

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 195



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

55. Jahrgang

3. Juli 2012

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
II <i>Mitteilungen</i>		
MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION		
Europäische Kommission		
2012/C 195/01	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/02	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/03	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.6559 — Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/04	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/05	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) ⁽¹⁾	3
2012/C 195/06	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) ⁽¹⁾	3

DE

Preis:
3 EUR

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

(Fortsetzung umseitig)

IV *Informationen*

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2012/C 195/07	Euro-Wechselkurs	4
2012/C 195/08	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen aus seiner Sitzung vom 13. Januar 2011 zum vorläufigen Beschlussentwurf in der Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean — Berichterstatter: Vereinigtes Königreich	5
2012/C 195/09	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten — COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines	7
2012/C 195/10	Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission vom 26. Januar 2011 zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen (Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines) (<i>Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2011) 316 endg.</i>) ⁽¹⁾	11

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN HANDELSPOLITIK

Europäische Kommission

2012/C 195/11	Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens bestimmter Antidumpingmaßnahmen	18
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

*(Mitteilungen)*MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2012/C 195/01)

Am 25. Juni 2012 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Französisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32012M6592 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2012/C 195/02)

Am 22. Juni 2012 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
 - der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32012M6546 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.
-

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache COMP/M.6559 — Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/C 195/03)

Am 25. Juni 2012 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32012M6559 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/C 195/04)

Am 19. Juni 2012 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Deutsch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32012M6583 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/C 195/05)

Am 19. Juni 2012 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32012M6614 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/C 195/06)

Am 25. Juni 2012 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
 - der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32012M6617 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.
-

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

2. Juli 2012

(2012/C 195/07)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs		
USD	US-Dollar	1,2593	AUD	Australischer Dollar	1,2283
JPY	Japanischer Yen	100,51	CAD	Kanadischer Dollar	1,2808
DKK	Dänische Krone	7,4343	HKD	Hongkong-Dollar	9,7676
GBP	Pfund Sterling	0,80410	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,5667
SEK	Schwedische Krone	8,7440	SGD	Singapur-Dollar	1,5959
CHF	Schweizer Franken	1,2015	KRW	Südkoreanischer Won	1 440,68
ISK	Isländische Krone		ZAR	Südafrikanischer Rand	10,2766
NOK	Norwegische Krone	7,5255	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	7,9948
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	HRK	Kroatische Kuna	7,5165
CZK	Tschechische Krone	25,515	IDR	Indonesische Rupiah	11 821,43
HUF	Ungarischer Forint	286,20	MYR	Malaysischer Ringgit	3,9833
LTL	Litauischer Litas	3,4528	PHP	Philippinischer Peso	52,722
LVL	Lettischer Lat	0,6967	RUB	Russischer Rubel	41,0527
PLN	Polnischer Zloty	4,2205	THB	Thailändischer Baht	39,819
RON	Rumänischer Leu	4,4503	BRL	Brasilianischer Real	2,5347
TRY	Türkische Lira	2,2775	MXN	Mexikanischer Peso	16,7865
			INR	Indische Rupie	69,8180

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen aus seiner Sitzung vom 13. Januar 2011 zum vorläufigen Beschlussentwurf in der Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean

Berichterstatter: Vereinigtes Königreich

(2012/C 195/08)

Unternehmenszusammenschluss

1. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass es sich bei dem angemeldeten Vorhaben um einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung handelt.
2. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass das angemeldete Vorhaben nach Artikel 1 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung gemeinschaftsweite Bedeutung hat.

Definition des Marktes

3. Der Beratende Ausschuss stimmt der Abgrenzung der relevanten Märkte, wie sie die Kommission im Beschlussentwurf vorgenommen hat, zu.

Insbesondere stimmt der Beratende Ausschuss dem von der Kommission verfolgten Ansatz zu, in der in Rede stehenden Sache folgende Punkte offenzulassen:

- a) Unterscheidung zwischen zeitsensiblen und nicht zeitsensiblen Passagieren sowie
- b) Zurechnung von Fährdiensten für nicht zeitsensible Passagiere und alle Passagiere auf den sieben im Beschlussentwurf genannten Strecken zum relevanten Markt.

Situation ohne den Zusammenschluss (kontrafaktische Fallkonstellation)

4. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass für die Zwecke der wettbewerbsrechtlichen Würdigung des vorgeschlagenen Zusammenschlusses als wahrscheinlichste Situation ohne den Zusammenschluss (relevante kontrafaktische Fallkonstellation) das Szenario heranzuziehen ist, in dem Aegean und Olympic Air auf 10 griechischen Inlandsstrecken und einer Reihe internationaler Strecken, wie im Beschlussentwurf dargelegt, weiterhin konkurrieren.

Wettbewerbsrechtliche Würdigung

5. Der Beratende Ausschuss stimmt der Auffassung der Kommission zu, dass der angemeldete Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf folgenden neun Inlandsstrecken durch Ausschaltung des tatsächlichen Wettbewerbs zwischen Aegean und Olympic Air erheblich behindert:
 - a) Athen-Thessaloniki
 - b) Athen-Heraklion
 - c) Athen-Chania
 - d) Athen-Rhodos
 - e) Athen-Santorin
 - f) Athen-Mytilini
 - g) Athen-Chios
 - h) Athen-Kos
 - i) Athen-Samos
6. Der Beratende Ausschuss ist wie die Kommission der Auffassung, dass der vorgeschlagene Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb durch Ausschaltung eines glaubhaften potenziellen neuen Marktteilnehmers auf der Strecke Athen-Korfu erheblich behindern würde.
7. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass der vorgeschlagene Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für die Zuteilung von Strecken in Griechenland, die aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedient werden, nicht erheblich behindern würde.
8. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass der vorgeschlagene Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste in Griechenland nicht erheblich behindern würde.

Marktzutritt

9. Der Beratende Ausschuss gelangt gleich der Kommission zu dem Schluss, dass in absehbarer Zeit kein Marktzutritt internationaler und/oder inländischer Luftverkehrsunternehmen mit einer Basis am Flughafen Athen zu erwarten ist.

Finanzielle Lage der beteiligten Unternehmen

10. Wenngleich von den anmeldenden Unternehmen nicht förmlich geltend gemacht, stimmt der Beratende Ausschuss mit der Analyse der Kommission zu den Kriterien für das Vorliegen einer Sanierungsfusion überein, derzufolge diese Kriterien in der in Rede stehenden Sache nicht erfüllt wären.

Verpflichtungsangebote der beteiligten Unternehmen

11. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Auffassung der Kommission überein, dass die von den anmeldenden Unternehmen am 6. Dezember 2010 vorgelegten endgültigen Verpflichtungsangebote die im Rahmen der Marktuntersuchung festgestellten wettbewerbsrechtlichen Bedenken nicht angemessen beheben und daher nicht geeignet sein dürften, die sich aus dem Zusammenschluss ergebende erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs zu beseitigen.
12. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass die von den anmeldenden Unternehmen am 6. Dezember 2010 vorgelegten endgültigen Verpflichtungsangebote nicht zum wahrscheinlichen, rechtzeitigen und ausreichenden Marktzutritt einer oder mehrerer Fluglinien führen würde.
13. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass mangels eines wahrscheinlichen, rechtzeitigen und ausreichenden Marktzutritts die Verpflichtungen allein weder eine disziplinierende Wirkung auf das aus dem Zusammenschluss entstehende Unternehmen ausüben noch wettbewerbschädliche Folgen des vorgeschlagenen Zusammenschlusses beheben würden.

Schlussfolgerung

14. Der Beratende Ausschuss stimmt der Schlussfolgerung der Kommission zu, dass der angemeldete Zusammenschluss angesichts seiner wettbewerbschädlichen Auswirkungen und mangels geeigneter Abhilfemaßnahmen als nicht mit dem Binnenmarkt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar erklärt werden muss.
-

Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten ⁽¹⁾**COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines**

(2012/C 195/09)

EINLEITUNG

Am 24. Juni 2010 meldeten die drei Konzerne Vassilakis, Marfin Investment und Laskaridis (im Folgenden zusammen die „Anmelder“) bei der Kommission ihr Vorhaben an, durch Erwerb von Anteilen die gemeinsame Kontrolle über ein neu zu schaffendes Unternehmen zu erwerben, das das Geschäft von Aegean Airlines SA und Olympic Air SA umfasst.

Nach Prüfung der Anmeldung kam die Kommission zu dem Schluss, dass das angemeldete Vorhaben unter die Fusionskontrollverordnung ⁽²⁾ fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt und dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum zu ernststen Bedenken Anlass gibt. Daher leitete die Kommission am 30. Juli 2010 nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung das Verfahren und die entsprechende Untersuchung im Rahmen des Hauptprüfverfahrens ein.

VERFAHREN IN PHASE II

Am 20. Oktober 2010 wurde den Anmeldern eine Mitteilung der Beschwerdepunkte übermittelt, in der die Kommission ihren vorläufigen Standpunkt darlegte, dass der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf folgenden Märkten erheblich behindern würde: im Bereich der Passagierlinienflugdienste auf 11 griechischen Inlandsstrecken und 2 internationalen Strecken wegen des Wegfalls des tatsächlichen Wettbewerbs sowie auf 5 griechischen Inlandsstrecken wegen des Wegfalls von potenziellem Wettbewerb; ferner auf den Märkten für die Vergabe von Strecken in Griechenland, die im allgemeinen Interesse bedient werden, sowie auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste an griechischen Flughäfen. Am 5. November 2010 übermittelten die Anmelder fristgerecht eine schriftliche Stellungnahme zur Mitteilung der Beschwerdepunkte.

AKTENEINSICHT

Nachdem die Anmelder Akteneinsicht genommen hatten, stellten sie am 3. November 2010 bei mir einen Antrag auf Zugang zu einigen Informationen in der Akte, die der Bereitsteller der Informationen aus Gründen der Vertraulichkeit unkenntlich gemacht hatte (im Folgenden „angeforderte Informationen“). Die Anmelder erklärten, die angeforderten Informationen könnten Angaben zum Eintritt eines potenziellen Wettbewerbers in die relevanten Märkte enthalten und seien daher möglicherweise von Bedeutung für die Wettbewerbsanalyse. Nach Prüfung des Antrags auf vertrauliche Behandlung des Bereitstellers der Informationen wurde den Anmeldern uneingeschränkter Zugang zu einigen der angeforderten Informationen gewährt. In Bezug auf andere Teile der angeforderten Informationen genehmigte der Bereitsteller der Informationen eine beschränkte Offenlegung zugunsten des externen Rechtsbeistands der Anmelder, wobei eine Stillschweigevereinbarung die Verwendung der offengelegten Informationen einschränkte. Die Kommission hatte im Rahmen ihrer Befugnisse zur Gewährung von Akteneinsicht den Anmeldern bereits auf Basis einer ähnlichen Stillschweigevereinbarung Zugang zu anderen Informationen der Akte gewährt. In Bezug auf die übrigen Teile der angeforderten Informationen kam ich zu dem Ergebnis, dass es sich dabei um Geschäftsgeheimnisse handelte, deren Offenlegung zum Schutz der Verteidigungsrechte der Anmelder nicht erforderlich war. Der Beschluss auf der Grundlage von Artikel 8 des Mandats wurde den Anmeldern am 10. November 2010 übermittelt. Die Anmelder machten diesbezüglich keine weiteren Anmerkungen.

ZULASSUNG DRITTER

Die folgenden sieben Unternehmen beantragten die Zulassung zum Verfahren: Athens Airways SA, der griechische Verbraucherverband EKPIZO, Goldair Handling SA, Swissport Hellas SUD SA, Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA, Sky Express SA und der griechische Pilotenverband HALPA (Hellenic Airline Pilots Association). Mit Ausnahme von Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA und Sky Express SA, die nicht auf Ersuchen um Erläuterungen und zusätzliche Auskünfte antworteten, habe ich alle Antragsteller zugelassen.

⁽¹⁾ Gemäß den Artikeln 15 und 16 des Beschlusses 2001/462/EG, EGKS der Kommission vom 23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren — ABl. L 162 vom 19.6.2001, S. 21 (im Folgenden „Mandat“).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1). Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 wurden mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) einige Begriffe geändert. So wurde zum Beispiel „Gemeinschaft“ durch „Union“, „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ und „Entscheidung“ durch „Beschluss“ ersetzt. In diesem Bericht wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet.

Gemäß Artikel 16 der Durchführungsverordnung⁽¹⁾ wurden die zugelassenen Dritten über Art und Gegenstand des Verfahrens unterrichtet und zur Stellungnahme aufgefordert. Im Laufe des Verfahrens übermittelte die Kommission ihnen weitere Informationen.

Die Anmelder beantragten, dass Athens Airways die bereits gewährte Zulassung zum Verfahren entzogen wird. Sie vertraten die Ansicht, dieses Unternehmen könne insofern kein hinreichendes Interesse mehr an dem Verfahren nachweisen, als es seit September 2010 keine Passagierbeförderungsleistungen auf griechischen Inlandsstrecken mehr erbringe. Den Anmeldern wurde geantwortet, dass die Änderung der Geschäftstätigkeit von Athens Airways nicht bedeutet, dass das Unternehmen kein hinreichendes Interesse mehr an dem Verfahren hat. Nachdem die Anmelder ihren Antrag erneuert hatten, wurde dieser schließlich mit der Begründung abgelehnt, dass das Unternehmen insofern hinreichendes Interesse an dem Verfahren zeigte, als es zu jenem Zeitpunkt *prima facie* ein potenzieller Wettbewerber zu sein schien und sich aktiv an dem Verfahren beteiligt hatte.

Nach Prüfung der schriftlichen Anträge auf mündliche Anhörung gab ich den Anträgen von Athens Airways, EKPIZO und Swissport Hellas SUD statt. Goldair Handling beantragte keine mündliche Anhörung. HALPA nahm an der mündlichen Anhörung nicht teil, weil dessen Antrag auf Zulassung als Dritter erst nach der Anhörung eingereicht und angenommen wurde.

MÜNDLICHE ANHÖRUNG

In ihrer Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte äußerten die Anmelder den Wunsch, von ihrem Recht auf mündliche Anhörung Gebrauch zu machen. Die Anhörung fand am 11. November 2010 statt.

Vonseiten der Anmelder nahmen Vertreter der Marfin Investment Group und von Vasilakis in Begleitung von externen Rechtsbeiständen und Wirtschaftssachverständigen an der mündlichen Anhörung teil. Vonseiten der Kommission nahmen einige Mitglieder des Kabinetts des Kommissions-Vizepräsidenten Joaquín Almunia, leitende Mitarbeiter der Generaldirektion Wettbewerb, die zuständigen Sachbearbeiter, Mitarbeiter des Chefökonomens sowie Vertreter des Juristischen Dienstes, der Generaldirektion Industrie und Unternehmertum und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr an der mündlichen Anhörung teil.

Auf Antrag der Anmelder fand die Anhörung teils unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt.

VERFAHREN NACH DER MÜNDLICHEN ANHÖRUNG

Nach der Anhörung übermittelten die Anmelder am 12. November 2010 ein erstes Paket an Verpflichtungsangeboten, das im Anschluss an ein Treffen zum Stand des Verfahrens mit Vertretern der GD Wettbewerb durch ein stark überarbeitetes Paket von Verpflichtungsangeboten ersetzt wurde. Die Verpflichtungsangebote bezogen sich auf den Markt für die Beförderung von Passagieren auf vier griechischen Inlandsstrecken, auf dem Olympic Air und Aegean Airlines tatsächlich miteinander im Wettbewerb stehen, sowie auf den Markt für die Vergabe von Strecken in Griechenland, die im allgemeinen Interesse bedient werden. Sie sahen die Freigabe von Zeitnischen und begleitende Maßnahmen wie die Möglichkeit für Markteinsteiger vor, Interlining-Vereinbarungen mit dem zusammengeschlossenen Unternehmen abzuschließen. Die Kommission leitete einen Markttest ein, um Stellungnahmen zur Wirksamkeit der angebotenen Verpflichtungen und ihrer Angemessenheit zum Schutz des Wettbewerbs einzuholen.

Am 18. November 2010 übermittelte die Kommission eine ergänzende Mitteilung der Beschwerdepunkte. Darin erklärte sie, dass der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf 10 griechischen Inlandsstrecken erheblich behindern würde, und zwar unabhängig von der genauen Marktabgrenzung und insbesondere von der Frage, ob der Markt weiter in zeitsensible und nicht zeitsensible Passagiere zu unterteilen ist, da die wettbewerbsrechtliche Würdigung auch dann, wenn der alle Passagiere umfassende Markt zugrunde gelegt würde, im Wesentlichen unverändert bliebe. Die Kommission bewertete die wettbewerbsrelevanten Auswirkungen des angemeldeten Zusammenschlusses im Wesentlichen genauso wie in der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte. Die Anmelder antworteten am 23. November 2010, ohne eine mündliche Anhörung zu beantragen. Stattdessen äußerten die Anmelder den Wunsch, ihre Auffassungen im Rahmen eines Treffens mit Vertretern der GD Wettbewerb mündlich darlegen zu können. Diesem Wunsch wurde entsprochen.

Am 6. Dezember 2010 übermittelte die Kommission den Anmeldern ein Tatbestandsschreiben, in dem es ausschließlich um die Auswirkungen des Wettbewerbs durch Fahren auf den relevanten Märkten geht. Das Schreiben enthält wirtschaftliche Analysen, die die Schlussfolgerungen der Kommission aus den beiden Mitteilungen der Beschwerdepunkte stützen, wonach Fährdienste nur ein entferntes Substitut für Luftverkehrsdienste sind.

Die Anmelder erhoben in Bezug auf das Tatbestandsschreiben in verschiedener Hinsicht verfahrensrechtliche Bedenken. Erstens sei ihnen kein ausreichender Zugang zu den zugrundeliegenden Daten gewährt worden,

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 802/2004 der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 133 vom 30.4.2004, S. 1). Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1033/2008 der Kommission (ABl. L 279 vom 22.10.2008, S. 3).

um eine fundierte Stellungnahme zu der wirtschaftlichen Analyse aus dem Tatbestandsschreiben abgeben zu können. Daraufhin richtete die Kommission mit Zustimmung der Bereitsteller der betreffenden Informationen einen Datenraum ein, um den Wirtschaftsberatern der Anmelder unter Wahrung der Vertraulichkeitsvorschriften Zugang zu den zugrundeliegenden Daten zu verschaffen. Da diesbezüglich keine weiteren Anmerkungen bei mir eingingen, gehe ich davon aus, dass dieser Kritikpunkt ausgeräumt wurde.

Zweitens äußerten die Anmelder, das Tatbestandsschreiben habe neues Material und neue Analysen, dass die Kommission diese in einer ergänzenden Mitteilung der Beschwerdepunkte hätte übermitteln sollen. Außerdem beantragten sie, zu dem Tatbestandsschreiben in einer mündlichen Anhörung gehört zu werden. Mit Schreiben vom 15. Dezember 2010 lehnte ich diesen Antrag der Anmelder ab. Meiner Ansicht nach enthielt das Tatbestandsschreiben keine neuen oder geänderten Beschwerdepunkte, sondern verwies lediglich auf Beweismittel, die die Kommission vor der Annahme der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte zusammengetragen und zum Teil darin präsentiert hatte und die lediglich die bereits in den beiden Mitteilungen genannten Beschwerdepunkte untermauern. Daher konnten die Anmelder keinen Anspruch auf eine mündliche Anhörung zum Tatbestandsschreiben geltend machen. Wenngleich der Kommission nach Artikel 14 Absatz 1 der Durchführungsverordnung ferner in Bezug auf die Durchführung einer weiteren mündlichen Anhörung ein Ermessensspielraum zusteht, kam ich zu dem Ergebnis, dass eine weitere Anhörung in diesem Fall nicht gerechtfertigt ist, weil die im Tatbestandsschreiben behandelten Aspekte von geringerer Bedeutung waren und die Anmelder von ihrem Anspruch auf rechtliches Gehör durch Vorlage einer schriftlichen Stellungnahme zum Tatbestandsschreiben vollauf Gebrauch machen konnten. Dennoch willigte die Kommission in ein Treffen mit den Anmeldern ein, das am 17. Dezember 2010 stattfand und die im Tatbestandsschreiben aufgeworfenen Fragen zum Gegenstand hatte.

Schließlich kritisierten die Anmelder in ihrer Antwort auf das Tatbestandsschreiben, dass das Schreiben am Tag 70 des Phase I Verfahrens übermittelt wurde, da dies nach Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention ihre Verteidigungsrechte und ihr Recht auf ein faires Verfahren verletze. Sie machten geltend, ihr Recht auf ein faires Verfahren würde dadurch verletzt, dass sie Verpflichtungsangebote vorgelegt haben, obwohl aus dem Tatbestandsschreiben hervorgeht, dass einige wettbewerbsrelevante Fragen für die Kommission noch offen waren. Zudem vertraten sie die Auffassung, angesichts des Zeitpunkts des Tatbestandsschreibens habe die Kommission ihre Antwort auf das Tatbestandsschreiben nicht berücksichtigen können, bevor sie mit der Bewertung der Antworten im Rahmen des Markttests in Bezug auf die neueste Version der Verpflichtungsangebote begann. Bezüglich dieser Kritikpunkte wurde jedoch kein spezifischer Antrag bei mir gestellt. Meiner Ansicht nach war dieser Einwand jedoch ohnehin unbegründet, so dass ich keinen Handlungsbedarf sah. Wie bereits erwähnt, wurden die bestehenden Beschwerdepunkte durch das Tatbestandsschreiben nicht geändert. Somit konnte das Tatbestandsschreiben auch nicht die Möglichkeiten der Anmelder beeinträchtigen, der Kommission Verpflichtungen vorzuschlagen. Außerdem gab es keinen Grund zu der Annahme, die Kommission sei nicht in der Lage, die Antwort der Anmelder auf das Tatbestandsschreiben und deren mutmaßliche Auswirkungen auf die neueste Version der Verpflichtungsangebote zu berücksichtigen. Nach Artikel 18 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung haben die Betroffenen nämlich bis zur Anhörung des Beratenden Ausschusses das Recht, sich zu den von der Kommission ihnen gegenüber geltend gemachten Einwänden zu äußern, und die Kommission muss alle ihr bis dahin vorgelegten Stellungnahmen berücksichtigen. Zudem muss bei der Prüfung mutmaßlicher Verstöße gegen die Verteidigungsrechte und das Recht auf ein faires Verfahren dem allgemeinen Beschleunigungsgebot der Fusionskontrollverordnung Rechnung getragen werden⁽¹⁾. Daher sind Überschneidungen zwischen den einzelnen erforderlichen Verfahrensschritten oftmals unvermeidlich.

SONSTIGE VERPFLICHTUNGSANGEBOTE UND MARKTTTEST

Auf die vorläufigen Ergebnisse des ersten Markttests hin übermittelten die Anmelder der Kommission am 29. November 2010 ein neues Paket an Verpflichtungsangeboten, das am 6. Dezember 2010 noch einmal geändert wurde. Darin boten die Anmelder an, die Verpflichtungen auf alle 9 Inlandsstrecken auszuweiten, für die wettbewerbsrechtliche Bedenken aufrechterhalten wurden. Zudem war darin der diskriminierungsfreie Zugang zu Bodenabfertigungs- sowie Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdiensten am Flughafen Athen bzw. an Zielflughäfen bei den betreffenden relevanten Städtepaaren vorgesehen. Am 6. Dezember 2010 startete die Kommission einen zweiten Markttest und unterrichtete die Anmelder anschließend im Rahmen eines Informationstreffens über dessen Ergebnis.

Ich wurde nicht ersucht, die Objektivität der beiden von der Kommission durchgeführten Markttests zu prüfen, anhand deren die wettbewerbsrelevanten Auswirkungen der von den Anmeldern vorgeschlagenen Verpflichtungspakete untersucht werden sollten⁽²⁾. Daher gehe ich davon aus, dass diesbezüglich keine Zweifel aufgekomen sind.

⁽¹⁾ Siehe Rechtssache T-210/01, *General Electric/Kommission*, Slg. 2005, II-5575, Randnr. 702.

⁽²⁾ Siehe Artikel 14 des Mandats.

BESCHLUSSENTWURF

Im Entwurf für den endgültigen Beschluss zur Untersagung des geplanten Zusammenschlusses wurden nicht alle Beschwerdepunkte aus der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte aufrechterhalten. Einige Beschwerdepunkte wurden fallengelassen, insbesondere die Einwände in Bezug auf den Passagierluftverkehr auf den beiden internationalen Strecken und auf einigen Inlandsstrecken ⁽¹⁾. Die in der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte geäußerten wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf die griechischen Märkte für die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse bedienten griechischen Strecken und die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten wurden ebenfalls fallengelassen.

Was die Strecke Athen-Alexandroupolis betrifft, so wurde in der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte die vorläufige Auffassung vertreten, der geplante Zusammenschluss würde zu einer Behinderung des *tatsächlichen* Wettbewerbs zwischen Aegean Airlines und Olympic Air führen. In einem späten Stadium des Verfahrens stellte sich jedoch heraus, dass Olympic Air diese Strecke im Sommer 2011 nicht bedienen wird. Hauptsächlich aufgrund dieses Umstands kam die Kommission zu dem Schluss, dass der geplante Zusammenschluss den *tatsächlichen* Wettbewerb auf dieser Strecke nicht behindern wird. In dem dem Beratenden Ausschuss vorgelegten Beschlussentwurf wurde hingegen der Schluss gezogen, der geplante Zusammenschluss würde zu einer Behinderung des *potenziellen* Wettbewerbs zwischen Aegean Airlines und Olympic Air führen. Dies stellte meines Erachtens eine Missachtung des Anspruchs der Anmelder auf rechtliches Gehör dar, da den Anmeldern keine Gelegenheit gegeben worden war, zu diesem geänderten Beschwerdepunkt Stellung zu nehmen. Dies teilte ich dem Kommissions-Vizepräsidenten Joaquín Almunia, dem Beratenden Ausschuss und den betroffenen Kommissionsdienststellen mit. Daraufhin beschloss die Kommission, den geänderte Beschwerdepunkt in dem Entwurf für den endgültigen Beschluss nicht aufrechtzuerhalten.

Im Entwurf für den endgültigen Beschluss wurden somit lediglich die Beschwerdepunkte in Bezug auf die Behinderung des wirksamen *tatsächlichen* Wettbewerbs auf den Märkten für den Passagierluftverkehr auf neun Inlandsstrecken ⁽²⁾ sowie die Behinderung des *potenziellen* Wettbewerbs auf einer Inlandsstrecke ⁽³⁾ aufrechterhalten. In Bezug auf diese Beschwerdepunkte hat die Kommission den Anspruch der Anmelder auf rechtliches Gehör vollauf gewahrt.

SCHLUSSFOLGERUNG

Daher stelle ich fest, dass der Anspruch aller Beteiligten auf rechtliches Gehör in dieser Sache vollauf gewahrt wurde.

Brüssel, den 19. Januar 2011

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Athen-Mykonos und Athen-Alexandroupolis, was die in der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte festgestellte Behinderung des *tatsächlichen* Wettbewerbs betrifft, sowie Athen-Limnos, Athen-Kavala, Athen-Kefallonia und Athen-Ioannina, was die in der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte festgestellte Behinderung des *potenziellen* Wettbewerbs angeht.

⁽²⁾ Betroffen sind folgende Strecken: Athen-Thessaloniki, Athen-Heraklion, Athen-Chania, Athen-Rhodos, Athen-Santorin, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos und Athen-Samos.

⁽³⁾ Betroffen ist die Strecke Athen-Korfu.

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission

vom 26. Januar 2011

zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen

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

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2011) 316 endg.)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/C 195/10)

Am 26. Januar 2011 erließ die Kommission einen Beschluss nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („Fusionskontrollverordnung“) ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 8 Absatz 3. Eine nichtvertrauliche Fassung des Wortlauts des Beschlusses kann in der verbindlichen Sprachfassung der Wettbewerbssache auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

- (1) Am 24. Juni 2010 ging bei der Kommission die Anmeldung eines Zusammenschlusses („das Rechtsgeschäft“) nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 („Fusionskontrollverordnung“) bei der Kommission ein, wonach der Vassilakis-Konzern, Griechenland („Vassilakis“), die Marfin Investment Group, Griechenland („Marfin“), und der Laskaridis-Konzern, Griechenland („Laskaridis“) (nachstehend zusammen als „die beteiligten Unternehmen“ bezeichnet) durch Erwerb von Anteilen die gemeinsame Kontrolle über ein neu zusammengesetztes Unternehmen („das zusammengesetzte Unternehmen“) erwerben, das die Geschäftsbereiche der folgenden vormals eigenständigen griechischen Unternehmen umfasst:
- a) Aegean Airlines SA („Aegean“) und
 - b) Olympic Air SA („Olympic Air“), Olympic Handling SA („Olympic Handling“) und Olympic Engineering SA („Olympic Engineering“) (nachstehend zusammen als „Olympic“ bezeichnet).
- I. BETEILIGTE UNTERNEHMEN**
- (2) Vassilakis ist ein privater griechischer Konzern mit Beteiligungen in den Bereichen Luftverkehr (Aegean), Bodenabfertigung (Goldair Handling), Autovermietung und Auto-Leasing sowie Einfuhr und Vertrieb von Pkw.
 - (3) Marfin ist eine Beteiligungsgesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Luftverkehr (Olympic Air), Bodenabfertigung (Olympic Handling), Wartung, Reparatur und Überholung (Olympic Engineering), Bordverpflegung (Olympic Catering), Seeverkehr (einschließlich der Linien Superfast und Blue Star des Attica-Konzerns, die verschiedene Strecken zwischen dem griechischen Festland und den Inseln
 - im Ägäischen Meer bedienen, sowie anderer Unternehmen für Autofahrverkehr und Frachtverkehr im Adriatischen Meer), Gesundheitsversorgung, IT und Telekommunikation, Tourismus und Freizeit sowie Lebensmittel.
 - (4) Laskaridis ist ein privater Konzern mit Beteiligungen in den Bereichen Luftverkehr (Aegean), Seeverkehr und Werften, Bodenabfertigung, Tourismus und Immobilien.
 - (5) Aegean ist eine börsennotierte unabhängige griechische Fluglinie, die Linien- sowie Charterflüge im Passagierluftverkehr sowie Luftfrachtverkehr anbietet. Seit 1999 bietet Aegean Linienflüge auf griechischen Inlandsstrecken sowie internationalen Kurzstrecken an. Das Unternehmen hat eine Basis am internationalen Flughafen Athen und bedient derzeit über 45 Kurzstrecken (davon einige aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen). Aegean gehört seit dem 30. Juni 2010 der Star Alliance an ⁽²⁾.
 - (6) Olympic steht unter alleiniger Kontrolle von Marfin und setzt sich aus drei Einheiten zusammen:
 - i) Olympic Air, tätig im Passagierluftverkehr und Luftfrachtverkehr. Das Unternehmen nahm den Geschäftsbetrieb am 1. Oktober 2009 auf, nachdem Marfin im Zuge der Privatisierung der früheren Olympic Airlines die Marke, die Slots und die Lizenzen des liquidierten Unternehmens übernommen hatte ⁽³⁾. Olympic Air verfügt über ein Drehkreuz am internationalen Flughafen Athen („AIA“) und bedient etwa 40 Kurzstrecken (davon einige aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen). Das Unternehmen gehört keiner Allianz an;

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1. Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 wurden im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) verschiedene Änderungen eingeführt. So wurde „Gemeinschaft“ durch „Union“ und „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ ersetzt. In diesem Beschluss wird durchgängig die Terminologie des AEUV verwendet.

⁽²⁾ Es ist zu erwarten, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen ebenfalls der Star Alliance angehören würde.

⁽³⁾ Die Gründung der neuen Olympic wurde von der Europäischen Kommission unter der Voraussetzung genehmigt, dass die griechischen Behörden die eingegangenen Verpflichtungen in vollem Umfang erfüllen (vgl. Beihilfesachen N 321/08, N 322/08 und N 323/08).

- ii) Olympic Handling bietet an 39 griechischen Flughäfen die gesamte Palette von Bodenabfertigungsdiensten für Olympic Air sowie wie für andere Fluggesellschaften an;
- iii) Olympic Engineering befindet sich in der Gründung und wird Wartungs-, Reparatur- sowie Überholungsdienste anbieten, die von normalen Arbeiten an nur einem Luftfahrzeug bis zu Komplettleistungen für gewerblich genutzte Flugzeuge reichen.

II. ZUSAMMENSCHLUSS UND EU-WEITE BEDEUTUNG

- (7) Das Rechtsgeschäft betrifft die Übernahme der gemeinsamen Kontrolle über ein aus einem Zusammenschluss hervorgehendes Unternehmen und stellt daher einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung dar.
- (8) Das Rechtsgeschäft hat EU-weite Bedeutung im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung.

III. VERFAHREN

- (9) Nach der Marktuntersuchung in Phase I gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass das Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fällt und Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen gibt. Aus diesem Grund beschloss die Kommission am 30. Juli 2010, ein Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung einzuleiten.
- (10) Die Marktuntersuchung in Phase II bestätigte die wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf mehrere Märkte. Daher wurde den beteiligten Unternehmen am 20. Oktober 2010 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte übersandt. Die beteiligten Unternehmen hatten Gelegenheit, in einer schriftlichen Erwiderung auf die Mitteilung sowie in einer mündlichen Anhörung am 11. November 2010 zu den Beschwerdepunkten Stellung zu nehmen. Am 18. November 2010 übermittelte die Kommission den beteiligten Unternehmen eine ergänzende Mitteilung der Beschwerdepunkte und am 6. Dezember 2010 ein Tatbestandsschreiben.
- (11) Am 12. November 2010 erklärten sich die beteiligten Unternehmen bereit, Verpflichtungen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung einzugehen. Nach dreimaliger Änderung der Verpflichtungszusagen wurde am 6. Dezember 2010 deren endgültige Fassung übermittelt. Daraufhin führte die Kommission zwei Markttests durch, um Stellungnahmen von Marktteilnehmern zur Wirksamkeit der vorgeschlagenen Verpflichtungen einzuholen.
- (12) Am 26. Januar 2011 erklärte die Kommission das Rechtsgeschäft in einem Beschluss gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung für unvereinbar mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen (nachstehend der „Beschluss“).

IV. RELEVANTE MÄRKTE

1. Passagierluftverkehr

1.1 *Herkömmlicher Ansatz nach der Kombination Abgangsort/Bestimmungsort („point of origin/point of destination“ oder „O&D“)*

- (13) Bei der Prüfung des Rechtsgeschäfts wird der Ansatz „Abgangsort/Bestimmungsort“ („O&D“) zugrunde gelegt, d. h.,

jede Kombination aus Abgangsort und Bestimmungsort (also jede Strecke) wird als getrennter Markt mit eigener Passagierstruktur und eigenen Produktmerkmalen betrachtet.

1.2 Zeitsensible und nicht zeitsensible Passagiere

- (14) Die Kommission unterscheidet traditionell zwei Kategorien von Passagieren auf der Grundlage ihres Preisbewusstseins. Bei zeitsensiblen (nicht preisbewussten) Passagieren handelt es sich zumeist um Geschäftsreisende, die in der Regel ein sehr flexibles Flugticket benötigen (z. B. Möglichkeit der kostenlosen Stornierung oder Änderung der Abflugzeit) und bereit sind, dafür höhere Preise zu zahlen. Nicht zeitsensible (preisbewusste) Kunden reisen in erster Linie im Rahmen von Freizeitaktivitäten oder zum Besuch bei Freunden oder Verwandten, buchen in der Regel lange vor dem Abflugdatum und benötigen normalerweise kein flexibles Ticket.

- (15) Die Marktuntersuchung ergab, dass zeitsensible und nicht zeitsensible Passagiere zwei unterscheidbare Gruppen von Passagieren bilden. In Bezug auf den vorliegenden Beschluss kann jedoch offen bleiben, ob zeitsensible und nicht zeitsensible Passagiere zwei getrennten Märkten zuzurechnen sind oder ob ein alle Passagiere umfassender Markt zu definieren ist, da die genaue Marktdefinition keinen Einfluss auf die wettbewerbsrechtliche Würdigung hat.

1.3 Intermodale Substituierbarkeit

- (16) Die Kommission hat in vorangegangenen Wettbewerbsachen bei der Abgrenzung der relevanten O&D-Märkte für Luftverkehrsdienste auch alternative Verkehrsmittel berücksichtigt, soweit auf den in Rede stehenden Flugstrecken eine Substituierbarkeit gegeben war (intermodale Substituierbarkeit).

- (17) Im vorliegenden Fall machten die beteiligten Unternehmen geltend, dass die intermodale Substituierbarkeit durch Fährverbindungen auf den Strecken Athen-Heraklion, Athen-Chania, Athen-Rhodos, Athen-Mykonos, Athen-Santorin, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos und Athen-Samos in einem Maße gegeben ist, das eine Zurechnung dieser Fährverbindungen zu dem für Flugverbindungen relevanten Markt rechtfertigt. Ebenso müssten für die Strecke Athen-Thessaloniki die Zugverbindungen dem relevanten Markt zugerechnet werden.

- (18) Die Marktuntersuchung zeigte jedoch, dass der Fährverkehr auf allen problematischen Strecken generell kaum eine Alternative zu Flugreisen darstellt, da sich die beiden Produkte wesentlich voneinander unterscheiden. So bestehen für den Wettbewerb bedeutsame Unterschiede beim Preis, der Gesamtreisedauer, den Fahr- bzw. Flugplänen sowie bei Qualität, Komfort und Zuverlässigkeit des Dienstes. Die Marktuntersuchung zeigte auch, dass Fährverbindungen weder für Aegean noch für Olympic Air ein Kriterium bei der Preisfestsetzung sind.

(19) Bei der Marktuntersuchung stellte sich zudem heraus, dass auch zwischen Zug- und Flugverbindungen große Unterschiede bestehen, was wichtige wettbewerbsrelevante Parameter wie Reisedauer, Häufigkeit der Verbindungen sowie Qualität und Zweckmäßigkeit des Angebots anbelangt, und dass Aegean und Olympic Air sowie deren Wettbewerber den Zugverkehr nicht als eine Beförderungsart ansehen, von dem ein relevanter Wettbewerbsdruck ausgeht.

1.4 Schlussfolgerung zu den Marktdefinitionen

(20) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass Fähr- und Flugverbindungen für zeitsensible Passagiere zwei getrennten Märkten zuzurechnen sind. Davon ausgenommen ist lediglich die Strecke Athen-Mykonos. Flug- und Fährverbindungen auf der Strecke Athen-Mykonos gehören für zeitsensible Passagiere zum selben Produktmarkt. In Bezug auf die Märkte für nicht zeitsensible Passagiere und alle Passagiere kann die Frage, ob Flug- und Fährverbindungen zum selben Markt gehören, außer für die Strecken Athen-Mykonos und Athen-Rhodos für die Zwecke dieses Beschlusses offengelassen werden, denn unabhängig davon, ob Fährverbindungen dem relevanten Markt zugerechnet werden oder nicht, bliebe die wettbewerbsrechtliche Würdigung dieselbe. Dies ist darauf zurückzuführen, dass für Flugverbindungen auf den in Rede stehenden Strecken nur bedingt eine Substituierbarkeit durch Fährverbindungen gegeben ist, wie die Bewertung der einzelnen Strecken belegt wird. Auf der Strecke Athen-Mykonos gehören Flug- und Fährverbindungen, was den Markt für nicht zeitsensible Passagiere und den Markt für alle Passagiere anbelangt, zum selben Produktmarkt. Auf der Strecke Athen-Rhodos gehören Flug- und Fährverbindungen nicht zum selben Produktmarkt, was den Markt für nicht zeitsensible Passagiere und den Markt für alle Passagiere anbelangt.

(21) Hinsichtlich der Strecke Athen-Thessaloniki erbrachte die Marktuntersuchung ein ähnliches Ergebnis. Auch auf dieser Strecke stellen Züge keine wirkliche Alternative zu Flugverbindungen dar, da sie eine wesentlich niedrigere Qualität aufweisen. Zugverbindungen auf der Strecke Athen-Thessaloniki sind dem relevanten Markt daher für keines der Kundensegmente zuzurechnen.

2. Aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bediente Strecken

(22) Olympic Air und Aegean sind derzeit Wettbewerber auf dem Markt für die Bedienung griechischer Inlandsstrecken im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Den Zuschlag für diese Strecken erteilt die griechische Zivilluftfahrtbehörde (Hellenic Civil Aviation Authority) nach einem Bieterverfahren.

(23) Da das Rechtsgeschäft unabhängig von der genauen Definition des Marktes keine erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs auf diesem Markt bewirken dürfte, hat die Kommission die genaue Definition des Produkt- und des räumlichen Marktes, was den Markt für die Bedienung griechischer Inlandsstrecken im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen angeht, offengelassen.

3. Bodenabfertigung

(24) Es wurden vertikale Wirkungen des Vorhabens auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste auf verschiedenen griechischen Flughäfen festgestellt.

(25) Ausgehend von den Präzedenzfällen in diesem Markt gehören zum relevanten Produktmarkt für Bodenabfertigungsdienste sowohl die passagierbezogenen als auch die flugzeugbezogenen Dienste. Die Kommission hat auf eine genaue Definition des räumlichen Marktes im vorliegenden Beschluss verzichtet, da davon auszugehen ist, dass das Rechtsgeschäft den wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste unabhängig von der genauen Definition nicht in erheblichem Maße behindern wird.

4. Andere Märkte

(26) Von dem Rechtsgeschäft sind weiter betroffen die Märkte für Wartung, Reparatur und Überholung (nachstehend „MRO“), für Bordverpflegung sowie für den Verkauf von Sitzplatzkontingenten an Reiseveranstalter. Auf eine genaue Definition aller dieser Märkte wurde im vorliegenden Beschluss verzichtet, da das Rechtsgeschäft unabhängig von der genauen Marktdefinition nicht zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs auf einem dieser Märkte führen dürfte.

V. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

1. Analytischer Rahmen

(27) Bei ihrer Bewertung der wettbewerbsrechtlichen Auswirkungen eines Rechtsgeschäfts hat die Kommission die Situation nach Abschluss des Rechtsgeschäfts mit der Situation zu vergleichen, wie sie sich voraussichtlich ohne das Rechtsgeschäft darstellen würde („kontrafaktische Fallkonstellation“).

(28) Die beteiligten Unternehmen haben vorgebracht, dass der griechische Markt zu klein sei, als dass zwei Fluggesellschaften mit umfassendem Dienstleistungsangebot (so genannte „Full Carriers“) wie Aegean und Olympic Air auf Dauer dort miteinander im Wettbewerb stehen könnten, und dass daher alle Strecken nur von einer Fluggesellschaft rentabel betrieben werden könnten. Die beteiligten Unternehmen machten daher geltend, dass auch ohne das Rechtsgeschäft nicht davon auszugehen sei, dass Aegean und Olympic Air weiterhin auf einer Reihe von Inlands- und internationalen Strecken miteinander in Wettbewerb stehen würden.

(29) Die Marktuntersuchung gibt keinen Anlass zu der Annahme, dass auf dem griechischen Markt nicht mehrere Fluggesellschaften — möglicherweise mit unterschiedlichen Geschäftsmodellen — tätig sein könnten. Die Analyse der Wettbewerbssituation, wie sie sich voraussichtlich ohne das Rechtsgeschäft darstellen wird, kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl Olympic Air als auch Aegean, möglicherweise nach einer Umstrukturierung oder Verkleinerung, auf dem griechischen Markt tätig sein könnten.

(30) Es kann davon ausgegangen werden, dass Aegean und Olympic Air in absehbarer Zukunft auf zehn griechischen Inlandsstrecken, nämlich Athen-Chania, Athen-Kos, Athen-Mykonos, Athen-Rhodos, Athen-Samos, Athen-Mytilini, Athen-Heraklion, Athen-Chios, Athen-Santorin und Athen-Thessaloniki weiter miteinander konkurrieren werden, wenn das Rechtsgeschäft nicht abgeschlossen wird. Die Kommission hat daher untersucht, wie sich ein Ausschalten des Wettbewerbs auf diesen Inlandsstrecken auswirken würde.

- (31) Die Frage, wie sich die Situation auf den internationalen Strecken ohne den Zusammenschluss darstellen würde, wurde offengelassen, da der geplante Zusammenschluss wirksamen Wettbewerb auf den internationalen Strecken nicht erheblich behindern würde.

2. Bewertung

2.1 Passagierluftverkehr

2.1.1 Das Rechtsgeschäft führt zu sehr großen Marktanteilen auf einigen griechischen Inlandsstrecken

- (32) Im Zeitraum Januar bis Juni 2010 kontrollierten Olympic Air und Aegean im Passagierluftverkehr zusammen [90-100 %] der vom Flughafen AIA abgehenden Inlandsflüge und [30-40 %] der von dort abgehenden internationalen Flüge.
- (33) Ausgehend von einer Marktdefinition, bei der Fähr- und Zugverbindungen auf den Strecken, auf denen diese Verkehrsträger verfügbar sind, unberücksichtigt bleiben, hätte das Rechtsgeschäft zu einem sehr hohen gemeinsamen Marktanteil von teilweise 100 % geführt.
- (34) Bei einer Einbeziehung der übrigen Verkehrsträger (je nach Strecke Fähre oder Zug) in die relevanten Märkte würde der gemeinsame Marktanteil von Aegean und Olympic Air wesentlich niedriger ausfallen. Allerdings würde dabei die Bedeutung der übrigen Verkehrsträger beträchtlich überschätzt und der Wettbewerbsdruck, den Aegean und Olympic Air tatsächlich aufeinander ausüben, beträchtlich unterschätzt, da die übrigen Verkehrsträger aufgrund der sehr unterschiedlichen Produktmerkmale nur einen begrenzten Wettbewerbsdruck auf die Luftverkehrsdienste ausüben.
- (35) Weiter ist zu berücksichtigen, dass Marfin über die Tochtergesellschaft Attica lediglich zwei in Griechenland tätige Fährunternehmen, nämlich Blue Star Ferries und Superfast Ferries, kontrolliert. Dies lässt darauf schließen, dass diese Fährdienste aufgrund der Tatsache, dass sie von Marfin kontrolliert werden, nur einen begrenzten Wettbewerbsdruck auf das zusammengeschlossene Unternehmen ausüben.

2.1.2 Intensität des Wettbewerbs zwischen Aegean und Olympic Air

- (36) Zwischen Aegean und Olympic Air besteht ein sehr enges Wettbewerbsverhältnis. Dies unterscheidet sie eindeutig von anderen inländischen Fluglinien, deren Tätigkeit einen wesentlich geringeren Umfang hat, und von inländischen Fährunternehmen, deren Produktangebot gegenüber dem Angebot von Aegean und Olympic Air mehrere für den Wettbewerb bedeutsame Unterschiede aufweist und deren Preisfestsetzung auf den Inlandsstrecken weniger komplex ist.

2.1.3 Behandlung von Strecken, die Olympic Air und Aegean nach Ankündigung des Rechtsgeschäfts aufgegeben haben

- (37) Die Kommission ist nach Analyse interner Unterlagen von Aegean und Olympic Air zu dem Schluss gelangt, dass der nach Ankündigung des Rechtsgeschäfts erfolgte Rückzug

von Aegean bzw. Olympic Air von den Strecken Athen-Kefallonia, Athen-Lemnos, Athen-Sofia, Athen-Bukarest, Athen-Ioannina, Athen-Kavala, Athen-Tirana, Athen-Wien, Athen-Korfu, Thessaloniki-Chania, Thessaloniki-Heraklion, Thessaloniki-Mytilini, Thessaloniki-Rhodos und Athen-Mailand bereits vor Aufnahme der Gespräche über das Rechtsgeschäft in Betracht gezogen wurde. Die Einstellung der Bedienung dieser Strecken wurde daher nicht als fusions-spezifisch betrachtet.

- (38) Aus diesem Grund wurden die in Rede stehenden Strecken von der Kommission nicht in die Analyse einbezogen. Dies gilt jedoch nicht für die Strecke Athen-Korfu, auf der durch das Rechtsgeschäft nach Einschätzung der Kommission ein möglicher Wettbewerb zwischen Aegean und Olympic Air ausgeschaltet würde.

2.1.4 Ausschalten des tatsächlichen und potenziellen Wettbewerbs auf den griechischen Inlandsstrecken

Tatsächlicher Wettbewerb

- (39) Das Rechtsgeschäft würde zu einer erheblichen Behinderung eines wirksamen Wettbewerbs führen, da der tatsächliche Wettbewerb auf neun Inlandsstrecken ausgeschaltet würde: Athen-Thessaloniki, Athen-Heraklion, Athen-Chania, Athen-Rhodos, Athen-Santorin, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos und Athen-Samos. Dabei wäre es nicht von Belang, ob unterschiedliche Märkte für zeitsensible Passagiere, für nicht zeitsensible Passagiere oder für alle Passagiere definiert würden (wobei die letzten beiden Märkte auch Fährdienste einschließen könnten⁽¹⁾).
- (40) Tatsächlich hätte das Rechtsgeschäft in Bezug auf zeitsensible Passagiere, für die Fähren eindeutig keine Alternative darstellen, zu einem *De-facto*-Monopol geführt und den Wettbewerb zwischen zwei Wettbewerbern, zwischen denen ein besonders enges Wettbewerbsverhältnis besteht, auf allen genannten Strecken ausgeschaltet, ausgenommen auf der Strecke Athen-Heraklion, auf der Sky Express einen eingeschränkten Dienst anbietet. So stellte Athens Airways den Betrieb im September 2010 ein und keine andere Fluglinie bietet derzeit Linienflüge auf diesen griechischen Inlandsstrecken an. Selbst wenn Athen Airways den Betrieb wieder aufnähme, würde der Wettbewerbsdruck auf das zusammengeschlossene Unternehmen aufgrund des eingeschränkten Angebots von Athen Airways kaum ausreichen. Dasselbe gilt für das Unternehmen Sky Express, das derzeit einmal täglich die Strecke Athen-Heraklion bedient, während Aegean und Olympic Air zusammen auf dieser Strecke die zehnfache Zahl von Flügen anbieten.
- (41) In Bezug auf nicht zeitsensible Passagiere unterscheidet der Beschluss zwischen Strecken, auf denen intermodale Dienste nicht zum selben Markt wie Flugdienste gehören (Athen-Thessaloniki und Athen-Rhodos), und allen übrigen relevanten Strecken, für die die Zurechnung von Fährdiensten zum selben Markt offengelassen wurde:
- a) Auf den Strecken Athen-Thessaloniki und Athen-Rhodos hätte das Rechtsgeschäft einen gemeinsamen Marktanteil von 90 % oder mehr zur Folge und würde den Wettbewerb zwischen zwei besonders engen Wettbewerbern ausschalten;

⁽¹⁾ Eine Ausnahme bilden intermodale Verkehrsträger, die auf den Strecken Athen-Rhodos (Fähre) und Athen-Thessaloniki (Zug) für keine Kategorie von Passagieren demselben Markt zuzurechnen sind.

- b) für die Strecken Athen-Heraklion, Athen-Chania, Athen-Santorin, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos und Athen-Samos gilt dasselbe wie für die Strecken Athen-Thessaloniki und Athen-Rhodos, sofern Fähren nicht demselben Markt zugerechnet würden. Würden Fähren demselben Markt zugerechnet, lägen die Marktanteile der beteiligten Unternehmen (ohne die Marfin-Tochtergesellschaft Attica) für die Wintersaison 2009-2010 bei [30-70 %] und in Teilen der Sommersaison 2010 (von April bis Juli 2010) bei [10-60 %]. Die Marktanteile sowie der Wettbewerb durch Fährdienste sind jedoch nur von begrenzter Bedeutung, da sich Fährdienste stark von Flugdiensten unterscheiden. Es ist daher nicht anzunehmen, dass Fährdienste einen hinreichenden Druck auf das Verhalten des zusammengesetzten Unternehmens, insbesondere seine Preispolitik, nach dem Rechtsgeschäft ausüben würden.
- (42) Die Schlussfolgerungen für das nicht zeitsensible Segment gelten in entsprechender Weise für einen möglichen, alle Passagiere umfassenden Markt, auch wenn die tatsächlichen Marktanteile leicht abweichen.

Möglicher Wettbewerb

- (43) Die Marktuntersuchung kam auch zu dem Ergebnis, dass das Rechtsgeschäft einen möglichen Wettbewerb zwischen Aegean und Olympic Air auf der Strecke Athen-Korfu ausschalten würde. Grund dafür ist, dass Aegean und Olympic Air potenzielle Wettbewerber auf dieser Strecke sind, da AIA die Basis beider Fluglinien ist und auf dieser Strecke in der Vergangenheit eine für den Betrieb von (mindestens) zwei Fluglinien ausreichende Nachfrage bestand.

2.1.5 Schlussfolgerung aus der Bewertung der einzelnen Strecken

- (44) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass das Rechtsgeschäft einen wirksamen Wettbewerb auf dem Binnenmarkt oder in einem wesentlichen Teil desselben im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung erheblich behindern würde, und zwar insbesondere durch Begründung einer beherrschenden Stellung auf den möglichen Märkten für zeitsensible Passagiere auf den Strecken Athen-Thessaloniki, Athen-Heraklion, Athen-Chania, Athen-Rhodos, Athen-Santorin, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos und Athen-Samos sowie, was die möglichen Märkte für nicht zeitsensible Passagiere und für die Gesamtheit aller Passagiere anbelangt, auf den Strecken Athen-Rhodos und Athen-Thessaloniki. In Bezug auf Märkte, bei denen möglicherweise Fährdienste zum relevanten Markt gehören, nämlich die möglichen Märkte für nicht zeitsensible Passagiere und alle Passagiere auf den Strecken Athen-Heraklion, Athen-Chania, Athen-Santorin, Athen-Mytilini, Athen-Chios, Athen-Kos und Athen-Samos, ist es nicht erforderlich, endgültig zu entscheiden, ob eine marktbeherrschende Stellung begründet würde. Das Rechtsgeschäft würde nämlich — auch ohne eine marktbeherrschende Stellung zu begründen — in jedem Fall wirksamen Wettbewerb auf dem Binnenmarkt erheblich behindern, da es das besonders enge Wettbewerbsverhältnis zwischen Aegean und Olympic Air und damit den beträchtlichen Wettbewerbsdruck, den beide Fluglinien vor dem Zustandekommen des Rechtsgeschäfts aufeinander ausüben, beseitigen würde.
- (45) Das Rechtsgeschäft würde zudem wirksamen Wettbewerb auf dem Binnenmarkt erheblich behindern, weil es einen

ernstzunehmenden potenziellen neuen Markteinsteiger auf der Strecke Athen-Korfu ausschalten würde.

- (46) Auf weiteren inländischen und internationalen Strecken, auf denen Aegean und Olympic Air derzeit miteinander im Wettbewerb stehen, besteht dagegen kein Anlass zu Wettbewerbsbedenken. Auf diesen Strecken wäre das zusammengesetzte Unternehmen nämlich auch nach dem Rechtsgeschäft ausreichendem Wettbewerb ausgesetzt.

2.1.6 Ein auf den Zusammenschluss zurückzuführender Marktzutritt auf Inlandsstrecken ist nicht wahrscheinlich, rechtzeitig oder ausreichend

- (47) Im Rahmen der Beschlussfassung wurde auch analysiert, in welchem Maße ein Marktzutritt nach dem Zustandekommen des Rechtsgeschäfts den Verhaltensspielraum des zusammengesetzten Unternehmens auf den Strecken, auf denen der Wettbewerb zwischen Aegean und Olympic Air infolge des Rechtsgeschäfts ausgeschaltet oder erheblich eingeschränkt würde, begrenzen würde. Wenn ein Marktzutritt als ausreichender Wettbewerbsdruck angesehen werden soll, muss nachgewiesen werden, dass er geeignet ist, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit und rechtzeitig den Wettbewerbsdruck, den Aegean und Olympic Air ohne das Rechtsgeschäft weiter aufeinander ausüben würden, wiederherzustellen.
- (48) Die Marktuntersuchung hat bestätigt, dass auf allen griechischen Inlandsstrecken erhebliche Schranken für einen Marktzutritt und/oder eine Expansion bestehen, die es insgesamt unwahrscheinlich machen, dass ausländische oder inländische Wettbewerber in den Markt eintreten und nach dem Zustandekommen des Rechtsgeschäfts ernsthaften Wettbewerbsdruck auf das zusammengesetzte Unternehmen ausüben würden. Tatsächlich ergab die Marktprüfung, dass ein neuer Marktteilnehmer über eine Basis auf dem Flughafen AIA verfügen und durch Entwicklung einer Marke ein mit Aegean oder Olympic Air vergleichbares Markenbewusstsein aufbauen müsste, um einen hinreichenden Druck auf den Verhaltensspielraum des zusammengesetzten Unternehmens auf den griechischen Inlandsstrecken ausüben zu können. Darüber hinaus müsste der neue Marktteilnehmer hohe verlorene Kosten hinnehmen, Zugang zu wichtigen inländischen und internationalen Anschlussverbindungen haben und in Griechenland ein Netzwerk von Vertriebskanälen aufbauen.

- (49) Die Kommission ist daher zu der Annahme gelangt, dass nach dem Rechtsgeschäft ein Marktzutritt zum griechischen Inlandsmarkt nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit, rechtzeitig und in ausreichendem Umfang zustandekäme, um Wettbewerbsdruck auf das zusammengesetzte Unternehmen auszuüben.

2.2 Aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bediente Strecken

- (50) Die Kommission kam in ihrem Beschluss zu dem Ergebnis, dass das Rechtsgeschäft nicht zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auf dem Markt für die Vergabe der aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedienten griechischen Inlandsstrecken führen dürfte, da das zusammengesetzte Unternehmen weiterhin dem Wettbewerbsdruck anderer in diesem Markt etablierter Akteure, nämlich Sky Express und Astra, ausgesetzt wäre.

(51) Darüber hinaus haben zwei Fluglinien, Danish Air Transport und die rumänische Carpatair, ihr eindeutiges Interesse bekundet, an den nächsten Bieterverfahren für die aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedienten griechischen Inlandsstrecken teilzunehmen. Auch hat die Marktuntersuchung bestätigt, dass Fluggesellschaften den Betrieb auf solchen Strecken anders als im Linienflugverkehr auch in relativ kleinem Maßstab aufnehmen können.

2.3 Bodenabfertigung auf griechischen Flughäfen

(52) Die Kommission hat sowohl die vertikalen Wirkungen, die sich aus den vertikalen Beziehungen zwischen dem Markt für Bodenabfertigungsdienste und dem Markt für Luftverkehrsdienste ergeben, als auch die Wahrscheinlichkeit, dass es nach dem Rechtsgeschäft zu einer Abstimmung zwischen Olympic Handling, Goldair (an dem Vassilakis beteiligt ist) und den unabhängigen schweizerischen Wettbewerbern Swissport International und Swissport Hellas Sud kommt, untersucht.

(53) Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass Swissport selbst dann in der Lage wäre, eine Abstimmung zu verhindern, wenn das zusammengeschlossene Unternehmen versuchen sollte, Einfluss auf das Verhalten von Goldair auf dem Markt zu nehmen. Swissport ist ein starker und ernstzunehmender Akteur auf dem griechischen Bodenabfertigungsmarkt, der seinen Marktanteil durch einen aggressiven Kurs ausgebaut hat.

(54) Die Kommission ist daher zu der Auffassung gelangt, dass das Rechtsgeschäft kaum zu koordinierten Wirkungen führen wird, da die Marktstruktur nach dem Zusammenschluss den Anreiz für kollusive Absprachen der Marktteilnehmer nicht erhöhen wird. In Bezug auf die vertikale Beziehung zwischen Bodenabfertigung und Luftverkehr ergab die Marktuntersuchung keinen Hinweis darauf, dass sich aus dem Rechtsgeschäft vertikale Wirkungen ergeben könnten.

(55) Das Rechtsgeschäft dürfte daher nicht zu einer erheblichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auf dem Markt für Bodenabfertigungsdienste in Griechenland führen.

2.4 Andere Märkte

(56) Aufgrund der Ergebnisse der Marktuntersuchung ist nicht davon auszugehen, dass das Rechtsgeschäft wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für MRO-Dienste und für Bordverpflegung (der mit dem Markt für die Beförderung von Fluggästen vertikal verbunden ist) sowie auf dem Markt für den Verkauf von Sitzplatzkontingenten an Reiseveranstalter erheblich behindern würde, da Olympic auf diesen Märkten nur eingeschränkt präsent ist.

VI. EFFIZIENZVORTEILE

(57) Gemäß den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse müssen die beteiligten Unternehmen nachweisen, dass die geltend gemachten Effizienzvorteile die wettbewerbswidrigen Auswirkungen eines Zusammenschlusses aufwiegen. Dazu müssen sie nachweisen, dass die folgenden drei Voraussetzungen erfüllt sind: i) Die Effizienzvorteile müssen den Verbrauchern zugute kommen, ii) sie müssen fusionsspezifisch sein und iii) sie müssen überprüfbar sein⁽¹⁾.

(58) Die beteiligten Unternehmen haben nicht glaubhaft dargelegt, dass die genannten Bedingungen im vorliegenden Fall erfüllt sind.

VII. ANALYSE DER FINANZIELLEN LAGE DER BETEILIGTEN UNTERNEHMEN

(59) Die Kommission hat auch die allgemeine finanzielle Lage der beteiligten Unternehmen untersucht.

(60) In ihrer Beurteilung kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Aussichten für Aegean unabhängig von dem Rechtsgeschäft gut sind.

(61) In Bezug auf die allgemeine Lage bei Olympic Air wurde festgestellt, dass Olympic Air Verluste zu verzeichnen hatte. Insbesondere hat Olympic Air als Start-up-Unternehmen eine aggressive Preisstrategie verfolgt, die sich auf die Einnahmen des Unternehmens ausgewirkt hat. Die Untersuchung der Kommission ergab jedoch, dass Umstrukturierungsmaßnahmen im Gange sind und sich die Rentabilität von Olympic Air stetig verbessert hat.

(62) Die finanziellen Ergebnisse von Olympic Air werden sich daher voraussichtlich in absehbarer Zukunft weiter verbessern, sofern weitere Umstrukturierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Da Olympic Air zu Marfin gehört, sollte die finanzielle Lage des Unternehmens auch in Verbindung mit der allgemeinen finanziellen Lage seiner alleinigen Muttergesellschaft Marfin betrachtet werden. Die hohen Kosten, die mit einem eventuellen Ausstieg von Olympic Air aus dem Markt verbunden wären, stellen für Marfin zudem einen Anreiz dar, seine Tochtergesellschaft entweder weiter zu unterstützen oder sie zu verkaufen, statt weitere finanzielle Verluste hinzunehmen.

(63) Obwohl von den beteiligten Unternehmen kein entsprechender Antrag gestellt wurde, entschied die Kommission, die Lage von Olympic anhand der in Ziffer 90 der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse festgelegten Kriterien zu analysieren.⁽²⁾ In dieser Hinsicht erbrachte die Marktuntersuchung folgendes Ergebnis:

a) Es ist nicht damit zu rechnen, dass Olympic Air ohne das Rechtsgeschäft in naher Zukunft gezwungen wäre, aus dem Markt auszusteigen;

b) es gibt weniger wettbewerbswidrige Erwerbsoptionen als den geplanten Zusammenschluss und

c) die Vermögenswerte von Olympic Air würden nicht zwangsläufig vom Markt genommen, insbesondere da die Marke Olympic ein attraktiver Vermögenswert ist, für den sich vermutlich ein Käufer finden würde, der unter dieser Marke Flüge auf dem griechischen Markt anbieten würde.

⁽²⁾ In Ziffer 90 der Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse heißt es: „Die Kommission hält die nachstehenden drei Kriterien für die Anwendung des Prinzips der Sanierungsfusion für besonders wichtig: 1. das Unternehmen, welches einen Sanierungsfall darstellen soll, wäre aufgrund seiner finanziellen Schwierigkeiten gezwungen, in naher Zukunft aus dem Markt auszusteigen, falls es nicht durch ein anderes Unternehmen übernommen wird; 2. zu dem angemeldeten Zusammenschluss gibt es keine weniger wettbewerbswidrige Verkaufsalternative, und 3. die Vermögenswerte des gescheiterten Unternehmens würden ohne den Zusammenschluss zwangsläufig vom Markt genommen werden.“ Zur Klarstellung sei darauf hingewiesen, dass die beteiligten Unternehmen die Anwendung des so genannten Prinzips der Sanierungsfunktion nicht in Anspruch genommen haben.

⁽¹⁾ Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse, Ziffer 78.

(64) Die Kommission ist daher in ihrem Beschluss zu der Auffassung gelangt, dass nicht festgestellt werden kann, dass die Verschlechterung der Wettbewerbsstruktur nach dem Rechtsgeschäft nicht unmittelbar durch dieses verursacht wird.

VIII. VERPFLICHTUNGSZUSAGEN

(65) Um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission auszuräumen, haben die beteiligten Unternehmen Verpflichtungszusagen angeboten, die dreimal geändert wurden. Alle Fassungen der von den beteiligten Unternehmen angebotenen Verpflichtungszusagen enthalten einen gemeinsamen Punkt. Sie umfassen im Wesentlichen das Angebot, auf verschiedenen griechischen Flughäfen Slots für Anschlussflüge für die Strecken freizugeben, zu denen wettbewerbsrechtliche Bedenken geäußert wurden. Zusätzlich zu den Abhilfemaßnahmen in Form freigegebener Slots haben die beteiligten Unternehmen weitere Verpflichtungszusagen unterbreitet. So sollte neuen Marktteilnehmern angeboten werden, a) mit dem verbundenen Unternehmen eine Interlining-Vereinbarung ⁽¹⁾ für die problematischen Strecken zu schließen und b) sie mit den bedienten identifizierten Städtepaaren in das Vielfliegerprogramm des zusammengeschlossenen Unternehmens aufzunehmen.

(66) Die Verpflichtungszusagen zu Slots sahen vor, dass der neue Marktteilnehmer nach [0-6] aufeinanderfolgenden IATA-Flugplanperioden ⁽²⁾ angestammte Rechte für die übertragenen Slots erwirbt. Die übertragenen Slots sollten in dem von dem neuen Marktteilnehmer gewünschten Zeitfenster mit einer Abweichung von [0-15] Minuten liegen.

(67) Darüber hinaus boten die beteiligten Unternehmen an, Zugang zu den Bodenabfertigungs- sowie Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdiensten des zusammengeschlossenen Unternehmens auf dem Flughafen AIA bzw. jedem Zielflughafen der genannten neun Strecken zu diskriminierungsfreien Bedingungen zu gewähren.

(68) Die Verpflichtungszusagen sollten (Vertraulich) bzw. solange, bis die neuen Marktteilnehmer auf einzelnen Strecken einen Marktanteil von insgesamt (Vertraulich) erworben haben, gelten.

(69) Die Kommission hat zwei Markttests durchgeführt, um Stellungnahmen der relevanten Marktteilnehmer zur Wirksamkeit der angebotenen Abhilfemaßnahmen einzuholen.

(70) Im vorliegenden Fall stehen die Hauptschranken für den Marktzutritt weder mit der Verfügbarkeit von Slots noch mit den sonstigen Punkten, die Gegenstand der zusätzlichen Verpflichtungszusagen sind, im Zusammenhang. Die meisten der im vorliegenden Fall betroffenen Flughäfen sind nicht überlastet, sodass die zuständigen Flughafenverwaltungen Slots in ausreichender Zahl kostenfrei zur Verfügung stellen. Die Kommission erhielt im Rahmen der Marktprüfung keine Kenntnis von glaubhaften Marktzutrittsplänen internationaler oder griechischer inländischer Anbieter. Somit ist nicht zu erwarten, dass mit hinreichender Wahrscheinlichkeit, rechtzeitig und in ausreichendem Umfang ein Marktzutritt erfolgt, von dem nach dem Zustandekommen des Rechtsgeschäfts ein Wettbewerbsdruck auf die Preispolitik des zusammengeschlossenen Unternehmens ausgehen würde.

(71) Ähnlich wie in den vorangegangenen Fällen wurde bei der Bewertung als mildernder Umstand in Betracht gezogen, dass Griechenland sich derzeit in einer Krise befindet, die die Marktzutrittspläne potenzieller neuer Marktteilnehmer beeinflussen könnte.

IX. SCHLUSSFOLGERUNG

(72) Der angemeldete Zusammenschluss, wonach der Vassilakis-Konzern, die Marfin Investment Group und der Laskaridis-Konzern im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die gemeinsame Kontrolle über ein neu zusammengeschlossenes Unternehmen, das die Geschäftsbereiche der Unternehmen Aegean Airlines S.A. und Olympic Air SA, Olympic Handling SA und Olympic Engineering SA umfasst, übernehmen, wird für unvereinbar mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen erklärt.

⁽¹⁾ In einer Interlining-Vereinbarung verpflichten sich zwei oder mehr Fluglinien, die Reisedokumente (Flugtickets) der übrigen Vertragsparteien zu akzeptieren.

⁽²⁾ Oder bei Strecken, die nur in der Sommersaison oder nur in der Wintersaison bedient werden, nach vier Sommer- bzw. Wintersaisons.

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN HANDELSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens bestimmter Antidumpingmaßnahmen

(2012/C 195/11)

1. Nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern ⁽¹⁾ gibt die Kommission bekannt, dass die unten genannten Antidumpingmaßnahmen zu dem in der Tabelle angegebenen Zeitpunkt außer Kraft treten, sofern keine Überprüfung nach dem im Folgenden dargelegten Verfahren eingeleitet wird.

2. Verfahren

Die Unionshersteller können einen schriftlichen Antrag auf Überprüfung stellen. Dieser Antrag muss ausreichende Beweise dafür enthalten, dass das Dumping und die Schädigung im Falle des Außerkrafttretens der Maßnahmen wahrscheinlich anhalten oder erneut auftreten würden.

Sollte die Kommission eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen beschließen, erhalten die Einführer, die Ausführer, die Vertreter des Ausfuhrlandes und die Unionshersteller Gelegenheit, die im Überprüfungsantrag dargelegten Sachverhalte zu ergänzen, zu widerlegen oder zu erläutern.

3. Frist

Unionshersteller können nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung auf der vorgenannten Grundlage einen schriftlichen Antrag auf Überprüfung stellen; dieser muss der Europäischen Kommission (Generaldirektion Handel, Referat H-1, N-105 4/92, 1049 Brüssel, Belgium) ⁽²⁾ spätestens drei Monate vor dem in nachstehender Tabelle angegebenen Zeitpunkt vorliegen.

4. Diese Bekanntmachung wird nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 veröffentlicht.

Ware	Ursprungs- oder Ausfuhrländer	Maßnahmen	Rechtsgrundlage	Tag des Außerkrafttretens ⁽¹⁾
Koks aus Steinkohle in Stücken mit einem Durchmesser von mehr als 80 mm (Koks 80 +)	Volksrepublik China	Antidumpingzoll	Verordnung (EG) Nr. 239/2008 des Rates (ABl. L 75 vom 18.3.2008, S. 22)	19.3.2013

⁽¹⁾ Die Maßnahme tritt an dem in dieser Spalte angeführten Tag um Mitternacht außer Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

Abonnementpreise 2012 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 310 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	840 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	100 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, eine Ausgabe pro Woche	mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union* erscheint in allen EU-Amtssprachen und kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsakte) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates (veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005), die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen der Ausschreibungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zum Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen abgeschlossen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Website ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE