форми процесног закључка, наложила достављање дефинисаних података, информација и потребних објашњења, како подносиоцима пријаве, тако и другим учесницима значајним за предметну концентрацију. Овакво поступање Комисије, учињено је са становишта процене да учесници на тржишту којима се је Комисија обратила, као и одређене институције, могу обезбедити достављање таквих информација које су од важности за ток поступка, као и карактер саме одлуке Комисије. У наставку овог образложења, овакви извори података ће бити појединачно набројани, укључујући и оквир питања која су им постављана, као и примљене одговоре по истима.

Подносиоци пријаве су у прописаном року извршили уплату предвиђене висине новчаних средстава за издавање акта Комисије у скраћеном поступку, што је констатовано у ставу VI диспозитива, као и накнадну уплату износа која је извршена у висини наведеној у овом ставу диспозитива и у наложеном року, а након доношења Закључка бр. 6/0-02-581/2014-5 од 8. октобра 2014. године, којим се поступак започет по пријави концентрације наставља као поступак испитивања концентрације по службеној дужности, па се констатује да су све финансијске обавезе подносилаца пријаве према Комисији, извршене благовремено и у целисти.

На основу увида у садржај поднете пријаве, обим и структуру расположивих информација, Комисија је поднету пријаву квалификовала као непотпуну, будући да иста у свим својим деловима није била у свему усаглашена са Уредбом о садржини и начину подношења пријаве концентрације („Службени гласник РС“ бр. 89/09). У том смислу Комисија је подносиоцима пријаве дописом од 23. септембра 2014. године, наложила достављање допуне пријаве ове концентрације. Поступајући у складу са налогом Комисије, пуномоћник подносилаца пријаве дана 30. септембра 2014. године, доставио је тражене податке, информације и образложења. Од стране подносилаца

пријаве, пред Комисијом је постављен образложени захтев којим је затражена заштита одређених података достављених Комисији, а који се односе на подносиоце пријаве, односно учеснике ове концентрације. Председник Комисије решавајући по наведеном захтеву, донео је 3. октобра 2014. године Закључак о заштити података бр. 6/0-02-583/2014-4.

Подносиоци пријаве, дана 29. октобра 2014. године, Комисији су, преко пуномоћника доставили поднесак насловљен као Одрицање од права на заштићеност података. У наведеном документу Alitalia и Etihad дају своју сагласност да Комисије може да размењује са Европском комисијом оне документе, писане изјаве, податке о тржишним уделима и друге релевантне податке који се директно и искључиво односе на ову концентрацију. По основу садржаја овог документа, Комисији су преко пуномоћника стављени на располагање и коришћење неки од ових докумената у њиховом преводу на српски језик који су били од важности у поступку утврђивања кључних чињеница на којима је Комисија темељила своју одлуку у предметној управној ствари.

Подносиоци пријаве закључили су 8. августа 2014. године, Уговор о имплементацији трансакције (који је Комисији достављен у верзији на енглеском језику, као и у верзији превода овог документа на српски језик, а исти има значење правног основа пријављене концентрације). Тим документом је као рок за окончање различитих питања од важности за трансакцију, укључујући и добијања свих неопходних одобрења за спровођење концентрације, одређен 31. октобар 2014. године. Ради се о томе да након тог датума започиње тзв. зимска сезона летења 2014/2015. У вези са том чињеницом, учесницима пријављене концентрације, од изузетне важности јесте да до овог рока, осигурају да комерцијални аспекти ове трансакције могу да почну са применом у најкраћем реалном року. То из разлога, како би се задовољио претходно наведени и за учеснике концентрације у смислу успешности њиховог даљег пословања, изузетно значајан комерцијални рок (а то је почетак зимске сезоне).

[...]

Предвиђен је и аутоматски раскид уговора, под претпоставком пробијања рокова који су предвиђени као крајњи рокови за реализацију ове трансакције. Заједно са претходно наведеним уговором, правни основ ове концентрације „гради“ и Комерцијални уговор о сарадњи, који су закључиле заинтересоване стране, а чији је циљ да повећа конкурентност и профитабилност авио-компанија Етихад и Алиталиа као уговорних страна. Као подручја сарадње која ће бити регулисана оваквим уговором, издвојени су: [...].

Комисији су као акти који чине правни основ пријављене концентрације, достављени и Уговор акционара (у форми нацрта), који ће бити потписан између Етихада и Алиталие, по закључењу трансакције (Closing).

[...]

Конечно, последњи од достављених докумената који према тумачењу подносилаца пријаве чине правни основ ове концентрације, јесте Статут Нове Алиталие. Овим документом су прописане надлежности сваког од органа друштва, као и начин доношења одлука у оквиру њихових статутарних компетенција.

[...].

Комисија је прихватила предложену дефиницију релевантног тржишта производа/услуга, које је за потребе овог поступка дефинисано као тржиште пружања услуга превоза путника ваздушним путем. Поред овде наведеног релевантног тржишта производа/услуга, подносиоци пријаве, кандидовали су и друга релевантна тржишта производа/услуга, која ће у даљем тексту бити наведена, а чијим се испитивањем у конкретном поступку Комисија није бавила, из разлога који ће у наставку текста бити детаљније образложени.

Фокус свих аналитичких активности спроведених од стране Комисије у овом поступку, односио се на тржиште превоза путника у ваздушном саобраћају.

Као друга потенцијална релевантна тржишта производа/услуга, подносиоци пријаве наводе и следећа тржишта на којима учесници ове концентрације обављају своју активност.

Прво од њих је тржиште пружања услуга карго превоза, у којој области активности су присутни како Етихад тако и Алиталиа. У пружању ове врсте ваздушног превоза (превоз терета), Етихад ангажује своју специјализовану карго флоту, док Алиталиа – као други учесник предметне концентрације за реализацију истих услуга, користи трупни карго простор своје путничке флоте. Тржишна позиција учесника концентрације у делатности превоза робе ваздушним путем, од стране подносилаца, процењена је за различите географске области које су „покривене“ овом врстом ваздушно-превозничких услуга, о чему су детаљније информације садржане у списима предмета. Конкретно, ако се анализирају тржишни удели како учесника концентрације, тако и Air Serbia у превозу робе ваздушним путем, онда заједнички ваздушни карго превоз ових учесника, исказан у тонажи превезеног терета, у Европи (која је једини регион у карго превозу на коме учествују сва горе наведена друштва), износи свега /0-5%.

Друго тржиште јесте тржиште одржавања, поправке и ремонта („ОПР“). Air Serbia учествује на овом тржишту кроз понуду услуга линијског одржавања на Аеродрому „Никола Тесла“ у Београду. Не постоји хоризонтално преклапање у оквиру ове активности на аеродромима у Републици Србији, односно Републици Италији.

Земаљско опслуживање обухвата услуге опслуживања авиона, путника и пртљага – као посебно и специфично релевантно тржиште производа. Услуге овакве врсте по правилу се односе на одређене (конкретне) аеродроме, на којима се исте пружају. Због тога се такве услуге које су неопходне на једном аеродрому, не могу заменити истоветним услугама које се нуде на другом аеродрому. Предметна

трансакција неће створити никаква хоризонтална преклапања у овом сегменту делатности, из разлога што Алиталиа као учесник ове концентрације, не врши никакве услуге земаљског опслуживања у Републици Србији.

Исти закључак односи се и на тржиште пружања кетеринг услуга, на коме изостаје било какво преклапање Air Serbia са Алиталијом, као учесником ове концентрације, које друштво не пружа кетеринг услуге на српском тржишту.

Конечно, као посебно релевантно тржиште, према наводу подносилаца пријаве, може се посматрати и тржиште тзв. Програма честих путника (FFP-Frequent Flyer Programmes). Ово тржиште познато је и под називом тржиште Програма лојалности. Између Етихадовог и Алиталијиног програма нема било каквог преклапања, нити ма каквих утицаја на тржиште Републике Србије.

На основу анализе свих елемената предметне пријаве и прилога које су подносиоци доставили Комисији, закључено је да је за доношење правилне одлуке по овој пријави, потребно прибавити и додатне податке и утврдити различите чињенице, а што није било могуће учинити само на основу коришћења садржаја предметне пријаве. Из наведених разлога, Комисија је након доношења Закључка којим се управни поступак започет по пријави предметне концентрације, наставља као поступак по службеној дужности, спровела одређени број активности, ради прикупљања додатних података и информација од значаја за ток и исход предметног поступка.

Члан 62. став 2. Закона, прописује да уколико се у току поступка испитивања пријављене концентрације, утврди да су испуњени услови за поступак испитивања по службеној дужности из става 1. овог члана, поступак ће се наставити по службеној дужности, на основу закључка који доноси Председник Комисије, а што је у конкретном случају и учињено, на начин како је то претходно наведено. Предметни Закључак од стране Председника Комисије донет је ради испитивања да ли намеравана концентрација испуњава услове дозвољености у смислу члана 19. Закона. Истим Закључком позвана су сва лица која располажу подацима, исправама или другим релевантним информацијама, које могу допринети утврђивању исправног чињеничног стања у овом поступку, да исте неодложно доставе Комисији.

У члану 19. Закона утврђено је да су концентрације учесника на тржишту дозвољене, сем уколико њиховим спровођењем не наступа значајно ограничавање, нарушавање или спречавање конкуренције на тржишту Републике Србије, а нарочито ако би то ограничавање, нарушавање или спречавање било резултат стварања или јачања доминантног положаја. Овим чланом ближе је прописано у односу на које околности Комисија утврђује дозвољеност концентрације, а у спроведеном поступку констатовано чињенично стање проистицало је управо из примене ових законских одредби.

Поступајући по наведеном Закључку, на основу члана 38. став 7. Закона и Овлашћења Председника Комисије бр. 6/0-02-581/2014-6 од 13. октобра 2014. године за спровођење предметног испитног поступка, овлашћено лице Стручне службе Комисије (у даљем тексту: службено лице), спровело је све предвиђене и потребне радње, током предметног испитног поступка.

За потребе овог испитног поступка, Комисија се процесним закључком

обратила матичном аеродрому компаније Air Serbia - Аеродрому „Никола Тесла“ у Београду, од којег је у форми налога затражено достављање одговора на следећа питања и то:

- Оцену тачности тврдње која је у сумару предметне пријаве изнета од стране подносилаца, а којом се констатује да Аеродром „Никола Тесла“ у Београду не спада у групу аеродрома са ограниченим капацитетима, што значи да технички лимити нису попуњени, због чега постоје слободна места за нове уласке на тржиште;
- Образложење и тумачење разлога претежно краткорочног наступања нискотарифних компанија (LCC компаније) у ваздушном превозу путника на конкретним линијама лета (путним правцима) са поласцима из Београда;
- Третманом у погледу аеродромских накнада и цене аеродромских услуга на аеродрому у Београду, који имају LCC компаније, у односу на цене истоврсних услуга које овај аеродром обезбеђује и наплаћује националном авио-превознику и другим иностраним авио-превозницима који не спадају у категорију LCC авио-превозника (у смислу овог захтева затражено је и достављање важећег ценовника аеродромских услуга, који примењује београдски аеродром);
- Објашњење поступка добијања слотова на путним линијама за које постоји интерес за улазак на исте од стране LCC компанија, на конкретном правцу превоза путника. Такође, од стране аеродрома затражено је и мишљење о разлозима уласка/изласка ових авио-превозника на/са конкретне линије авио-превоза. Осим тога, Комисија је од аеродрома затражила и мишљење у вези са тиме да ли су овакве одлуке LCC компанија увек и искључиво опредељене њиховом пословном политиком, те да ли је у погледу предметног питања ова категорија превозника равноправна са осталим авио-компанијама.

По редоследу постављених и горе наведених питања Комисије, дана 10. новембра о.г., у Комисију је примљен одговор Аеродрома „Никола Тесла“ Београд, у коме се указује на следеће:

- Да аеродром „Никола Тесла“ – Београд не спада у категорију аеродрома на коме се спроводи поступак додељивања слотова. Технички лимити на овом домаћем аеродрому нису попуњени, из којих разлога је потврђено постојање слободних места за нове уласке на тржиште;
- У односу на уобичајено понашање LCC компанија које се тиче претежно њиховог краткорочног задржавања на одређеним путним правцима, аеродром у свом одговору сматра да је пословна политика ових компанија таква, да из опсега расположивих рута, реализују само оне које имају најбољи процењени финансијски ефекат;
- Указано је на истоветан третман свих авио-компанија, који је у складу са смерницама развоја ваздухопловног тржишта кроз стимулације у плаћању аеродромских накнада у Републици Србији, што значи да LCC компаније од стране аеродрома ни на који начин нису третиране другачије од осталих учесника активних на тржишту превоза путника ваздушним путем, на основу којих је утврђен ценовник аеродромских услуга, који је у прилогу одговора достављен Комисији;

- Поступак обезбеђења слотова у готово читавом свету спроводи се под окриљем организације IATA (International Air Transport Association) уз сарадњу координатора и авио-превозника. Слотови се додељују (времена полетања и слетања) на оним аеродромима на којима постојећи капацитети нису довољни да у дужем периоду задовоље потребе превозилаца. Пред сваку сезону авио-превозници пријављују ред летења, у складу са својим преференцијама, односно жељеним терминима летова, без обзира да ли су претходно већ били учесници на траженим линијама или не. У оном временском интервалу у којем капацитети аеродрома задовољавају тражњу, превозници добијају слотове које су захтевали. У ситуацији када капацитети аеродрома нису у стању, односно нису довољни да опслуже све тражене летове, додељују се слотови према прописаним правилима за овакве ситуације, а који могу, али не морају да одговарају оном времену које је захтевано од стране превозилаца. Постоје различита правила за добијање слотова када су захтеви изнад техничких капацитета конкретног аеродрома. При таквој ситуацији најважнији и најчешће коришћени критеријум, јесте право тзв. „историјског слота“, по коме превозилац који је у претходној сезони обављао летове у временима које тражи и у новој сезони, има предност над превозником који тек планира улазак на конкретну путну линију. У овом критеријуму садржана је предност превозника који већ учествују у обављању саобраћаја на одређеној ваздушној путној линији. Постоји могућност размене слотова између појединих авио-превозника, што се спроводи према стриктно прописаним правилима.

Осим претходно наведених одговора, Аеродром „Никола Тесла“, Комисији је доставио и копију одговора који су од стране овог друштва упућени Европској комисији по њеним упитима, као и друге релевантне документе из комуникације Европске комисије и Аеродрома „Никола Тесла“ (записник са телеконференције одржане 24. октобра 2014. године, између наведених страна, као и њихова кореспонденција путем електронске поште). Из наведених извора достављени су подаци о свим новим уласцима на тржиште превоза путника ваздушним путем, који су се на анализираним путним правцима, догодили током последње 4 IATA сезоне. Такође, у ставовима Аеродрома није сагледан нити истакнут, ниједан негативни утицај спровођења ове трансакције на пословање Аеродрома „Никола Тесла“.

Током предметног поступка, Комисија је користила и одговоре које су учесници концентрације доставили Европској комисији по њеним питањима, а који су у тексту њиховог превода на српски језик достављени Комисији. Између осталог, једно од питања односило се је на то да ли Алиталиа учествује на линији Београд-Милано.

[...].

На основу анализе предметних одговора као и разматрања релевантних чињеница на које су упутили учесници ове концентрације при достављању Европској комисији својих одговора, Комисија је проценила и потенцијалне ценовне ефекте оваквих пословних аранжмана (code-share).

[...].

Подносиоци пријаве, поступајући по Закључку Службеног лица од 12. новембра 2014. године, доставили су Комисији 17. новембра о.г. превод (са енглеског језика који је оверен од стране овлашћеног судског преводиоца), већег броја code-share уговора, који су средином прошле деценије закључени између тадашњег националног превозника – ЈАТ Airways и Алиталие.

[...].

Code-sharing аранжмани дозвољавају да партнер неког другог превозника, пласира његове летове под својом ознаком. Ове врсте уговора представљају уобичајену појаву у области ваздушног превоза путника, а превозници активни у овој грани саобраћаја, често имају у сваком тренутку потписан већи број уговора са другим превозницима.

[...].

Code-share споразум између Алиталије и Air Serbia сврстан је у групу тзв. споразума „заузетог простора“ у ваздухоплову, а односи се на поделу седишта по ваздухопловима између различитих авио-превозника. Меко заузимање блокова

седишта, подразумева слободан приступ одређеном броју седишта у ваздухоплову од стране заинтересованог корисника, [...], где број седишта није лимитиран. Чврсто заузимање блокова седишта подразумева унапред дефинисан број седишта који се може на основу code-share аранжмана користити у оквиру одређене квоте, [...]. Поред тога code-share уговори се могу поделити на једнострану code-share на којима послује само један од партнера, а у случају када превоз обављају оба потписника уговора (оба партнера) која лете на датој линији и користе међусобни code-share на својим летовима, ради се о обостраном code-share аранжману.

За сагледавање активности учесника концентрације на путном ваздушном правцу Београд – Милано и утврђивање да ли се и колико спровођење предметне концентрације може сматрати проблематичним са аспекта њених последица на конкуренцију на овој путној линији, Комисија је користила и податке који су садржани у самој пријави (у наставку овог образложења, биће наведени и подаци које је Комисији на њен захтев доставила LCC компанија EasyJet, а који укључују и параметре о активности овог авио-превозника на путном правцу Београд-Милано, који се у извесној мери разликују од података које је доставио подносилац пријаве). Конкретно, Алиталиа и Air Serbia, према овом извору информација (подносиоци пријаве), су у IATA сезони зима 2013/2014, заједно превезли [...] путника, што чини /30-40/% од броја укупно превезених путника на овом ваздушном путном правцу (Београд-Милано), који је у наведеном периоду (сезони) износио укупно око [...] путника. Ниско тарифна компанија EasyJet је учесник са далеко највећим тржишним уделом на овој путној линији, који је у посматраној сезони (зима 2013/2014) према информацијама подносиоца пријаве наведеним у сумару предметне пријаве износио /60-70/%, а опредељен је у односу на број превезених путника. Ова LCC компанија је учесник на анализираном путном правцу, почев од IATA сезоне - лето 2013., са стабилном тенденцијом учешћа у броју превезених путника (у сезони лето 2014. EasyJet је превезао на овом ваздушном путном правцу [...] путника, од њиховог укупног броја од преко [...] путника, што је у тој IATA сезони такође обезбедило висок тржишни удео овој LCC компанији од око /50-60/%). Чак и уколико би се догодило да овај превозник напусти предметно релевантно географско тржиште (о чему у овом тренутку нема конкретних наговештаја), реално је претпоставити да таква ситуација, иако би довела до повећања тржишног удела преосталих учесника на овом путном правцу, вероватно не би условила подизање цена карата од стране тих учесника на ниво изнад уобичајеног. Уколико би до тога ипак дошло, то би, према мишљењу Комисије, за последицу имало „отварање“ могућности за улазак новог/нових учесника на ово тржиште. То би, кроз повећање понуде, при фиксној тражњи, извршило притисак на снижавање претходно установљених цена на нижи ниво.

Комисија истиче да у предметном управном поступку и за потребе доношења исправне одлуке у истом, није разматрала нити процењивала ефекте свих преклапања између мрежа Алиталие, Етихада и Етихадових партнера повезаних капиталом (ППК), у које спада и Air Serbia. То се односи на оне путне правце који нису релевантни за квалитет одлуке Комисије. Конкретно, такав путни правац на коме постоји директно преклапање Етихада и Алиталие, јесте траса Фјумињино (Рим) – Абу Даби (Уједињени Арапски Емирати).

Као релевантно директно преклапање које је наведено како у анализираним

одговорима, тако и у самој пријави, а које је Комисија посебно разматрала и узела у обзир за потребе израде одлуке у овом поступку, јесте преклапање на траси Рим (Фјумићино) – Београд, између Алиталие и Air Serbia (Етихад је равноправни сувласник у сваком од ова два наведена авио-превозника). Летови на трасама преклапања, у конкретном случају и према наводима подносилаца пријаве, чине мали проценат од укупних траса (испод /0-5/%), на којима дати превозници обављају ваздушни путнички саобраћај.

Комисија се Закључком од 30. октобра 2014. године обратила привредном друштву Air Serbia a.d. Београд, са налогом за доставу затражених података и информација, што је од страна овог друштва и учињено, достављањем одговора примљеним у Комисију 18. новембра 2014. године. Осим достављених података који се односе на активност националног авио-превозника у обављању ваздушног саобраћаја на путном правцу Београд – Фјумићино (Рим) - који ће бити касније коментарисани, давалац одговора на постављена питања, доставио је ставове и оцене, који се наводе у наставку текста.

У вези узрока осцилација у броју превезених путника (осим оних сезонског карактера - зима /лето), на линији Београд – Рим (Фјумићино), Air Serbia истиче и повремено укључивање LCC компанија у превоз путника на наведеном путном правцу. Ови подаци и оцене били су од важности за што целовитије сагледавање битних обележја тржишног понашања LCC компанија (осим из наведеног извора Air Serbia, Комисија је битне индикаторе пословања нискобуџетних превозника - LCC компанија, добила и од њих самих,

[...].

У вези оцене главних мотива који опредељују дужину задржавања LCC компанија на одређеној линији превоза путника, Air Serbia у свом одговору указује да ова категорија компанија не послује по стратешком принципу, већ искључиво комерцијално. Даље се наводи да након уласка на одређено географско тржиште, овакве компаније чак и ако иницијално послују са губитком, могу наставити са превозничким активностима на таквој линији превоза, уколико имају процену да је за конкретно тржиште потребно више времена да би се „развило“. Оцена о повлачењу LCC превозника са одређених тржишта, према становишту Air Serbia, није опредељена само и увек лошим резултатима које остварује, већ проценом да се на некој другој путној линији, може остварити бољи пословни резултат, односно већи профит. Air Serbia сматра да улазак LCC превозника на одређени путни правац, утиче на повећање укупног броја превезених путника на том правцу. Тачност овакве тезе потврђују и даље коришћени подаци. Конкретно, на путном правцу Београд-Милано у полусезони –лето 2013., након уласка нискобуџетне компаније EasyJet, број путника на овој линији превоза повећан је за чак /50-60/% у односу на стање у упоредном периоду претходне године (сезона –лето 2012.). Када се упоређује податак о броју превезених путника на овој линији превоза у сезони лето 2014. (када је EasyJet и даље активан на ваздушној путничкој линији Београд-Милано), број превезених путника већи је за око /80-90/% у односу на сезону –лето 2012. Изнето понашање путника у условима уласка неке од LCC компанија на одређени путни правац, практично постаје законитост. Према становишту Air Serbia, то је резултат одлуке путника који су претходно користили

алтернативне врсте превоза (воз, аутобус, аутомобил), да убудуће путовање између две дестинације обављају авионским превозом. Сем тога, повећање укупног броја превезених путника до кога долази са уласком LCC компанија на одређено географско тржиште, резултира и из укључивања у програме путовања и оних категорија становника чији су издаци на трошкове путовања претходно били скромни, а сада се услед ценовно атрактивније понуде, одлучују за повремене и најчешће кратке (2-3 дневне) посете одређеним дестинацијама.

Током предметног поступка, Комисија се обратила и Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије са захтевом за достављање кореспонденције тог органа са Европском комисијом, а у вези предметне концентрације. У одговору Директората примљеним у Комисију 19. новембра о.г., Комисија је обавештена да Директорат цивилног ваздухопловства није имао званичну кореспонденцију са Европском комисијом у вези са предметним питањем. Међутим, Комисија је обавештена да се Генерални директорат за конкуренцију Европске комисије, електронским путем обратио Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије, уз достављање Упитника за цивилне ваздухопловне власти. На овај Упитник је одговорено у форми кратких одговора које је дао Директорат, а копија материјала достављена је Комисији и налази се у спису предмета. Између осталог, у достављеном Упитнику затражени су ставови, односно мишљења наведеног органа, у вези могућих критеријума за одређивање релевантног тржишта у делатности превоза путника ваздушним путем. Конкретно, изјашњење о томе да ли се релевантним географским тржиштем у предметној делатности, може сматрати пружање услуге ваздушног превоза између две тачке, које одређена путна линија повезује (тачка полетања и тачка слетања летилице). Такође, постављено је и питање примене критеријума за одређивање заменљивости аеродрома, као и питање да ли су са становишта путника међусобно заменљиви директни и индиректни летови.

У току испитног поступка Комисија је од компаније EasyJet, добила значајне информације и показатеље о пословању ове нискотарифне компаније. Ова LCC компанија присутна је на тржишту Републике Србије и у сезони лето 2014. године пружала је услуге превоза путника ваздушном путем између Београда и Рима (Фјумићино), а на путном правцу Београд – Милано, још увек лети до краја сезоне зима 2015. године. Као разлоге за напуштање одређених путних праваца ова компанија везује искључиво за комерцијалне ефекте пословања. У време пуне пословне активности овај авио-превозник није имао никакве проблеме у пословању на Аеродрому „Никола Тесла“, а као разлог за напуштање дестинације за Рим навели су појачано присуство Алиталие и Air Serbia, као и пословну одлуку руководства компаније. Пословна политика компаније везује се за атрактивне путне правце који пружаоцу услуге превоза обезбеђује сигуран профит. Због тога ова као и друге LCC компаније брзо реагују и лако мењају дестинације. EasyJet као главне баријере за улазак на одређена тржишта навело је ограничени број расположивих слотова као и способност авио-превозника да изгради значајно тржишно присуство на релевантном тржишту уз присуство великих конкурената и расположивих авиона на конкретним путним линијама. На путном правцу Београд-Рима, аеродром Фјумићино дошло је до ограничења броја слотова за око /10-20/% и они се у појединим временским терминима могу тешко добити. У својој флоти EasyJet има [...] авиона и лети на [...] линије на [...] аеродрома у [...] земља света. Компанија користи [...] базе на аеродромима широм Европе а у 2015. години планира отварање још [...] базе. У склопу одговора EasyJet је

доставио бројне и прецизне показатеље о пословању ове компаније који се налазе у списима предмета.

На основу свих прикупљених и коришћених података и информација обезбеђених током овог испитног поступка, Комисија је недвосмислено утврдила постојање преклапања између активности авио-превозника Air Serbia и Алиталиа на линији превоза путника Београд-Рим (Фјумићино). У наставку текста Комисија износи своје закључке проистекле из целовитог сагледавања кључних обележја превоза путника на овој путној линији, а то су:

1. Да је оцена и тврдња подносилаца пријаве о привремености високих заједничких тржишних удела компанија Air Serbia и Алиталиа само условно и делимично тачна и прихватљива, као и дата прогноза из предметне пријаве, којом се предвиђа да ће нискотарифни EasyJet створити значајан конкурентски притисак на наведене авио-компаније на овом путном правцу. Од [...] IATA полусезона које су од стране Комисије анализирани кроз приложени табеларни приказ који је доставио подносилац пријаве, наведена LCC компанија била је активна у само једној (последњој) од ових полусезона. Такође, према сазнањима Комисије, а како је и претходно указано, ова компанија је 25. октобра о.г. престала да учествује у превозу путника на линији Београд - Фјумићино (Рим). То ће резултирати тиме да компаније Air Serbia и Алиталиа поново поврате свој заједнички тржишни удео на овом путном правцу од око /90-100/%, или врло близу томе.
2. Према оцени Комисије, не постоји никаква извесност око уласка нових конкурената на ову путну линију, нити је утврђено постојање било каквих наговештаја од стране потенцијалних конкурената да ће се то догодити, а посебно не у кратком року. Претходно искуство и статистика током дужег протеклог периода, потврђују да су авио-превозници Air Serbia и Алиталиа у периоду од више узастопних IATA сезона (ради се о три сезоне које су следиле једна за другом), били једини учесници који су пружали услуге ваздушног превоза путника на путном правцу аеродром Београд- аеродром Фјумићино (Рим).
3. Европска комисија је оцењујући доказе прикупљене у поступку истраживања тржишта, проценила да нико од конкурената након трансакције није објавио планове за улазак на ову линију, а који би се у овом тренутку могли сматрати вероватним, благовременим и довољним у мери да могу представљати извесно и ефикасно конкурентско ограничење доминантним превозницима (Air Serbia и Alitalia) на овом путном правцу. У циљу потпуности и коректности информација, Комисија указује да је за разлику од претходно наведеног, током тестирања тржишта у вези са нацртом предлога услова Европске Комисије, неколико конкурената је навело да постоји могућност исказивања њиховог интересовања за улазак на линију превоза путника Београд - Фјумићино (Рим).
4. Комисија је у поступку процене ефеката спровођења предметне концентрације на путној линији Београд-Рим (Фјумићино), узела у обзир и специфичности полазног и слетног аеродрома и разлике између њихових главних обележја. На београдском аеродрому не спроводи се поступак додељивања слотова. Разлог за то је што технички капацитет аеродрома није попуњен. Услед тога, на истом с

обзиром на постојање оваквих карактеристика, има могућности да због расположивости слободних места, аеродром Београд обезбеди нове уласке на тржиште. С друге стране аеродром Фјумићино у Риму карактеристичан је по томе, што у време највећег промета (наведено је која су то времена, односно интервали за доласке и одласке), има мањак слотова. У просеку, захтеви за слотовима од стране нових превозника, у време највећег промета на овом аеродрому, могу бити испуњени тек у року од приближно 60 минута од давања захтева за слот. У укупном капацитету слотова на аеродрому Фјумићино, у летњој IATA сезони 2013. и зимској IATA сезони 2013/2014, Алиталиа, Етихад и Етихадови партнери у капиталу (ЕПК) учествују са /50-60/%.

Фјумићино је један од два главна аеродрома у Риму и највећи аеродром у Италији (са прометом у 2013. години од 36,2 милиона путника) и шести најпрометнији аеродром у Европи. С обзиром на постојање два наведена аеродрома, поставља се питање њихове заменљивости. Уобичајени стандарди који се користе за ове сврхе, јесу њихова временска и километарска удаљеност у односу на центар града. С тим у вези расположиве су све информације које се односе на сваки од ових аеродрома. Путници када врше избор између различитих превозника и аеродрома, полазе од различитих критеријума, који поред цене укључују и трајање лета, његово време и учесталост, као и укупну дужину путовања. За избор коришћења услуга конкретног аеродрома у неком граду са становишта путника, свакако је значајно и то да ли путник у месту слетања завршава своје циљно путовање, или је место слетања само транзитни аеродром на путу према коначном одређишту. Становиште је Комисије да би се у првом од ових случајева (када је циљ путовања превоз путника од Београда до Рима), два аеродрома могла сматрати међусобно заменљивим. Међутим, вероватно је да се ови аеродроми не могу сматрати међусобно заменљивим, када се ово питање посматра и оцењује са аспекта наставка путовања. У прилог овом ставу је и претходно поменути број путника како на једном, тако и на другом римском аеродрому, који је највероватније опредељен могућностима конекције за наставак лета који сваки од њих пружа. Питање међусобне заменљивости два римска аеродрома, према мишљењу Комисије, релевантна је само за процену евентуалних улазних намера потенцијалних конкурената друштвима Air Serbia и Алиталиа на линији превоза путника између Београда и Рима, будући да оба ова авио-превозника лете са/у Рим-Фјумићино и у овом тренутку су једини превозници на овој путној линији.

Из утврђеног чињеничног стања проистиче да би спровођењем предметне концентрације, био створен изразито висок заједнички тржишни удео друштава Алиталиа и Air Serbia, на линији превоза путника Београд-Рим (Фјумићино), о чијим је квантификацијама претходно било више речи. На том путном правцу, након реализоване концентрације, наведена друштва би била једини учесници у превозу путника, а приступ нових конкурената овом тржишту, тренутно је потпуно хипотетичан и неизвестан. Из разлога процењене и изнете последице спровођења ове концентрације, становиште је Комисије да се иста не може одобрити без прописивања одговарајућих услова. Наиме, прописивањем таквих услова се могу предупредити негативни ефекти предметне трансакције, а који би прописивањем и применом адекватних мера, утицали на то да се ова концентрација може условно одобрити.

Комисија је узимајући у обзир све релевантне чињенице које су утврђене у овом поступку, оценила да се предметна концентрација не може сматрати дозвољеном применом критеријума из члана 19. Закона, те да је у конкретном случају потребно

предвидети и прописати услове такве структуре, садржаја и времена трајања, који ће отклонити негативне ефекте њеног настајања, до којих би дошло у случају безусловног одобрења ове концентрације.

Комисија је у Обавештењу о битним чињеницама, доказима и осталим елементима утврђеним у овом поступку, на којима ће темељити своју одлуку (које је упућено пуномоћнику подносилаца пријаве дана 24. новембра 2014. године), указала на то, да осим одговарајућих структурних мера, подносиоци пријаве могу предложити и одређене мере понашања. Циљ таквих мера јесте да се, на основу дефинисаног и прописаног механизма праћења „понашања“ учесника који имају доминантну тржишну позицију на дефинисаном релевантном географском тржишту, а у погледу основних економских показатеља њиховог пословања и извештавања Комисије о томе, на унапред утврђен начин и у прецизираној временској динамици – самоиницијативно, од стране подносилаца ове пријаве, или по захтеву Комисије, предупреду ризици евентуалне злоупотребе доминантног положаја. Основна сврха прописивања и примене оваквих мера, јесте управо у томе да Комисија има благовремена сазнања о главним обележјима тржишног понашања учесника ове концентрације и друштва која су са њима повезана капиталом, а у циљу да се, како је већ указано спречи потенцијална злоупотреба такве тржишне позиције, или отклоне било какве сумње о постојању таквих намера, чији су појавни облици ближе дефинисани Законом, а који се у складу са прописом санкционишу.

На основу члана 66. став 2. Закона, подносиоци пријаве у свом изјашњењу на Обавештење о битним чињеницама, дали су предлог посебних услова дописом од 1. децембра 2014. године, које су спремни прихватити, са циљем да ова концентрација испуњава законске услове за њено одобравање. Комисија је у складу са својим законским надлежностима, извршила процену подобности таквих (предложених) услова и сагласно оцени истих, затражила од подносилаца пријаве, достављање измењеног и допуњеног предлога ових услова. Након консултација са Комисијом то је и учињено, достављањем дана 4. децембра 2014. године, новог предлога услова, који је Комисија у целости усвојила. Комисија је за потребе одређивања услова из става III изреке у целости прихватила и дефиниције које се односе на значење израза наведених у овом ставу изреке и то:

Аеродромски пар: Аеродромски пар који чине FCO-BEG.

BEG: Аеродром Никола Тесла, Београд, Србија.

Временски оквир: Период од двадесет (20) минута пре и после времена Слота који тражи Потенцијални нови превозник.

Почетни дан: датум доношења и достављања Решења Подносиоцима, а на основу Закона.

Етихадови партнери повезани капиталом: Постојећи као и будући партнери Етихада повезани капиталом и стратешки партнери; у ову групу тренутно спадају: Air Serbia, Airberlin, Darwin Airlines, Air Seychelles, Jet Airways, Virgin Australia и Aer Lingus.

Закључење концентрације: Датум закључења Концентрације. Тог дана Етихад ће уписати акције Нове Алиталије.

Закон: Закон о заштити конкуренције („Службени гласник РС ", бр. 51/2009 и 95/2013).

Злоупотреба: Овај појам има значење дато у тачки 1.2.10.

IATA: Међународна асоцијација за ваздушни транспорт.

Кључни услови: Следећи услови морају се укључити у званичну понуду Подносиоца захтева за слотове: време слота, број фреквенција и Сезоне *IATA* у којима ће се пружати услуге (преко целе године или сезонски).

Комисија: Комисија за заштиту конкуренције Републике Србије.

Конкурентна услуга авио-превоза: Редовна услуга директног ваздушног превоза путника на Аеродромском пару.

Конференција *IATA* о слотовима: Струковна конференција авио превозника и аеродромских координатора из целог света ради решавања проблема у случају несклада између слотова које траже авио превозници и слотова које су доделили аеродромски координатори. Конференција *IATA* о слотовима за Зимску сезону одржава се у јуну, а за Летњу сезону у новембру.

Миље: Бодови које авио превозници додељују члановима свог Програма лојалности. Ти бодови укључују само стандардне наградне поене и не обухватају поене за нивое (*tier*) или за статус.

***MITA* приручник:** Приручник за мултилатералне саобраћајне споразуме о узајамном признавању карата који објављује *IATA*.

МПК: Међународна привредна комора

Нова Алиталиа (New Alitalia): Нова Алиталиа како је дефинисана у овом Решењу, као и сваки њен правни следбеник.

Нови пружалац авио-услуга: Авио превозник која није Етихадов партнер повезан капиталом и који отпочиње са обављањем директних летова на Аеродромском пару или који повећава број директних Фреквенција које обавља на Аеродромском пару у складу са Условима.

Обештећена страна: Овај појам има значење дато у тачки 6.2.8.

Објављене тарифе: Односи се на важеће *IATA* тарифе које Подносиоци пријаве објаве у АТРСо у ознаци за резервацију (или категоријама продаје): Y и J за краће европске летове између парова градова.

Општи поступак за доделу слотова: Поступак за доделу слотова за FCO или, зависно од случаја, за BEG утврђен у Уредби ЕУ о слотовима и Светским смерницама IATA о слотовима (укључујући учешће на Конференцији IATA о слотовима како би се унапредили слотови и њихова расподела од стране координатора за слотове са листе чекања након Рока за повраћај слотова) и одговарајући поступци за расподелу слотова на BEG.

Период коришћења: Овај појам има значење дато у тачки 1.2.7 и износи четири (4) узастопне Сезоне IATA.

Повереник за надзор: Појединац или установа, независан од Подносилаца пријаве, кога је одобрила Европска комисија, а накнадно и српска Комисија, и заједнички именовали Подносиоци пријаве и чија је дужност да надгледа усклађеност пословања Подносилаца пријаве са условима и обавезама из овог Решења.

Подносилац захтева: Сваки авио превозник заинтересован за добијање Слотова од Подносилаца пријаве у складу са овим Условима.

Подносиоци пријаве: у зависности од случаја, Алиталиа, Нова Алиталиа, Етихад и Air Serbia, а свако од њих појединачно „Подносилац пријаве” или „Подносилац“.

Посебни уговор(и) о сразмерној подели цене превоза: Уговор између два или више авио превозника о расподели цене превоза на летовима где две или више деоница обављају различити авио превозници.

Поступак за ослобађање слотова: Овај појам има значење дато у тачки 1.2.1.

Потенцијални нови превозник: Сваки Подносилац захтева који може да понуди Конкурентну услугу авио-превоза на Аеродромском пару који је независан од Подносилаца пријаве и није са њима повезан (што, у циљу избегавања недоумица, искључује сваког Етихадовог партнера повезаног капиталом).

Ради избегавања недоумица, Потенцијални нови превозник мора испунити следеће захтеве:

(a) мора бити независан од Подносилаца пријаве и не сме бити са њима повезан.

У смислу ових Улова, авио превозник се не сматра независним од Подносилаца пријаве и неповезаним са Подносиоцима пријаве нарочито када:

(i) је то придружени превозник који припада истом холдинг друштву као један од Подносилаца пријаве; или

(ii) авио превозник сарађује са Подносиоцима пријаве на датом Аеродромском пару у пружању услуга ваздушног превоза путника, осим ако је та сарадња ограничена на уговоре који се односе на сервисирање, испоруке, коришћење салона или друге споредне активности закључене по ценама „ван дохвата руке“ (тржишне вредности); и

(b) мора намеравати да почне или да повећа обим редовних директних летова на Аеродромском пару; и

(c) у том циљу му је потребан слот или више слотова за пружање Конкурентне услуге авио-превоза која се надмеће са услугама које пружају Подносиоци пријаве.

Услови: услови у вези са слотовима за Аеродромски пар и/или, у зависности од околности случаја, предлог услова који се односи на Уговоре о комбиновању тарифа и/или, у зависности од околности случаја, Уговори о међусобном признавању карата (*interlining*) и/или, у зависности од околности случаја, обавеза да се Потенцијалном новом превознику омогући учешће у Програму лојалности (*Frequent Flyer Programme*) Подносилаца пријаве на Аеродромском пару.

Услови у вези са слотовима: Овај појам се односи на услове утврђене тачком 1. са циљем да се на располагање ставе слотови за пружање једне (1) Конкурентне услуге превоза на Аеродромском пару.

Програм лојалности (или FFP): Програм који авио превозник нуди као награду за верност путника и на основу којег чланови програма стичу поене за путовање тим авио превозником, а који се могу искористити за бесплатна путовања авионом и за друге производе или услуге, а који такође омогућују и друге повластице, као што је коришћење аеродромских салона или првенство при резервацији.

Пропорционална расподела линеарном стопом: Начин расподеле цене превоза између авио превозника који учествују у путничком превозу са председањем на основу којег се цена превоза распоређује између авио превозника сразмерно њиховом уделу у пропорционалној километражи за цело путовање.

Пружалац авио-услуга – молилац: Овај појам има значење дато у тачки 3.1.

Радни дани: Радни дани су сви дани осим суботе, недеље и празника прописаних у Закону о државним и другим празницима у Републици Србији („Службени гласник РС, бр. 43/2001, 101/2007 и 92/2011).

Решење: Предметно решење Комисије за заштиту конкуренције.

Решење ЕУ: решење о одобрењу концентрације усвојено дана 14. новембра 2014. године у предмету бр. М.7333 - Алиталиа/Етихад.

Рок за повраћај слотова: 15. јануар за Летњу *IATA* сезону и 15. август за Зимску *IATA* сезону.

Рок за подношење захтева за слотове: Коначан датум за подношење захтева за слотове координатору за слотове утврђен у Светским смерницама *IATA* о слотовима.

Сезона *IATA*: Летња *IATA* сезона почиње последње недеље марта и завршава се у суботу пре последње недеље октобра. Зимска *IATA* сезона почиње последње недеље октобра и завршава се у суботу пре последње недеље марта.

Слот(ови): За FCO и за BEG, дозвола која се даје Потенцијалном новом превознику за коришћење целокупне аеродромске инфраструктуре, укључујући паркинг и приступ излазима на аеродрому, а која је неопходна за обављање авио-превоза одређеног датума и у одређено време у сврхе слетања и полетања у складу са Уредбом ЕУ о слотовима или у складу са меродавним законским прописима.

Стечена права: Овај појам има значење дато у тачки 1.2.8.

Страна молиља: Овај појам има значење дато у тачки 7.2.

Убрзани поступак за решавање спорова: Овај појам има значење дато у тачки 7.

Уговори о комбиновању тарифа: Уговор на основу којег Нови пружалац авио-услуге, или путничка агенција, може да понуди повратно путовање на Аеродромском пару које обухвата директан лет који у једном смеру организују Подносиоци пријаве.

Уговор(и) о међусобном признавању карата То је уговор између два или више авио превозника на основу којег уговорне стране признају путна документа друге стране (нпр. карте).

Уговор о ослобађању слотова: Уговор између неких од Подносилаца пријаве и Потенцијалног новог превозника којим се предвиђа размена слота/слотова са Потенцијалним новим превозником у складу са начелима утврђеним у тачки 1. Услови. Ради отклањања недоумица, када је реч о слотовима на римском аеродрому (FCO), Уговор о ослобађању слотова биће у складу са Уредбом ЕУ о слотовима и сваку размену на основу овог уговора мора потврдити координатор за слотове. Када је реч о слотовима на аеродрому BEG, Уговор о ослобађању слотова саставља се у складу са важећим законима и прописима Србије и мора га одобрити координатор за слотове на BEG или друго одговарајуће лице.

Уговор(и) о Програмима лојалности: Уговор којим авио превозник који има свој Програм лојалности омогућује другом авио превознику да учествује у том програму.

Уредба ЕУ о слотовима: Уредба Савета (ЕЕЗ) бр. 95/93 од 18. јануара 1993. године о заједничким правилима за доделу слотова на аеродромима Заједнице (Сл. лист L 14 од 22. 1.1993.) са изменама и допунама (енгл. Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports (OJL 14 of 22.01.1993), as amended).

УФЕУ: Уговор о функционисању Европске уније.

FCO: Аеродром Фјумичино (Fiumicino) у Риму, Италија.

Фреквенција/е: Повратно путовање на Аеродромском пару.

Q/YQ/YR доплата: Накнаде које се плаћају поред основног износа цене карте и које се распоређују на Q, YQ или YR шифре *IATA* за кодирање карата и које се нарочито користе за повраћај накнада које се наплаћују превозницима.

Како су нагласили подносиоци пријаве, предложени услови су резултат паралелних поступака у вези истоветне предметне ствари пред Европском Комисијом с једне стране и Комисијом с друге (тзв. *sui generis lis pendens*). Стога ће спровођење и праћење наведених услова бити вршено паралелно у обе јурисдикције.

Према наводима подносилаца пријаве, које је Комисија у целости прихватила, Посебни услови су супстантивно идентични условима који су поднети и прихваћени од стране Европске комисије, а како би се створиле претпоставке за истоветно одобрење предметне Концентрације у Републици Србији, а које је већ одобрено у Европској унији.

У смислу наведеног, мере које се одређују, имају за циљ ублажавање препрека уласку и олакшавање улазака потенцијалних нових превозника на линији Рим-Београд.

Услови ступају на снагу на дан доношења решења Комисије за заштиту конкуренције којим се одобрава концентрација Подносилаца пријаве, уз услов Закључења трансакције. Подносиоци пријаве се обавезују да ће обезбедити да Услови буду обавезујући и за сваког правног следбеника – привредно друштво које настане на основу концентрације.

Реализацијом прописаних структурних мера биће уступљена два слота дневно на Аеродромском пару који чине Аеродром Никола Тесла у Београду и Аеродром Фјумићино у Риму, на који начин ће на овој путној линији доћи до увођења новог /нових конкурената. Прописан је поступак ослобађања слотова, као и процедуре пријављивања заинтересованих нових превозника за стицање слотова који су уступљени, као и услови који морају бити испуњени да би се стекло право на добијање истих.

Условима из става III диспозитива овог решења таксативно су набројане све радње, чијим се предузимањем од стране потенцијалног конкурента (који је стекао слотове које су у конкретном случају ослободили и уступили носиоци такве обавезе) врши злоупотреба стечених слотова, као и прописано поступање, уколико до тога дође.

Дефинисани су сви услови које мора испунити потенцијални конкурент који намерава поднети захтев за стицање слотова, као и све његове обавезе у вези са тим, које укључују и обавештавање Повереника за надзор о намери преузимања уступљених слотова на предметном путном правцу.

Функција Повереника за надзор регулисана је у свим њеним аспектима: именовање (од стране подносилаца пријаве, уз одобравање именовања од стране Комисије), мандат (обавезе и одговорности), облици сарадње са подносиоцима пријаве (који ће лицу које обавља ову функцију обезбедити сваку врсту помоћи и нужних информација, укључујући и приступ потребној документацији и другим изворима података у обављању његових дужности) и начин извештавања Комисије.

Циљ предлагања, прихватања и спровођења услова дефинисаних у изреци

решења Комисије, јесте да се њиховом применом ограничи одржавање неповољне структуре дефинисаног релевантног тржишта производа/услуга на конкретном географском тржишту, а која би настала на путном правцу Београд-Рим (Фјумићино) по основу реализовања ове концентрације. То би се догодило у случају безусловног одобрења предметне концентрације. На тој путној линији, спровођењем услова из става III диспозитива, обезбедиће се смањење тржишног удела друштва Алиталиа и Air Serbia, на основу ослобађања слотова на линији Рим (Фјумићино) – Београд, од стране компанија које се сматрају учесницима ове концентрације као и ваздухопловних компанија које су са њима повезане капиталом и њихово уступање новим потенцијалним конкурентима (или једном конкуренту). Преузимање обавезе наведених авио-превозника активних на овом путном правцу, у погледу ослобађања и уступања слотова на линији Рим (Фјумићино) - Београд, према становишту Комисије јесте разлог за основану претпоставку у вези благовременог и вероватног уласка конкуренције на овај ваздушни путни правац. Прихватљивост предложених услова, Комисија оцењује са становишта да се истима постиже циљ њиховог прописивања, односно да ће на дефинисаном релевантном географском тржишту бити уведен нови учесник, а која чињеница ће довести до измене постојеће – неповољне тржишне структуре. Њена тренутна обележја су изразито високи тржишни удели друштва Алиталиа и Air Serbia, на путном правцу Рим (Фјумићино) – Београд (од око /60-70/%), или [...] удео ових друштва на посматраном путном правцу од /90-100/%, или јако близу тог нивоа. Смањење тржишног удела и тржишне снаге доминантног учесника, у овом тренутку се не може прецизно квантификирати у смислу одређивања процентуалних вредности тржишних удела до којих ће доћи применом ових мера, али ће се ефекти предложених и од стране Комисије прихваћених услова, моћи оцењивати, већ приликом разматрања првих извештаја чије је достављање Комисији предвиђено у оквиру услова из изреке овог решења. На основу сазнања која су Комисији била доступна током предметног поступка, укључујући и резултате тржишне анкете коју је спровела Европска комисија, у вези са степеном исказане заинтересованости потенцијалних конкурената - одређених авио-компанија за добијање слотова на овом путном правцу за наредних четири до шест IATA сезона, реално је очекивати да ће се оваква структурна мера успешно реализовати у року предвиђеном за њено извршење, о чему ће Комисија (преко Повереника за надзор), бити редовно извештавана у динамици и на начин утврђен овим условима.

На основу прописане мере понашања из става IV диспозитива, Комисија има могућност да сагласно процени потребе за тиме, од друштва која су носиоци обавезе спровођења оваквих мера, затражи достављање оних информација и података за које сматра да су у функцији праћења њиховог тржишног понашања релевантног за успешност спровођења укупних мера прописаних овим решењем.

Комисија је предложене услове процењивала у погледу утврђивања њихове подобности за остваривање услова из члана 19. Закона, који се односе на оцену дозвољености концентрације. Предложене услове Комисија је оценила подобним за потребе постизања циља због којег су предложени, у односу на какво становиште и доноси решење којим условно одобрава предметну концентрацију. На основу свега претходно изнетог, Комисија је дати предлог услова структурних мера и мера понашања које је дао подносилац пријаве, оценила прихватљивим у целини, због чега је одлучено као у ст. III, IV и V диспозитива овог решења.

Поука о правном леку:

Ово решење је коначно у управном поступку. Против овог решења може се поднети тужба Управном суду у року од 30 дана од дана достављања решења.

ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ

Доц. др Милоје Обрадовић