

Den Europæiske Unions Tidende

C 195



Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

55. årgang

3. juli 2012

Informationsnummer

Indhold

Side

II Meddelelser

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

Europa-Kommissionen

2012/C 195/01	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/02	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/03	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.6559 — Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/04	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/05	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) ⁽¹⁾	3
2012/C 195/06	Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) ⁽¹⁾	3

DA

Pris:
3 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

(Fortsættes på omslagets anden side)

IV Oplysninger

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

Europa-Kommissionen

2012/C 195/07	Euroens vekselkurs	4
2012/C 195/08	Udtalelse afgivet af Det Rådgivende Udvalg for fusionskontrol på mødet den 13. januar 2011 om et foreløbigt afgørelsesudkast i sag COMP/M.5830 — Olympic/Aegean — Referent: United Kingdom	5
2012/C 195/09	Høringskonsulentens endelige rapport — COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines	7
2012/C 195/10	Resumé af Kommissionens afgørelse af 26. januar 2011 om en fusions uforenelighed med det indre marked og EØS-aftalen (Sag COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines) (<i>meddelt under nummer K(2011) 316 endelig</i>) ⁽¹⁾	11

V Øvrige meddelelser

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF DEN FÆLLES HANDELSPOLITIK

Europa-Kommissionen

2012/C 195/11	Meddelelse om det forestående udløb af visse antidumpingforanstaltninger	18
---------------	--	----



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

II

(Meddelelser)

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)**

(EØS-relevant tekst)

(2012/C 195/01)

Den 25. juni 2012 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på fransk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
- i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6592. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)**

(EØS-relevant tekst)

(2012/C 195/02)

Den 22. juni 2012 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
 - i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6546. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.
-

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.6559 — Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)****(EØS-relevant tekst)**

(2012/C 195/03)

Den 25. juni 2012 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
- i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6559. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement)****(EØS-relevant tekst)**

(2012/C 195/04)

Den 19. juni 2012 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på tysk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
 - i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6583. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.
-

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)****(EØS-relevant tekst)**

(2012/C 195/05)

Den 19. juni 2012 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
- i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6614. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)****(EØS-relevant tekst)**

(2012/C 195/06)

Den 25. juni 2012 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
 - i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6617. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.
-

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

2. juli 2012

(2012/C 195/07)

1 euro =

Valuta		Kurs	Valuta		Kurs
USD	amerikanske dollar	1,2593	AUD	australske dollar	1,2283
JPY	japanske yen	100,51	CAD	canadiske dollar	1,2808
DKK	danske kroner	7,4343	HKD	hongkongske dollar	9,7676
GBP	pund sterling	0,80410	NZD	newzealandske dollar	1,5667
SEK	svenske kroner	8,7440	SGD	singaporeanske dollar	1,5959
CHF	schweiziske franc	1,2015	KRW	sydkoreanske won	1 440,68
ISK	islandske kroner		ZAR	sydafrikanske rand	10,2766
NOK	norske kroner	7,5255	CNY	kinesiske renminbi yuan	7,9948
BGN	bulgarske lev	1,9558	HRK	kroatiske kuna	7,5165
CZK	tjekkiske koruna	25,515	IDR	indonesiske rupiah	11 821,43
HUF	ungarske forint	286,20	MYR	malaysiske ringgit	3,9833
LTL	litauiske litas	3,4528	PHP	filippinske pesos	52,722
LVL	lettiske lats	0,6967	RUB	russiske rubler	41,0527
PLN	polske zloty	4,2205	THB	thailandske bath	39,819
RON	rumænske leu	4,4503	BRL	brasilianske real	2,5347
TRY	tyrkiske lira	2,2775	MXN	mexicanske pesos	16,7865
			INR	indiske rupee	69,8180

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

Udtalelse afgivet af Det Rådgivende Udvalg for fusionskontrol på mødet den 13. januar 2011 om et foreløbigt afgørelsesudkast i sag COMP/M.5830 — Olympic/Aegean

Referent: United Kingdom

(2012/C 195/08)

Fusion

1. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at den anmeldte transaktion er en fusion som defineret i fusionsforordningens artikel 3, stk. 1, litra b).
2. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at den anmeldte transaktion har fællesskabsdimension, jf. fusionsforordningens artikel 1, stk. 3.

Markedsafgrænsning

3. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i dens afgrænsning af de relevante markeder i afgørelsesudkastet.

Det rådgivende udvalg er især enig med Kommissionen i, at man kan lade det være et åbent spørgsmål:

- a) om der bør skelnes mellem tidssensitive og ikke-tidssensitive passagerer, og
- b) om færgetrafik bør være omfattet af det relevante marked for ikke-tidssensitive passagerer og for alle passagerer på de 7 ruter, der er anført i afgørelsesudkastet.

Situationen uden fusionen (den kontrafaktiske situation)

4. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at det ved vurderingen af konkurrenceforholdene i forbindelse med den planlagte fusion er den mest sandsynlige kontrafaktiske situation, dvs. den situation, der gør sig gældende, hvis ikke der indgås en fusion, at der fortsat vil være faktisk konkurrence mellem Aegean og Olympic Air på 10 græske indenrigsruter og på en række internationale ruter som angivet i afgørelsesudkastet.

Vurdering af konkurrenceforholdene

5. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at den anmeldte transaktion vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, fordi den udelukker den faktiske konkurrence mellem Aegean og Olympic Air på følgende 9 indenrigsruter:
 - a) Athen-Thessaloniki
 - b) Athen-Herakleion
 - c) Athen-Chania
 - d) Athen-Rhodos
 - e) Athen-Herakleion
 - f) Athen-Mytilini
 - g) Athen-Chios
 - h) Athen-Kos og
 - i) Athen-Samos.
6. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at den planlagte fusion vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, fordi den udelukker, at en troværdig potentiel konkurrent kan komme ind på ruten Athen-Korfu.
7. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at den planlagte fusion ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for ruter med befordringspligt (PSO-ruter) i Grækenland.
8. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at den planlagte fusion ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for groundhandling i Grækenland.

Markedsadgang

9. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at det kan konkluderes, at det efter fusionen ikke er sandsynligt i en overskuelig fremtid, at internationale og/eller indenlandske luftfartsselskaber vil komme ind på markedet med forretningssted i Athens lufthavn.

Parternes finansielle situation

10. Selv om de anmeldende parter ikke havde anmodet derom, analyserede Kommissionen "failing firm"-kriteriet, og det rådgivende udvalg er enig i Kommissionens analyse og den konklusion, at dette kriterium ikke ville være opfyldt i den foreliggende sag.

De anmeldende parters tilsagn

11. Det rådgivende udvalg er enig i Kommissionens vurdering af, at de endelige tilsagn, som de anmeldende parter afgav den 6. december 2010, ikke på tilstrækkelig måde afhjælper de konkurrenceproblemer, der blev påvist ved markedsundersøgelsen, og derfor ikke vil kunne udelukke, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt.
12. Det rådgivende udvalg er enig i Kommissionens vurdering af, at de endelige tilsagn, som de anmeldende parter afgav den 6. december 2010, ikke gør det sandsynligt, at der hurtigt kommer et eller flere luftfartsselskaber ind på markedet med mulighed for at påføre de anmeldende parter tilstrækkelig konkurrence.
13. Det rådgivende udvalg er enig med Kommissionen i, at alene det forhold, at der er afgivet tilsagn, ikke ville disciplinere det fusionerede selskab og modvirke den planlagte fusions konkurrenceskadelige virkninger, da det ikke gør det sandsynligt, at der hurtigt kommer nye selskaber ind på markedet med mulighed for at påføre de anmeldende parter tilstrækkelig konkurrence.

Konklusion

14. Det rådgivende udvalg er enig i Kommissionens konklusion, nemlig at den anmeldte fusion skal erklæres uforenelig med det indre marked og EØS-aftalen i betragtning af dens konkurrencebegrænsende virkninger og de utilstrækkelige tilsagn.
-

Høringskonsulentens endelige rapport ⁽¹⁾
COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines
(2012/C 195/09)

INDLEDNING

Den 24. juni 2010 modtog Kommissionen en anmeldelse fra de tre græske koncerner, Vassilakis, Marfin Investment og Laskaridis (under ét benævnt »de anmeldende parter«) om, at de gennem opkøb af aktier ville erhverve fælles kontrol over et nyligt fusioneret selskab, herunder virksomhederne Aegean Airlines SA og Olympic Air SA.

Efter en gennemgang af anmeldelsen fastslog Kommissionen, at transaktionen var omfattet af fusionsforordningen ⁽²⁾, og at der herskede alvorlig tvivl om, hvorvidt den var forenelig med det indre marked og aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (»EØS-aftalen«). Den 30. juli 2010 indledte Kommissionen derfor procedure i sagen og iværksatte en fase 2-undersøgelse i henhold til fusionsforordningens artikel 6, stk. 1, litra c).

PROCEDUREN I FASE 2

De anmeldende parter fik den 20. oktober 2010 tilsendt en klagepunktsmeddelelse, hvori Kommissionen drog den foreløbige konklusion, at fusionen ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markederne for passagerflyvninger på 11 græske indenrigsruter og to internationale ruter, hvor den ville udelukke den faktiske konkurrence, og på fem græske indenrigsruter, hvor den ville udelukke potentiel konkurrence, samt på markedet for tildeling af ruter med befordringspligt (»PSO-ruter«) i Grækenland og på markedet for levering af ground handling-ydelser i græske lufthavne. De anmeldende parter fremsendte skriftlige bemærkninger til klagepunktsmeddelelsen inden den fastsatte tidsfrist, nemlig den 5. november 2010.

AKTINDSIGT

Efter at have fået aktindsigt sendte de anmeldende parter mig den 3. november 2010 en anmodning om yderligere adgang til visse oplysninger i en sagsakt, som oplysningskilden havde krævet behandlet fortroligt (»de ønskede oplysninger«). De anmeldende parter hævdede, at de ønskede oplysninger kunne indeholde information om en potentiel konkurrents adgang til de relevante markeder, hvilket ville påvirke analysen af konkurrenceforholdene. På grundlag af en vurdering af oplysningskildens krav om fortrolig behandling fik de anmeldende parter fuld adgang til nogle af de ønskede oplysninger. Oplysningskilden indvilligede i, at andre dele af de ønskede oplysninger i begrænset omfang blev stillet til rådighed for de anmeldende parter eksterne juridiske rådgiver i henhold til en hemmeligholdelsesaftale, som begrænsede brugen af de tilgængelige oplysninger. I forbindelse med aktindsigten havde Kommissionen i forvejen givet de anmeldende parter adgang til andre oplysninger i sagsakten i henhold til en tilsvarende hemmeligholdelsesaftale. Hvad angår den øvrige del af de ønskede oplysninger, mente jeg at der var tale om forretningshemmeligheder, som det ikke var nødvendigt at videregive for at sikre de anmeldende parter ret til forsvar. Denne beslutning, der er baseret på artikel 8 i mandatet, blev meddelt de anmeldende parter den 10. november 2010. De anmeldende parter fremsatte ikke yderligere bemærkninger på dette område.

TREDJEPARTERS ADGANG TIL PROCEDUREN

Der blev fremsat anmodninger om adgang til proceduren fra følgende syv tredjeparter: Athens Airways SA, EKPIZO — den græske forbrugerorganisation, Goldair Handling SA, Swissport Hellas SUD SA, Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA, Sky Express SA og Hellenic Airline Pilots Association (»HALPA«). Jeg gav alle parter adgang undtagen Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA og Sky Express SA, som ikke havde reageret på anmodninger om nærmere oplysninger.

⁽¹⁾ I henhold til artikel 15 og 16 i Kommissionens afgørelse (2001/462/EF, EKSF) af 23. maj 2001 om høringskonsulentens kompetenceområde under behandlingen af visse konkurrencesager — EFT L 162 af 19.6.2001, s. 21 (»Mandatet«).

⁽²⁾ Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1). Med virkning fra den 1. december 2009 er der ved traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»EUF-traktaten«) foretaget en række ændringer, såsom udskiftning af »Fællesskabet« med »Unionen« og »fællesmarkedet« med »det indre marked«. EUF-traktatens terminologi vil blive anvendt overalt i denne rapport.

I henhold til artikel 16 i gennemførelsesforordningen ⁽¹⁾ gav Kommissionen de pågældende tredjeparter oplysninger om procedures art og indhold og opfordrede dem til at fremsætte deres synspunkter. Kommissionen fortsatte med at give dem yderligere oplysninger under proceduren.

De anmeldende parter anmodede om, at Athens Airways' status som interesseret tredjepart blev trukket tilbage. De fremførte, at Athens Airways ikke længere kunne påvise en tilstrækkelig interesse i proceduren, fordi virksomheden ikke havde opereret på det græske marked for passagerflyvninger siden september 2010. Det blev meddelt de anmeldende parter, at ændringen i Athens Airways' operationer ikke betød, at virksomheden ikke længere havde en tilstrækkelig interesse. De anmeldende parter gentog deres anmodning, som i sidste instans blev afslået med den begrundelse, at Athens Airways viste tilstrækkelig interesse i proceduren, da den på daværende tidspunkt umiddelbart så ud til at være en potentiel konkurrent og havde deltaget aktivt i proceduren.

Jeg gav Athens Airways, EKPIZO og Swissport Hellas SUD adgang til den mundtlige høring efter at have undersøgt deres skriftlige anmodninger herom. Goldair Handling anmodede ikke om deltagelse i den mundtlige høring. HALPA deltog ikke i den mundtlige høring, fordi virksomhedens anmodning om adgang som interesseret tredjepart først blev indgivet og godkendt, efter at høringen havde fundet sted.

DEN MUNDTLIGE HØRING

De anmeldende parter benyttede deres ret til at udtale sig ved en mundtlig høring, som fandt sted den 11. november 2010.

For de anmeldende parter deltog repræsentanter for Marfin Investment Group og Vassilakis i høringen, og de blev bistået af deres eksterne juridiske rådgiver og økonomiske eksperter. På Kommissionens side deltog en række medlemmer af næstformand i Kommissionen og konkurrencekommissær J. Almunias kabinet og ledende medarbejdere i Generaldirektoratet for Konkurrence, sagsteamet, cheføkonomteamet og repræsentanter for den juridiske tjeneste, Generaldirektoratet for Erhvervspolitik og Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport.

På de anmeldende parters anmodning blev høringen delvis afholdt for lukkede døre.

FASEN EFTER DEN MUNDTLIGE HØRING

Efter høringen fremsatte de anmeldende parter den 12. november 2010 en første række tilsagn, som blev erstattet af en væsentligt revideret pakke efter et statusmøde med Generaldirektoratet for Konkurrence. Tilsagnene vedrørte markedet for passagerflyvninger på fire græske indenrigsruter, hvor Olympic Air og Aegean Airlines er faktiske konkurrenter, og markedet for tildeling af PSO-ruter i Grækenland. De bestod i frigivelse af slots og andre ledsageforanstaltninger, såsom nyttilkomne selskabers muligheder for at indgå interliningaftaler med det fusionerede selskab. Kommissionen iværksatte en markedstest for at indhente synspunkter om de afgivne tilsagns effektivitet og deres mulighed for at opretholde konkurrencen.

Den 18. november 2010 udsendte Kommissionen en supplerende klagepunktsmeddelelse. Heri gjorde Kommissionen det klart, at fusionen ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt på 10 græske indenrigsruter uanset den nærmere markedsafgrænsning, især spørgsmålet om yderligere opdeling af markedet i tidssensitive og ikke tidssensitive passagerer, fordi vurderingen af konkurrenceforholdene ville være stort set den samme, som hvis markedet omfattede alle passagerer. Den vurderede den anmeldte fusions virkninger for konkurrencen på stort set samme måde som i den oprindelige klagepunktsmeddelelse. De anmeldende parter svarede den 23. november 2010 uden at anmode om en mundtlig høring. I stedet anmodede de om mulighed for mundtligt at fremsætte deres synspunkter på et møde med Generaldirektoratet for Konkurrence.

Den 6. december 2010 sendte Kommissionen de anmeldende parter en sagsfremstillingsmeddelelse. Den omhandler udelukkende færgetraffikkens virkninger for konkurrencen på de relevante markeder og indeholder en økonomisk analyse til støtte for Kommissionens konklusioner i klagepunktsmeddelelsen og den supplerende klagepunktsmeddelelse. Den konkluderer, at færgefart kun i ringe omfang kan betragtes som alternativ til luftfartsydelser.

De anmeldende parter fremførte, at sagsfremstillingsmeddelelsen rejste en række procedurespørgsmål. For det første mente de ikke, at de havde tilstrækkelig adgang til de grundlæggende oplysninger til, at de kunne

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 802/2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (EUT L 133 af 30.4.2004, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2008 (EUT L 279 af 22.10.2008, s. 3).

fremsætte relevante bemærkninger til den økonomiske analyse i sagsfremstillingen. Som svar tilrettelagde Kommissionen med oplysningskildernes samtykke et datarum, hvor den gav de anmeldende parter økonomiske rådgivere adgang til de grundlæggende data på betingelse af fortrolig behandling. Da jeg ikke modtog yderligere bemærkninger i denne forbindelse, anser jeg dette problem for at være løst.

For det andet mente de anmeldende parter, at sagsfremstillingsmeddelelsen indeholdt nyt materiale og en ny analyse, så Kommissionen i stedet skulle have fremsendt en supplerende klagepunktsmeddelelse. De anmodede også om en mundtlig høring vedrørende sagsfremstillingsmeddelelsen. Ved brev af 15. december 2010 afviste jeg de anmeldende parter anmodning om en sådan høring. Jeg mente ikke, at sagsfremstillingsmeddelelsen indeholdt nye eller ændrede klagepunkter, men at den indeholdt bevismateriale, som Kommissionen havde indhentet inden vedtagelsen af klagepunktsmeddelelsen, og som til dels var fremlagt i klagepunktsmeddelelsen og blot støttede de klagepunkter, der allerede var fremført i klagepunktsmeddelelsen og den supplerende klagepunktsmeddelelse. De anmeldende parter kunne derfor ikke påberåbe sig ret til en mundtlig høring vedrørende sagsfremstillingsmeddelelsen. Selv om Kommissionen i henhold til gennemførelsesforordningens artikel 14, stk. 1, har skønsmæssige beføjelser til at tilrettelægge endnu en mundtlig høring, kom jeg desuden til den konklusion, at det ikke var berettiget i denne sag, fordi de spørgsmål, der var omhandlet i sagsfremstillingsmeddelelsen, var af begrænset omfang, og de anmeldende parter fuldt ud kunne udøve deres ret til at blive hørt ved at fremsætte skriftlige bemærkninger til sagsfremstillingsmeddelelsen. Kommissionen indvilligede dog i et møde med de anmeldende parter den 17. december 2010 for at drøfte de spørgsmål, der var omhandlet i sagsfremstillingsmeddelelsen.

Endelig protesterede de anmeldende parter i deres svar på sagsfremstillingsmeddelelsen mod at denne var blevet udstedt 70 dage efter indledningen af fase 2-proceduren, fordi det krænkede deres ret til en retfærdig proces i henhold til artikel 6 i den europæiske menneskeretskonvention. De hævdede, at det stred mod en retfærdig proces, at de havde afgivet tilsagn, når sagsfremstillingsmeddelelsen viste, at Kommissionen stadig betragtede en række konkurrenceproblemer som uløste. Desuden fremførte de, at tidspunktet for fremsendelsen af sagsfremstillingsmeddelelsen betød, at Kommissionen ikke kunne tage hensyn til deres svar på denne, før den begyndte at vurdere svarene på markedsundersøgelsen vedrørende deres senest fremsatte tilsagn. Jeg modtog imidlertid ikke nogen specifik anmodning med hensyn til ovennævnte indvendinger. Jeg mente dog, at indvendingerne var ubegrundede og besluttede, at der ikke var behov for at gribe ind. Det er allerede blevet påpeget, at sagsfremstillingsmeddelelsen ikke ændrede nogen af de eksisterende klagepunkter. Den kunne derfor ikke få nogen negativ indvirkning på de anmeldende parter mulighed for at afgive tilsagn til Kommissionen. Der var heller ingen grund til at antage, at Kommissionen ikke ville kunne tage hensyn til de anmeldende parter svar på sagsfremstillingsmeddelelsen og dens formodede følger for de senest fremsatte tilsagn. Efter fusionsforordningens artikel 18, stk. 1, er det indtil høringen af det rådgivende udvalg, at parterne har ret til at fremsætte deres synspunkter om Kommissionens klagepunkter, og at Kommissionen er forpligtet til at tage alle de modtagne bemærkninger i betragtning. Endelig er det ved vurderingen af påståede krænkelse af retten til forsvar og en retfærdig proces nødvendigt at tage hensyn til behovet for hurtig behandling, hvilket er et generelt kendetegn ved fusionsforordningen ⁽¹⁾. Ofte kan det derfor ikke undgås, at de nødvendige proceduremæssige skridt overlapper hinanden og ikke kan holdes strengt adskilte.

YDERLIGERE TILSAGN OG MARKEDSTEST

Efter de foreløbige resultater af den første markedstest forelagde de anmeldende parter den 29. november 2010 Kommissionen en ny række tilsagn, som blev ændret den 6. december 2010. Tilsagnene blev udvidet til at omfatte alle 9 indenrigsruter, hvor der var konkurrenceproblemer, og omfattede også adgang til ground handling og vedligeholdelse, reparation og eftersyn uden forskelsbehandling i Athens lufthavn eller i en hvilken som helst destinationslufthavn i forbindelse med ruterne mellem de relevante byer. Kommissionen iværksatte endnu en markedstest den 6. december 2010 og underrettede derefter de anmeldende parter om resultatet af statusmødet.

Jeg blev ikke bedt om at undersøge objektiviteten i forbindelse med de to markedstest, som Kommissionen havde iværksat for at vurdere, hvilke virkninger de anmeldende parter foreslåede tilsagn ville have på konkurrencen ⁽²⁾. Der ser ikke ud til at være opstået et sådant spørgsmål i denne forbindelse.

⁽¹⁾ Se sag T-210/01, *General Electric mod Kommissionen*, Sml. 2005 II, s. 5575, præmis 702.

⁽²⁾ Mandatets artikel 14.

AFGØRELSESDUKASTET

Udkastet til endelig afgørelse, der forbyder den planlagte fusion, indeholder ikke alle de klagepunkter, der var anført i klagepunktsmeddelelsen. Nogle klagepunkter er blevet opgivet, især klagepunkterne vedrørende passagerflyvninger på de to internationale ruter og på flere indenrigsruter ⁽¹⁾. De konkurrenceproblemer, der var omhandlet i klagepunktsmeddelelsen med hensyn til de græske markeder for tildeling af PSO-ruter og levering af ground handling-ydelser, blev heller ikke medtaget.

Hvad angår ruten Athen-Alexandroupolis drog Kommissionen i klagepunktsmeddelelsen den foreløbige konklusion, at den planlagte fusion ville hæmme den *faktiske* konkurrence mellem Aegean Airlines og Olympic Air. Af oplysninger, der forelå i en senere fase af proceduren, fremgik det dog, at Olympic Air ikke ville beflyve denne rute i sommersæsonen 2011. Det var især på denne baggrund, at Kommissionen konkluderede, at den planlagte fusion ikke ville hæmme den *faktiske* konkurrence på denne rute. Det udkast til afgørelse, der blev forelagt det rådgivende udvalg, konkluderede dog, at den planlagte fusion ville hæmme den *potentielle* konkurrence betydeligt mellem Aegean Airlines og Olympic Air. Efter min opfattelse var dette en krænkelse af de anmeldende parter ret til at blive hørt, da de ikke havde haft mulighed for at fremsætte deres synspunkter om dette ændrede klagepunkt. Jeg underrettede næstformand i Kommissionen J. Almunia, det rådgivende udvalg og Kommissionens berørte tjenestegrene derom. Senere besluttede Kommissionen, at den ikke ville opretholde dette ændrede klagepunkt i det endelige udkast til afgørelse.

Det endelige udkast til afgørelse indeholder således kun klagepunkterne vedrørende hindringerne for den effektive *faktiske* konkurrence på markederne for passagerflyvninger på ni indenrigsruter ⁽²⁾ og hindringerne for den *potentielle* konkurrence på en indenrigsrute ⁽³⁾. Kommissionen har fuldt ud givet de anmeldende parter ret til at blive hørt i forbindelse med disse klagepunkter.

KONKLUSION

Jeg mener, at alle deltageres ret til at blive hørt er tilgodeset i denne sag.

Bruxelles, den 19. januar 2011.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Athen-Mykonos og Athen-Alexandroupolis, hvad angår hindringerne for den *faktiske* konkurrence som anført i klagepunktsmeddelelsen, og Athen-Limnos, Athen-Kavala, Athen-Kefallonia og Athen-Ioannina, hvad angår hindringerne for den *potentielle* konkurrence, som anført i klagepunktsmeddelelsen.

⁽²⁾ Det drejer sig om følgende ruter: Athen-Thessaloniki, Athen-Herakleion, Athen-Chania, Athen-Rhodes, Athen-Santorini, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos og Athen-Samos.

⁽³⁾ Det drejer sig om ruten Athen-Korfu.

Resumé af Kommissionens afgørelse
af 26. januar 2011
om en fusions uforenelighed med det indre marked og EØS-aftalen

(Sag COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines)

(meddelt under nummer K(2011) 316 endelig)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2012/C 195/10)

Den 26. januar 2011 vedtog Kommissionen en afgørelse i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (»fusionsforordningen«) ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 3. En ikke-fortrolig udgave af afgørelsen kan findes på sagens autentiske sprog på Generaldirektoratet for Konkurrences hjemmeside på følgende adresse:

http://ec.europa.eu/publications/maps/index_en.htm

- (1) Den 24. juni 2010 modtog Kommissionen i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EF) nr. 139/2004 (herefter benævnt »fusionsforordningen«) en anmeldelse af en planlagt fusion (herefter benævnt »transaktionen«), hvorved Vassilakis Group of companies, Grækenland (herefter benævnt »Vassilakis«), Marfin Investment Group, Grækenland (herefter benævnt »Marfin«) og Laskaridis Group of companies, Grækenland (herefter benævnt »Laskaridis«), (herefter tilsammen benævnt »parterne«) gennem opkøb af aktier erhverver fælles kontrol over et nyligt fusioneret selskab (»det fusionerede selskab«), herunder følgende tidligere uafhængige græske selskaber:

- a) Aegean Airlines SA (»Aegean«) og
- b) Olympic Air SA (herefter benævnt »Olympic Air«), Olympic Handling SA (herefter benævnt »Olympic Handling«) og Olympic Engineering SA (herefter benævnt »Olympic Engineering«) (tilsammen benævnt »Olympic«).

I. PARTERNE

- (2) Vassilakis er en privatejet græsk virksomhedsgruppe med investeringer i luftfart (Aegean), ground handling (Goldair Handling), biludlejning og -leasing samt import og distribution af biler.
- (3) Marfin er en investeringsgruppe med investeringer i luftfart (Olympic Air), ground handling (Olympic Handling), MRO-tjenester, dvs. vedligeholdelse, reparation og eftersyn (Olympic Engineering), in-flight catering-tjenester (Olympic Catering), shipping (herunder Attica Groups rederier Superfast og Blue Star, som er aktive på adskillige ruter mellem det græske fastland og øer i Det Ægæiske Hav og

inden for andre passagerbil- og godstransporttjenester i Adriaterhavet) samt i sundhedssektoren, it- og telekommunikationsindustrien, turisme og fritid samt fødevarer- og drikkevarebranchen.

- (4) Laskaridis er en privatejet koncern med investeringer i luftfart (Aegean), shipping og skibsværfter, ground handling-ydelser, turisme og salg af fast ejendom.
- (5) Aegean er et børsnoteret, uafhængigt græsk luftfartsselskab, der udfører rute- og charterflyvninger samt luftfragttransport. Siden 1999 har Aegean haft rutesflyvninger på græske indenrigsruter samt afgang på korte internationale ruter. Selskabet har forretningssted i Athens internationale lufthavn og har i øjeblikket afgang på mere end 45 korte ruter (herunder enkelte ruter med befordringspligt (PSO-ruter). Aegean blev en del af Star Alliance den 30. juni 2010 ⁽²⁾.
- (6) Olympic kontrolleres alene af Marfin og består af tre enheder:

- i) Olympic Air er aktiv inden for lufttransport af personer og gods. Selskabet startede sine aktiviteter den 1. oktober 2009 efter privatiseringen af det tidligere Olympic Airlines i forbindelse med hvilken Marfin erhvervede varemærket, ankomst- og afgangstidspunkter (såkaldte slots) og licenser af det likvide-rede Olympic Airlines ⁽³⁾. Olympic Airs trafikknudepunkt ligger i Athens internationale lufthavn, og selskabet servicerer ca. 40 ruter til nære rejsemål (herunder enkelte PSO-ruter). Det indgår ikke i nogen alliancer

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1. Med virkning fra 1. december 2009 er der ved traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUF-traktaten) foretaget visse ændringer, f.eks. er »Fællesskabet« erstattet af »Unionen« og »fælles marked« af »indre marked«. Terminologien i EUF-traktaten anvendes igennem hele denne afgørelse.

⁽²⁾ Det forventes, at det fusionerede selskab vil være medlem af Star Alliance.

⁽³⁾ Etableringen af det nye Olympic blev godkendt af EU-Kommissionen (se statsstøttesagerne N 321/08, N 322/08 og N 323/08) under forudsætning af, at de tilsagn, som de græske myndigheder har afgivet, overholdes fuldt ud.

- ii) Olympic Handling tilbyder et komplet sortiment af ground handling-ydelser i 39 græske lufthavne, som både servicerer Olympic Air og andre luftfartsselskaber
- iii) Olympic Engineering befinder sig i øjeblikket i opstartsfasen og vil være aktiv inden for MRO-tjenester, fra håndtering af almindelige opgaver i forbindelse med et enkelt fly til levering af komplette servicepakker til kommercielle trafikfly.

II. FUSION OG EU-DIMENSION

- (7) Transaktionen vedrører erhvervelse af fælles kontrol med et nyligt fusioneret selskab, og den udgør derfor en fusion i henhold til artikel 3, stk. 1, litra b), i fusionsforordningen.
- (8) Transaktionen har EU-dimension som defineret i artikel 1, stk. 3, i fusionsforordningen.

III. PROCEDURE

- (9) Efter fase 1-markedsundersøgelsen konkluderede Kommissionen, at transaktionen faldt inden for fusionsforordningens anvendelsesområde, men rejste alvorlig tvivl med hensyn til foreneligheden med det indre marked og EØS-aftalen. Som et resultat heraf indledte Kommissionen den 30. juli 2010 procedurer i henhold til fusionsforordningens artikel 6, stk. 1, litra c).
- (10) Fase 2-markedsundersøgelsen bekræftede, at der var tale om konkurrenceproblemer på en række markeder, hvilket førte til udfærdigelsen af en klagepunktsmeddelelse den 20. oktober 2010. Parterne havde mulighed for at fremsætte deres synspunkter i et skriftligt svar på klagepunktsmeddelelsen og ved en mundtlig høring, der blev afholdt den 11. november 2010. Den 18. november 2010 blev der fremsendt en supplerende klagepunktsmeddelelse til parterne, og den 6. december 2010 sendte Kommissionen et brev (sagsfremstillingsmeddelelse) til parterne.
- (11) Den 12. november 2010 afgav parterne tilsagn over for Kommissionen i medfør af artikel 8, stk. 2, i fusionsforordningen. Tilsagnene blev modificeret ved tre lejligheder, hvilket i sidste ende førte til afgivelsen af et endeligt sæt tilsagn den 6. december 2010. Med henblik på at indsamle synspunkter fra markedsdeltagere om effektiviteten af de foreslåede tilsagn gennemførte Kommissionen to markedsundersøgelser.
- (12) Den 26. januar 2011 vedtog Kommissionen en afgørelse i henhold til artikel 8, stk. 3, i fusionsforordningen om transaktionens uforenelighed med det indre marked og EØS-aftalen (herefter benævnt »afgørelsen«).

IV. RELEVANTE MARKEDER

1. Lufttransport af passagerer

- 1.1. *Traditionel metode kaldet »point-of-origin/point-of-destination (O&D) pair«*

- (13) Transaktionen vurderes på grundlag af en særlig metode »point of origin/point of destination« (O&D) pair, dvs., at

enhver kombination af en afgangslufthavn og en ankomst-lufthavn skal betragtes som et særskilt marked med sine egne karakteristika med hensyn til passagerstruktur og produktkvalifikationer.

1.2. Tidssensitive vs. ikke-tidssensitive passagerer

- (14) Kommissionen har traditionelt sondret mellem to kategorier af passagerer med hver sin prisfølsomhed. Tidssensitive (prisfølsomme) passagerer har tendens til at rejse i forretningssøjemed, kræver ofte væsentlig fleksibilitet i forbindelse med deres billetter (f.eks. intet afbestillingsgebyr og mulighed for ændring af afrejsetidspunkt osv.) og er parate til at betale højere priser for denne fleksibilitet. Ikke-tidssensitive (prisfølsomme) kunder rejser altovervejende på ferierejser eller for at besøge venner og familiemedlemmer, booker typisk lang tid i forvejen og kræver generelt ikke fleksibilitet i forbindelse med deres booking.

- (15) Markedsundersøgelsen viste, at tidssensitive passagerer og ikke-tidssensitive passagerer udgør to særskilte grupper af passagerer. I forbindelse med denne afgørelse kan man imidlertid lade spørgsmålet stå åbent om, hvorvidt tidssensitive og ikke-tidssensitive passagerer tilhører to særskilte markeder, eller om der bør afgrænses et marked, som omfatter alle passagerer, da vurderingen af konkurrencen vil være den samme, uafhængigt af den præcise markedsafgrænsning.

1.3. Intermodal substitution

- (16) Ved afgrænsningen af de relevante O&D-markeder for lufttransportydelser har Kommissionen tidligere overvejet andre transportformer for så vidt som de kan substitueres med flyrejser på de berørte ruter (intermodal konkurrence).
- (17) I det foreliggende tilfælde påstod parterne, at intermodal konkurrence med færger er relevant på ruterne Athen-Herakleion, Athen-Chania, Athen-Rhodos, Athen-Mykonos, Athen-Santorini, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos og Athen-Samos, således at færgetransportydelser skal være omfattet af det pågældende marked sammen med lufttransportydelser. På samme måde skal togtransportydelser omfattes af det relevante marked på ruten Athen-Thessaloniki.
- (18) Markedsundersøgelsen viste imidlertid, at færgetransport generelt ikke er et reelt alternativ til lufttransport på alle problematiske ruter, da færgeruter tilbyder væsentligt forskellige produkter i forhold til flyruter og adskiller sig herfra på vigtige konkurrenceparametre såsom pris, samlet rejsetid, tilgængelighed af rejseplaner samt kvalitet, komfort og pålidelighed. Markedsundersøgelsen viste også, at hverken Aegean eller Olympic Air tager højde for færger i forbindelse med deres prisfastsættelse.

- (19) Derudover viste markedsundersøgelsen, at der også er betydelige forskelle mellem tog- og lufttransportydelser med hensyn til vigtige konkurrenceparametre, f.eks. rejsetid, hyppighedsniveau samt kvalitet og komfort, og at toget ikke opfattes som et relevant alternativ af Aegean og Olympic Air eller deres konkurrenter.

1.4. Konklusioner vedrørende markedsafgrænsning

- (20) Med hensyn til tidssensitive passagerer kan det konkluderes, at færgeruter og flyruter er en del af to særskilte markeder, undtagen hvad angår ruten fra Athen til Mykonos. Mellem Athen og Mykonos udgør fly- og færgeruter en del af det samme produktmarked med hensyn til tidssensitive passagerer. Hvad angår markederne for ikke-tidssensitive passagerer og for alle passagerer, kan man lade spørgsmålet om, hvorvidt luft- og færgetransportydelser tilhører det samme marked, stå åbent i forbindelse med denne afgørelse, dog undtaget ruterne Athen-Mykonos og Athen-Rhodos, idet den konkurrencemæssige vurdering vil være den samme, uanset om færgeruterne er eller ikke er omfattet af det relevante marked. Det skyldes det faktum, hvilket i øvrigt også vil fremgå af ruteanalysen, at færgetransportydelser kun er et fjernt alternativ til lufttransportydelser på de pågældende ruter. I forbindelse med ruten Athen-Mykonos er luft- og færgetransportydelser en del af det samme produktmarked, hvad angår markederne for ikke-tidssensitive passagerer og for alle passagerer. På ruten Athen-Rhodos udgør luft- og færgetransportydelser ikke en del af det samme produktmarked, hvad angår markederne for ikke-tidssensitive passagerer og for alle passagerer.

- (21) Tilsvarende viste markedsundersøgelsen i forhold til ruten Athen-Thessaloniki, at togtransportydelser ikke er et reelt alternativ til lufttransportydelser på denne rute, da kvaliteten heraf er væsentligt lavere end for lufttransportydelser. Derfor skal togtransportydelser ikke være omfattet af det relevante marked for noget passagersegment på ruten Athen-Thessaloniki.

2. Ruter med befordringspligt (pso-ruter)

- (22) Olympic Air og Aegean konkurrerer i øjeblikket på markedet for PSO-ruter i Grækenland, som tildeles af HCAA efter en udbudsprocedure.
- (23) I betragtning af, at transaktionen sandsynligvis ikke vil hæmme den effektive konkurrence på dette marked betydeligt, uafhængigt af den præcise markedsafgrænsning, lod Kommissionen den præcise afgrænsning af produktet og det geografiske marked stå åben, hvad angår markedet for tildeling af PSO-ruter i Grækenland.

3. Ground Handling-ydelser

- (24) Transaktionen medførte et vertikalt påvirket marked for ground handling-ydelser i en række græske lufthavne.

- (25) I overensstemmelse med fortilfældene på markedet omfatter det relevante produktmarked for levering af ground handling-ydelser både passager- og flyhåndtering. Kommissionen lod den præcise afgrænsning af det geografiske marked stå åben i afgørelsen set i lyset af, at transaktionen sandsynligvis ikke vil hæmme den effektive konkurrence på markedet betydeligt i relation til ground handling-markedet, uafhængigt af den præcise afgrænsning af det geografiske marked.

4. Andre markeder

- (26) Transaktionen havde indvirkning på andre markeder, nemlig markederne for MRO-tjenester, in-flight catering-tjenester samt på markedet for formidling af flysæder til rejsearrangører. Kommissionen lod den præcise afgrænsning af alle disse markeder stå åben i afgørelsen, da transaktionen sandsynligvis ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på nogen af disse markeder, uafhængigt af den præcise markedsafgrænsning.

V. VURDERING AF KONKURRENCEN

1. Analytiske rammer

- (27) I sin vurdering af transaktionens konkurrencemæssige indvirkning skal Kommissionen sammenligne situationen før transaktionen med den situation, der sandsynligvis vil være gældende, hvis transaktionen ikke gennemføres (»kontrafaktisk situation«).
- (28) Parterne påstod, at det græske marked er for lille til at muliggøre bæredygtig konkurrence med to full service-luftfartsselskaber såsom Aegean og Olympic Air, og derfor kan alle ruter kun drives med økonomisk gevinst af ét enkelt selskab. Følgelig anså parterne det som usandsynligt, at Aegean og Olympic Air fortsat vil konkurrere på en række indenlandske og internationale ruter, hvis transaktionen ikke gennemføres.
- (29) Ifølge markedsundersøgelsen er der ingen grund til at tro, at det græske marked ikke kan opretholde en situation med mere end et flyselskab, eventuelt med forskellige forretningsmodeller. Analysen af den konkurrencemæssige situation, som sandsynligvis vil være fremherskende, hvis transaktionen ikke gennemføres, viser, at både Olympic Air og Aegean vil kunne operere på det græske marked, muligvis i en omstruktureret eller indskrænket form.
- (30) Aegean og Olympic Air vil efter alt at dømme fortsætte med at konkurrere på ti græske indenrigsruter, nemlig Athen-Chania, Athen-Kos, Athen-Mykonos, Athen-Rhodos, Athen-Samos, Athen-Mytilini, Athen-Herakleion, Athen-Chios, Athen-Santorini og Athen-Thessaloniki i en overskuelig fremtid, hvis transaktionen ikke gennemføres. Som et resultat heraf vurderede Kommissionen virkningerne af en eliminering af konkurrencen på disse indenlandske ruter.

- (31) Med hensyn til de internationale ruter, der bliver berørt af transaktionen, lod man spørgsmålet stå åbent om, hvilken situation der vil være fremherskende, hvis transaktionen ikke gennemføres, da den foreslåede fusion ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på nogen af de internationale ruter.

2. Vurdering

2.1. Lufttransport af passagerer

2.1.1. Transaktionen medfører meget store markedsandele på en række græske indenrigsruter

- (32) I perioden januar-juni 2010 havde Olympic Air og Aegean tilsammen en andel på [90-100 %] af de passagerer, der rejste på græske indenrigsruter, og en andel på [30-40 %] af de passagerer, der rejste på internationale ruter fra Athens internationale lufthavn.

- (33) På basis af markedsafgrænsningen, undtaget færger og tog på de ruter, hvor disse transportformer er tilgængelige, ville transaktionen have bevirket ekstremt høje samlede markedsandele, der i adskillige tilfælde ville nå op på 100 %.

- (34) Hvis de relevante markeder omfatter de andre transportformer (færge eller tog, afhængigt af ruten), ville de kombinerede markedsandele for Aegean og Olympic Air være signifikant lavere. I betragtning af det begrænsede konkurrencepres, som andre transportformer lægger på lufttransportydelser på grund af de meget forskellige produktkarakteristika, ville disse markedsandele dog indebære, at betydningen af andre transportformer ville blive overvurderet, mens den faktiske konkurrencemæssige modvægt, som Aegean og Olympic Air udgør i forhold til hinanden, ville blive undervurderet.

- (35) Desuden kontrollerer Marfin alene via sit datterselskab Attica to færgeselskaber, som er aktive i Grækenland, nemlig Blue Star Ferries og Superfast Ferries. Heraf følger, at disse færgeselskabers konkurrencepres på det fusionerede selskab er begrænset af det faktum, at de kontrolleres af Marfin.

2.1.2. Tæt konkurrence mellem Aegean og Olympic Air

- (36) Aegean og Olympic Air ligger i meget tæt konkurrence med hinanden. Dette adskiller dem klart fra andre indenlandske luftfartsselskaber, der er aktive i langt mindre omfang, og fra indenlandske færgeselskaber, som tilbyder produkter, der adskiller sig fra Aegeans og Olympic Airs på flere vigtige konkurrenceparametre, og hvis prissystem er mindre avanceret på indenrigsruterne.

2.1.3. Behandling af ruter, som Olympic Air og Aegean ikke længere beflyver efter offentliggørelsen af transaktionen

- (37) Efter at have analyseret Aegeans og Olympic Airs interne dokumenter fandt Kommissionen efter offentliggørelsen af

transaktionen, at overvejelser fra enten Aegeans eller Olympic Airs side med hensyn til at ophøre med at beflyve ruterne Athen-Kefallonia, Athen-Limnos, Athen-Sofia, Athen-Bukarest, Athen-Ioannina, Athen-Kavala, Athen-Tirana, Athen-Wien, Athen-Korfu, Thessaloniki-Chania, Thessaloniki-Herakleion, Thessaloniki-Mytilini, Thessaloniki-Rhodos samt Athen-Milano allerede var et tema forud for påbegyndelsen af transaktionsforhandlingerne. En sådan indstilling af aktiviteterne blev således ikke anset for at være fusionsspecifik.

- (38) Derfor analyserede Kommissionen ikke disse ruter med undtagelse af ruten Athen-Korfu, hvor det blev konkluderet, at transaktionen ville eliminere en potentiel konkurrence mellem Aegean og Olympic Air.

2.1.4. Eliminering af faktisk og potentiel konkurrence på græske indenrigsruter

Faktisk konkurrence

- (39) Transaktionen ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt som følge af elimineringen af den faktiske konkurrence på ni indenrigsruter: Athen-Thessaloniki, Athen-Herakleion, Athen-Chania, Athen-Rhodos, Athen-Santorini, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos samt Athen-Samos uafhængigt af, om der afgrænses forskellige markeder for tidssensitive passagerer, ikke-tidssensitive passagerer eller alle passagerer (sidstnævnte to markeder eventuelt inklusive færgetransporttydelser ⁽¹⁾).

- (40) Hvad angår tidssensitive passagerer, hvor færger ikke er noget reelt alternativ, ville transaktionen have skabt en de facto-monopolstilling og elimineret konkurrencen mellem to meget jævnbyrdige konkurrenter på alle disse ruter, undtagen på ruten Athen-Herakleion, som Sky Express servicerer i mindre målestok. Athens Airways stoppede sine aktiviteter i september 2010, og i øjeblikket er der ikke noget andet ruteflyselskab, der er aktivt på disse græske indenrigsruter. Selv om Athens Airways skulle genoptage sine aktiviteter, er det usandsynligt, at det ville lægge et tilstrækkeligt pres på den fusionerede enhed set i lyset af det lille omfang af selskabets aktiviteter. Dette gælder også for Sky Express på ruten Athen-Herakleion, hvor selskabet i øjeblikket har én daglig flyvning i forhold til de ti daglige flyvninger, som Aegean og Olympic har tilsammen.

- (41) Hvad angår ikke-tidssensitive passagerer, sonderer afgørelsen mellem de ruter, hvor intermodale forbindelser ikke er en del af det samme marked som lufttransportydelser (Athen-Thessaloniki og Athen-Rhodos) og alle andre omhandlede ruter, hvor det blev besluttet at lade muligheden for at medtage færgetransportydelser på det samme marked stå åben:

- a) Hvad angår ruterne Athen-Thessaloniki og Athen-Rhodos, ville transaktionen medføre kombinerede markedsandele på 90 % eller mere og eliminere konkurrencen mellem to meget jævnbyrdige konkurrenter

⁽¹⁾ I modsætning til det ovenstående er intermodale transportformer ikke en del af det samme marked som lufttransportydelser for passagerkategorier på ruterne Athen-Rhodos (færge) og Athen-Thessaloniki (tog).

b) Hvad angår Athen-Herakleion, Athen-Chania, Athen-Santorini, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos og Athen-Samos, finder det samme ræsonnement anvendelse som i tilfældet Athen-Thessaloniki og Athen-Rhodos, såfremt færger ikke anses for at være en del af det samme marked. Hvis færger blev betragtet som en del af det samme marked, lå parternes markedsandele (når der ses bort fra Marfins datterselskab Attica Group) på [30-70 %] i vintersæsonen 2009-2010 og på [10-60 %] i en del af sommersæsonen 2010 (dvs. april-juli 2010). Markedsandelens betydning samt konkurrencen fra færger er dog begrænset, da færgetransportydelse udviser en væsentlig grad af differentiering i forhold til lufttransportydelser. Som et resultat heraf er det usandsynligt, at færgerne efter transaktionen ville være i en position til at påvirke det fusionerede selskabs adfærd, især med hensyn til fastsættelse af flybilletpriser.

- (42) Hvad angår et potentielt marked, som omfatter alle passagerer, finder konklusionerne for det ikke-tidssensitive segment tilsvarende anvendelse, selv om niveauerne for de faktiske markedsandele varierer en anelse.

Potentiel konkurrence

- (43) Markedsundersøgelsen viste også, at transaktionen ville betyde elimineringen af potentiel konkurrence mellem Aegean og Olympic Air på ruten Athen-Korfu. Det skyldes, at Aegean og Olympic Air er potentielle konkurrenter, navnlig i betragtning af deres forretningssted i Athens internationale lufthavn og den kendsgerning, at ruten traditionelt har haft en tilstrækkelig efterspørgsel til at kunne opretholde aktiviteter for (mindst) to luftfartsselskaber.

2.1.5. Konklusion på rute for rute-vurderingen

- (44) Kommissionen konkluderer, at transaktionen vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt i det indre marked eller en væsentlig del heraf i medfør af fusionsforordningens artikel 2, stk. 3, især som et resultat af etableringen af en dominerende position på potentielle markeder for tidssensitive passagerer på ruterne Athen-Thessaloniki, Athen-Herakleion, Athen-Chania, Athen-Rhodos, Athen-Santorini, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos og Athen-Samos samt på ruterne Athen-Rhodos og Athen-Thessaloniki, for så vidt angår de potentielle markeder for ikke-tidssensitive passagerer og alle passagerer. For disse markeder, hvor færgetransportydelser kan indgå som en del af det pågældende marked, nemlig de potentielle markeder for ikke-tidssensitive passagerer og alle passagerer på ruterne Athen-Herakleion, Athen-Chania, Athen-Santorini, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos samt Athen-Samos, er det ikke nødvendigt at foretage definitive konklusioner med hensyn til etableringen af en dominerende position set i lyset af, at selv om der ikke etableres en dominerende position, ville transaktionen under alle omstændigheder hæmme den effektive konkurrence i det indre marked betydeligt som følge af elimineringen af den meget tætte

konkurrence mellem Aegean og Olympic Air og dermed af det vigtige konkurrencemæssige pres, som de to luftfartsselskaber udøver på hinanden før transaktionen.

- (45) Derudover ville transaktionen hæmme den effektive konkurrence i det indre marked betydeligt ved elimineringen af en troværdig potentiel ny aktør på ruten Athen-Korfu.
- (46) I modsætning hertil blev der ikke konstateret nogen konkurrencemæssige problemer på andre indenlandske og internationale ruter, hvor Aegean og Olympic Air konkurrerer i øjeblikket. Det skyldes, at det fusionerede selskab på disse andre ruter fortsat vil være udsat for tilstrækkelig konkurrence efter transaktionen.

2.1.6. Sandsynligheden for fusionsafledt indtrængning på indenlandske ruter er ikke tilstrækkelig inden for en overskuelig tid

- (47) I afgørelsen blev det desuden analyseret, i hvilket omfang enhver indtrængning efter transaktionen begrænser det fusionerede selskabs adfærd på de ruter, hvor konkurrencen mellem Aegean og Olympic Air ville blive elimineret eller væsentligt reduceret som et resultat af transaktionen. En indtrængning anses for at udgøre en tilstrækkelig konkurrencemæssig trussel, hvis det påvises, at sandsynligheden for en tilstrækkelig potentiel konkurrence inden for en overskuelig tid vil være til stede med henblik på at genskabe det konkurrencemæssige pres, som Aegean og Olympic Air fortsat vil lægge på hinanden, hvis transaktionen ikke gennemføres.
- (48) Markedsundersøgelsen viste, at der er en række vigtige hindringer for indtrængning og/eller ekspansion på alle græske indenrigsruter, som alt i alt gør det usandsynligt, at en udenlandsk eller indenlandsk konkurrent ville gå ind på markedet og lægge et troværdigt konkurrencepres på det fusionerede selskab efter transaktionen. Med henblik på at påvirke det fusionerede selskabs adfærd på de græske indenrigsruter blev det fastslået, at en nytilkommen skal have forretningssted i Athens internationale lufthavn og udvikle et varemærke for at opnå en mærkebevidsthed, der svarer til Aegeans og Olympic Airs. Desuden skal en nytilkommen kunne klare høje irreversible omkostninger ("sunk costs"), have adgang til indenlandske og internationale tilslutningsfly og etablere et netværk af distributionskanaler i Grækenland.
- (49) Kommissionen fandt, at sandsynligheden for, at en nytilkommen efter transaktionen inden for en overskuelig tid vil kunne lægge et tilstrækkeligt konkurrencepres på det fusionerede selskab ikke er til stede.

2.2. Ruter med befordringspligt (PSO-ruter)

- (50) I afgørelsen konkluderes det, at det er usandsynligt, at transaktionen ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt med hensyn til markedet for tildeling af PSO-ruter i Grækenland i betragtning af, at det fusionerede selskab fortsat udsættes for konkurrence fra andre etablerede aktører på dette marked, nemlig Sky Express og Astra.

- (51) Endvidere har to luftfartsselskaber, nemlig Danish Air Transport og det rumænske Carpatair, udtrykt en klar interesse i at byde på græske PSO-ruter i den næste udbudsrunde, og markedsundersøgelsen bekræftede, at i modsætning til ruteflyvninger kan luftfartsselskaberne påbegynde aktiviteter på PSO-ruter i et forholdsvis begrænset omfang.

2.3. Ground handling-ydelser i græske lufthavne

- (52) Kommissionen analyserede både den vertikale problemstilling, der er afledt af det vertikale forhold mellem ground handling-markedet og lufttransportmarkedet, samt sandsynligheden for koordinering efter fusionen mellem Olympic Handling, Goldair (hvor Vassilakis har foretaget investeringer) og de uafhængige konkurrenter Swissport International og Swissport Hellas Sud.
- (53) Markedsundersøgelsen viste, at selv hvis det fusionerede selskab skulle forsøge at påvirke Goldairs adfærd på markedet, ville Swissport være i stand til at underminere enhver koordineringsindsats. Swissport er en stærk og troværdig aktør på det græske ground handling-marked, der aggressivt vinder nye markedsandele.
- (54) Kommissionen konkluderede derfor, at fusionen sandsynligvis ikke vil kunne føre til samordnet praksis, da markedsstrukturen efter fusionen ikke vil øge markedsdeltagernes incitament til at indgå svigagtige aftaler. Hvad angår det vertikale forhold mellem ground handling og luftfart, gav markedsundersøgelsen ikke nogen indikation om, hvorvidt fusionen ville have vertikale virkninger.
- (55) Derfor vil fusionen sandsynligvis ikke hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for levering af ground handling-ydelser i Grækenland.

2.4. Andre markeder

- (56) På basis af resultatet af markedsundersøgelsen er det ikke sandsynligt, at fusionen vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for MRO-tjenester og in-flight catering-tjenester (vertikalt relateret til markedet for ruteflyvning med passagerer) og på markedet for formidling af flysæder til rejsearrangører, hvor Olympic kun er til stede i begrænset omfang.

VI. EFFEKTIVITETSGEVINSTER

- (57) I henhold til rammebestemmelserne for horisontale fusioner skal parterne godtgøre, at de effektivitetsgevinster, der gøres gældende, opvejer en fusions konkurrenceskadelige virkninger. Parterne skal påvise, at følgende tre kumulative betingelser er opfyldt: i) at effektivitetsgevinsterne giver forbrugerne fordele, ii) at effektivitetsgevinsterne er fusionsspecifikke, og iii) at effektivitetsgevinsterne kan verificeres⁽¹⁾.
- (58) Parterne har ikke dokumenteret, at ovennævnte betingelser er opfyldt i dette tilfælde.

⁽¹⁾ Rammebestemmelser for horisontale fusioner, afsnit 78.

VII. ANALYSE AF PARTERNES FINANSIELLE SITUATION

- (59) Kommissionen analyserede også parternes overordnede finansielle situation.
- (60) På baggrund af denne vurdering konkluderede Kommissionen, at fremtidsudsigterne for Aegean er positive, uafhængigt af fusionen.
- (61) Hvad angår den overordnede situation for Olympic Air, blev det konstateret, at Olympic Air har lidt tab. Især har Olympic Air som nystartet virksomhed haft en aggressiv prisstrategi, hvilket har påvirket indtægterne. Kommissionens undersøgelse viste imidlertid også, at der er iværksat omstrukturingsforanstaltninger, og at Olympic Airs rentabilitet er blevet stadigt bedre.
- (62) Det er derfor sandsynligt under forudsætning af yderligere omstrukturingsforanstaltninger, at Olympic Airs økonomiske resultater vil blive yderligere forbedret inden for en overskuelig fremtid. Derudover er Olympic Air en del af Marfin-investeringsgruppen, hvorfor selskabets økonomiske situation skal ses i en større økonomisk sammenhæng, nemlig i forhold til moderselskabet Marfin. Set i lyset af de omkostninger, der er forbundet med Olympic Airs hypotetiske udtræden af markedet, har Marfin et incitament til enten at fortsætte med at støtte sit datterselskab eller sælge det i stedet for at måtte lide økonomiske tab.
- (63) Selv om parterne ikke anmodede herom, besluttede Kommissionen at analysere Olympics situation i forhold til de tre kriterier, der er fastsat i afsnit 90 i rammebestemmelserne for horisontale fusioner⁽²⁾. Med hensyn hertil viste markedsundersøgelsen, at:
- a) det er usandsynligt, hvis fusionen ikke gennemføres, at Olympic Air vil blive tvunget ud af markedet i den nærmeste fremtid
 - b) der sandsynligvis vil være andre mindre konkurrenceskadelige alternativer end den foreslåede fusion, og
 - c) hvis fusionen ikke gennemføres, ville Olympic Airs aktiver ikke forsvinde definitivt fra markedet, navnlig fordi Olympic-varemærket er et meget attraktivt aktiv, hvor der sandsynligvis kan findes en potentiel køber, som vil bruge dette med henblik på at iværksætte rute-flyvninger på det græske marked.

⁽²⁾ I henhold til afsnit 90 i rammebestemmelserne for horisontale fusioner »Kommissionen betragter følgende tre kriterier som særlig relevante for anvendelsen af »nødlidende virksomhed forsvar« (»failing firm defence«): For det første at den nødlidende virksomhed i nær fremtid ville blive tvunget ud af markedet på grund af finansielle vanskeligheder, hvis ikke den blev overtaget af en anden virksomhed. For det andet at der ikke findes en mindre konkurrenceskadelig overtagelse som alternativ til den anmeldte fusion. For det tredje at den nødlidende virksomheds aktiver uvægerligt ville forlade markedet, hvis ikke fusionen gennemførtes«. For at fjerne enhver tvivl skal det bemærkes, at parterne ikke påberåbte sig anvendelsen af »nødlidende virksomhed forsvar«.

(64) I afgørelsen konkluderes det derfor, at det ikke kan siges, at forværringen af den konkurrencemæssige struktur, der følger af fusionen, ikke vil være direkte forårsaget af fusionen.

VIII. TILSAGN

(65) Med henblik på at kunne tackle den konkurrence, som Kommissionen har identificeret, afgav parterne tilsagn, der blev modificeret ved tre lejligheder. Alle versioner af de tilsagn, som parterne har afgivet, har ét fælles kendetegn, nemlig at de alle hovedsagelig består i tilbuddet om at frigøre slots i forskellige græske lufthavne, der forbinder de ruter, hvor der blev identificeret konkurrencemæssige problemer. Foranstaltningerne vedrørende slottiderne blev også ledsaget af nogle supplerende tilsagn, f.eks. at tilbyde nyttilkomne at (a) indgå en interlining-aftale⁽¹⁾ med det fusionerede selskab på de problematiske ruter og (b) være omfattet af det fusionerede selskabs bonusprogram for de identificerede bypar, som den nyttilkomne beflyver.

(66) Ifølge slottilsagnene gælder der hævdevundne rettigheder i forbindelse med de overførte slots, der skal erhverves efter den nyttilkomnes anvendelse heraf i [0-6] på hinanden følgende IATA-sæsoner⁽²⁾. De overførte slots vil ligge inden for den tidsfrist på [0-15] minutter i forhold til de tider, som den nyttilkomne har anmodet om.

(67) Endvidere tilbød parterne at give adgang på ikke-diskriminerende vilkår til ground handling-ydelser og MRO-tjenester, som det fusionerede selskab leverer i Athens internationale lufthavn eller ved enhver ankomstlufthavn i forbindelse med de ni ovennævnte ruter.

(68) Tilsagnene skal være gældende i (fortroligt), eller indtil nyttilkomne vil have erhvervet en samlet markedsandel på (fortroligt) på enkelte ruter.

(69) Kommissionen gennemførte to markedsundersøgelser med henblik på at indhente synspunkter fra de relevante markedsdeltagere om effektiviteten af de foreslåede foranstaltninger.

(70) I dette tilfælde er de vigtigste hindringer for indtrængning hverken relateret til tilgængeligheden af slots eller til de andre kendetegn, der er omhandlet i de supplerende tilsagn. I betragtning af, at der ikke forekommer overbelastning i de fleste lufthavne i det foreliggende tilfælde, stiller de relevante lufthavnsmyndigheder et tilstrækkeligt antal gratis slots til rådighed. Markedsundersøgelsen afslørede ikke nogen troværdige planer om indtrængning på markedet hos hverken internationale eller græske indenrigsluftfartsselskaber. Som et resultat heraf er sandsynligheden for en tilstrækkelig potentiel konkurrence inden for en overskuelig tid ikke til stede med henblik på at kunne påvirke det fusionerede selskabs prisadfærd efter transaktionen.

(71) På samme måde som ved tidligere tilfælde blev der i vurderingen taget hensyn til den formildende omstændighed, at Grækenland er omfattet af en krise, der kan have indflydelse på potentielle nye aktørers aktuelle planer om indtrængning på markedet.

IX. KONKLUSION

(72) Den anmeldte fusion, hvorved Vassilakis Group, Marfin Investment Group og Laskaridis Group erhverver fælles kontrol med et nyligt fusioneret selskab, herunder virksomhederne Aegean Airlines SA, Olympic Air SA, Olympic Handling SA og Olympic Engineering SA, erklæres for uforenelig med det indre marked og EØS-aftalen.

⁽¹⁾ En interlining-aftale er en aftale mellem to eller flere luftfartsselskaber i henhold til hvilken de pågældende luftfartsselskaber accepterer hinandens rejsedokumenter (billetter).

⁽²⁾ Eller for ruter, der kun drives i sommersæsonen eller kun i vintersæsonen, efter 4 sommer-/vintersæsoner.

V

(Øvrige meddelelser)

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF DEN FÆLLES
HANDELSPOLITIK

EUROPA-KOMMISSIONEN

Meddelelse om det forestående udløb af visse antidumpingforanstaltninger

(2012/C 195/11)

1. Kommissionen skal meddele, at medmindre der indledes en fornyet undersøgelse efter følgende procedure, udløber nedennævnte antidumpingforanstaltninger på den i tabellen angivne dato, jf. artikel 11, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 af 30. november 2009 ⁽¹⁾ om beskyttelse mod dumping-import fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab.

2. Procedure

EU-producenter kan indgive en skriftlig anmodning om en fornyet undersøgelse. Anmodningen skal indeholde tilstrækkelige beviser for, at foranstaltningernes udløb sandsynligvis vil medføre, at der fortsat eller igen vil finde dumping sted med deraf følgende skade.

Skulle Kommissionen beslutte at foretage en fornyet undersøgelse af de pågældende foranstaltninger, vil importører, eksportører, repræsentanter for eksportlandet og EU-producenter få lejlighed til at uddybe, afvise eller fremsætte bemærkninger til de forhold, der er beskrevet i anmodningen om fornyet undersøgelse.

3. Tidsfrist

EU-producenter kan indgive en skriftlig anmodning om en fornyet undersøgelse på ovennævnte grundlag til Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Handel (Kontor H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles, Belgium ⁽²⁾, på et hvilket som helst tidspunkt efter denne meddelelses offentliggørelse, men ikke senere end tre måneder før den i nedenstående tabel angivne dato.

4. Denne meddelelse offentliggøres i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1225/2009.

Vare	Oprindelses- eller eksportland(e)	Foranstaltninger	Reference	Udløbsdato ⁽¹⁾
Koks i stykker med en diameter på over 80 mm (koks 80 +)	Folkerepublikken Kina	Anti-dumping-told	Rådets forordning (EF) nr. 239/2008 (EUT L 75 af 18.3.2008, s. 22)	19.3.2013

⁽¹⁾ Foranstaltningen udløber ved midnat på den i denne kolonne angivne dato.

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

ABONNEMENTSPRISER 2012 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 310 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	840 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	100 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	200 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne findes på internettet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA