

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

C 195



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 55

3 lipca 2012

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

II Komunikaty

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2012/C 195/01	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/02	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/03	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.6559 – Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/04	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/05	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) ⁽¹⁾	3
2012/C 195/06	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) ⁽¹⁾	3

PL

Cena:
3 EUR⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

IV Informacje

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2012/C 195/07	Kursy walutowe euro	4
2012/C 195/08	Opinia Komitetu Doradczego ds. Koncentracji wydana na posiedzeniu w dniu 13 stycznia 2011 r. dotycząca wstępnego projektu decyzji w sprawie COMP/M.5830 – Olympic/Aegean – Sprawozdawca: Zjednoczone Królestwo	5
2012/C 195/09	Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające – COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines	7
2012/C 195/10	Streszczenie decyzji Komisji z dnia 26 stycznia 2011 r. uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG (Sprawa COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines) (notyfikowana jako dokument nr C(2011) 316 wersja ostateczna) ⁽¹⁾	11

V Ogłoszenia

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ WSPÓLNEJ POLITYKI HANDLOWEJ

Komisja Europejska

2012/C 195/11	Zawiadomienie o zbliżającym się wygaśnięciu niektórych środków antidumpingowych	18
---------------	---	----



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji**(Sprawa COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 195/01)

W dniu 25 czerwca 2012 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku francuski i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
- w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32012M6592 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji**(Sprawa COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 195/02)

W dniu 22 czerwca 2012 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku angielskim i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32012M6546 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).
-

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.6559 – Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(2012/C 195/03)

W dniu 25 czerwca 2012 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku angielskim i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
- w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32012M6559 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(2012/C 195/04)

W dniu 19 czerwca 2012 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku niemieckim i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32012M6583 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).
-

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(2012/C 195/05)

W dniu 19 czerwca 2012 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku angielskim i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
- w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32012M6614 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji
(Sprawa COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(2012/C 195/06)

W dniu 25 czerwca 2012 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku angielskim i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32012M6617 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).
-

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

2 lipca 2012 r.

(2012/C 195/07)

1 euro =

Waluta			Waluta		
		Kurs wymiany			Kurs wymiany
USD	Dolar amerykański	1,2593	AUD	Dolar australijski	1,2283
JPY	Jen	100,51	CAD	Dolar kanadyjski	1,2808
DKK	Korona duńska	7,4343	HKD	Dolar Hongkongu	9,7676
GBP	Funt szterling	0,80410	NZD	Dolar nowozelandzki	1,5667
SEK	Korona szwedzka	8,7440	SGD	Dolar singapurski	1,5959
CHF	Frank szwajcarski	1,2015	KRW	Won	1 440,68
ISK	Korona islandzka		ZAR	Rand	10,2766
NOK	Korona norweska	7,5255	CNY	Yuan renminbi	7,9948
BGN	Lew	1,9558	HRK	Kuna chorwacka	7,5165
CZK	Korona czeska	25,515	IDR	Rupia indonezyjska	11 821,43
HUF	Forint węgierski	286,20	MYR	Ringgit malezyjski	3,9833
LTL	Lit litewski	3,4528	PHP	Peso filipińskie	52,722
LVL	Łat łotewski	0,6967	RUB	Rubel rosyjski	41,0527
PLN	Złoty polski	4,2205	THB	Bat tajlandzki	39,819
RON	Lej rumuński	4,4503	BRL	Real	2,5347
TRY	Lir turecki	2,2775	MXN	Peso meksykańskie	16,7865
			INR	Rupia indyjska	69,8180

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

Opinia Komitetu Doradczego ds. Koncentracji wydana na posiedzeniu w dniu 13 stycznia 2011 r. dotycząca wstępnego projektu decyzji w sprawie COMP/M.5830 – Olympic/Aegean

Sprawozdawca: Zjednoczone Królestwo

(2012/C 195/08)

Koncentracja

1. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zgłoszona transakcja stanowi koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.
2. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zgłoszona transakcja posiada wymiar wspólnotowy zgodnie z art. 1 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

Definicja rynku

3. Komitet Doradczy zgadza się z podanymi przez Komisję definicjami właściwych rynków, zawartymi w projekcie decyzji.

W szczególności Komitet Doradczy zgadza się z podejściem Komisji, aby w niniejszej sprawie nie rozstrzygać kwestii:

- a) rozróżnienia między przewozami pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu a przewozami pasażerów, którzy nie przykładają do niego wagi; oraz
- b) uwzględnienia usług promowych na właściwym rynku obejmującym pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu i rynku obejmującym wszystkich pasażerów na 7 trasach wymienionych w projekcie decyzji.

Sytuacja przy braku koncentracji (hipotetyczna)

4. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że do celów oceny proponowanej koncentracji pod względem konkurencji najbardziej prawdopodobna sytuacja przy braku koncentracji (właściwa sytuacja hipotetyczna) to sytuacja, w której spółki Aegean i Olympic Air pozostawałyby nadal w stanie rzeczywistej konkurencji na 10 greckich trasach krajowych oraz na pewnej liczbie tras międzynarodowych, wymienionych w projekcie decyzji.

Ocena konkurencji

5. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zgłoszona transakcja doprowadzi do znaczącego zakłócenia skutecznej konkurencji ze względu na wyeliminowanie rzeczywistej konkurencji między spółkami Aegean i Olympic Air na następujących 9 trasach krajowych:
 - a) Ateny–Saloniki;
 - b) Ateny–Heraklion;
 - c) Ateny–Chania;
 - d) Ateny–Rodos;
 - e) Ateny–Santorini;
 - f) Ateny–Mytilini;
 - g) Ateny–Chios;
 - h) Ateny–Kos; oraz
 - i) Ateny–Samos.
6. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że proponowana transakcja zakłóci znacząco skuteczną konkurencję poprzez wyeliminowanie wiarygodnego potencjalnego kandydata do wejścia na rynek połączeń na trasie Ateny–Korfu.
7. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że planowana koncentracja nie zakłóci w stopniu znaczącym skutecznej konkurencji na rynku przyznawania tras obsługiwanych w ramach obowiązków użyteczności publicznej w Grecji.
8. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że proponowana koncentracja nie zakłóci w znaczącym stopniu skutecznej konkurencji na rynku usług obsługi naziemnej w Grecji.

Wejście na rynek

9. Komitet Doradczy zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że w przewidywalnej przyszłości po koncentracji nie jest prawdopodobne wejście na rynek przewoźników międzynarodowych lub krajowych, którzy ustanowiliby swoją bazę na lotnisku w Atenach.

Sytuacja finansowa stron

10. Chociaż kwestia ta nie została formalnie przedłożona przez zgłaszające strony, Komitet Doradczy zgadza się z przeprowadzoną przez Komisję analizą kryteriów obrony upadającego przedsiębiorstwa oraz ze stwierdzeniem Komisji, że kryteria te nie są spełnione w niniejszej sprawie.

Zobowiązania zaproponowane przez zgłaszające strony

11. Komitet Doradczy zgadza się z oceną Komisji, że ostateczne zobowiązania zaproponowane przez zgłaszające strony w dniu 6 grudnia 2010 r. nie odnoszą się w odpowiedni sposób do problemów dotyczących konkurencji ustalonych w ramach badania rynku, a zatem nie jest prawdopodobne, aby doprowadziły do wyeliminowania znaczącego zakłócenia skutecznej konkurencji wynikającego z przedmiotowej koncentracji.
12. Komitet Doradczy zgadza się z oceną Komisji, że ostateczne zobowiązania zaproponowane przez zgłaszające strony w dniu 6 grudnia 2010 r. nie doprowadziłyby do prawdopodobnego, terminowego i wystarczającego wejścia na przedmiotowy rynek jednej lub większej liczby linii lotniczych.
13. Komitet Doradczy zgadza się z oceną Komisji, że przy braku terminowego, prawdopodobnego i wystarczającego wejścia na rynek nowych linii lotniczych samo istnienie zobowiązań nie zdyscyplinowałoby połączonej jednostki i nie przeciwdziałałoby antykonkurencyjnym skutkom proponowanej transakcji.

Podsumowanie

14. Komitet Doradczy zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że w związku z antykonkurencyjnymi skutkami proponowanej transakcji i brakiem wystarczających środków zaradczych zgłoszona koncentracja musi zostać uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym oraz funkcjonowaniem Porozumienia EOG.
-

Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające ⁽¹⁾**COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines**

(2012/C 195/09)

WPROWADZENIE

Trzy greckie grupy przedsiębiorstw, Vassilakis, Marfin Investment i Laskaridis (wspólnie „zgłaszające strony”), powiadomiły Komisję w dniu 24 czerwca 2010 r. o przejęciu przez nie w drodze nabycia udziałów/akcji wspólnej kontroli nad nowo połączonym przedsiębiorstwem obejmującym spółki Aegean Airlines SA i Olympic Air SA.

Po przeanalizowaniu zgłoszenia Komisja stwierdziła, że zgłoszona transakcja wchodzi w zakres rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw ⁽²⁾ oraz że transakcja rodzi poważne wątpliwości, jeżeli chodzi o jej zgodność z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem o Europejskim Obszarze Gospodarczym. W związku z tym w dniu 30 lipca 2010 r. Komisja wszczęła postępowanie i rozpoczęła drugi etap dochodzenia zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

PROCEDURA W DRUGIM ETAPIE

Dnia 20 października 2010 r. do stron wystosowano pisemne zgłoszenie zastrzeżeń, w którym Komisja przedstawiła swoje wstępne stanowisko, że koncentracja zakłócałaby znacząco skuteczną konkurencję na rynkach regularnego przewozu lotniczego osób na 11 greckich trasach krajowych oraz na dwóch trasach międzynarodowych poprzez wyeliminowanie rzeczywistej konkurencji, a także na pięciu greckich trasach krajowych poprzez wyeliminowanie potencjalnej konkurencji; ponadto na rynku przyznawania tras obsługiwanych w ramach obowiązku użyteczności publicznej w Grecji oraz na rynku usług obsługi naziemnej w greckich portach lotniczych. W dniu 5 listopada 2010 r., tj. w wyznaczonym terminie, zgłaszające strony przedłożyły pisemne uwagi do pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń.

DOSTĘP DO AKT

W dniu 3 listopada 2010 r., po uzyskaniu dostępu do akt, zgłaszające strony złożyły na moje ręce wniosek o uzyskanie dodatkowego dostępu do niektórych informacji znajdujących się w aktach, które zostały przeredagowane przez informatora ze względu na konieczność zachowania poufności („żądane informacje”). Zgłaszające strony podniosły argument, że żądane informacje mogą obejmować informacje na temat wejścia na właściwy rynek potencjalnego konkurenta, co miałoby wpływ na analizę konkurencji. Po przeprowadzeniu oceny odnośnych wniosków o zachowanie poufności przedstawionych przez informatora zgłaszające strony otrzymały pełny dostęp do niektórych z żądanych informacji. Jeśli chodzi o pozostałą część żądanych informacji, informator zgodził się na ujawnienie ich w ograniczonym stopniu zewnętrznemu radcy prawnemu reprezentującemu zgłaszające strony w ramach umowy o zachowanie poufności, ograniczającej wykorzystanie uzyskanych w ten sposób informacji. Udzielając zgłaszającym stronom dostępu do akt, Komisja udzieliła im również dostępu do innych informacji zawartych w aktach, na podstawie podobnych umów o zachowanie poufności. Ponadto w odniesieniu do pozostałej części żądanych informacji stwierdzam, że stanowiły one poufne informacje handlowe, a ich ujawnienie nie było konieczne do zagwarantowania zgłaszającym stronom prawa do obrony. W dniu 10 listopada 2010 r. zgłaszające strony poinformowano o decyzji, podjętej na podstawie art. 8 mandatu. Zgłaszające strony nie przedstawiły dalszych uwag w przedmiotowej kwestii.

UDZIAŁ OSÓB TRZECICH

Wnioski o dopuszczenie do postępowania otrzymano od następujących siedmiu stron trzecich: Athens Airways SA, EKPIZO – greckie stowarzyszenie konsumentów, Goldair Handling SA, Swissport Hellas SUD SA, Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA, Sky Express SA oraz Hellenic Airline Pilots Association („HALPA”). Dopuszcilem wszystkie strony z wyjątkiem spółek Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA oraz Sky Express SA, które nie odpowiedziały na wnioski o złożenie wyjaśnień i przekazanie dodatkowych informacji.

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 15 i 16 decyzji Komisji (2001/462/WE, EWWiS) z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie zakresu uprawnień urzędników przeprowadzających spotkania wyjaśniające – Dz.U. L 162 z 19.6.2001, s. 21 (zwanego dalej „mandatem”).

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1). Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) wprowadzono pewne zmiany, takie jak zastąpienie „Wspólnoty” przez „Unię” i „wspólnego rynku” przez „rynek wewnętrzny”. Terminologia przyjęta w TFUE będzie stosowana w całym niniejszym sprawozdaniu.

Na mocy art. 16 rozporządzenia wykonawczego⁽¹⁾ dopuszczone strony trzecie otrzymały informacje o charakterze i przedmiocie postępowania oraz zostały zaproszone przez Komisję do przekazania swoich uwag. Podczas całego postępowania Komisja nadal przekazywała im dalsze informacje.

Zgłaszające strony zwróciły się o wycofanie statusu zainteresowanej strony trzeciej przyznanego spółce Athens Airways. Argumentowały, że spółka Athens Airways nie była już w stanie wykazać wystarczającego interesu w przebiegu postępowania z uwagi na fakt, że od września 2010 r. nie działała już na greckim rynku krajowym lotniczego transportu pasażerskiego. Zgłaszającym stronom odpowiedziano, że zmiany w działalności spółki Athens Airways nie oznaczają, że nie ma ona już wystarczającego interesu w przebiegu postępowania. Zgłaszające strony powtórzyły swoje żądanie, które ostatecznie odrzucono na podstawie faktu, iż spółka Athens Airways wykazała wystarczający interes w przebiegu postępowania, ponieważ wówczas na pierwszy rzut oka wydawała się być potencjalnym konkurentem i aktywnie uczestniczyła w postępowaniu.

Po przeanalizowaniu pisemnych wniosków o udział w spotkaniu wyjaśniającym, dopuściłem do niego Athens Airways, EKPIZO i Swissport Hellas SUD. Spółka Goldair Handling nie zwróciła się o udział w spotkaniu wyjaśniającym. HALPA nie uczestniczyła w spotkaniu wyjaśniającym, ponieważ jej wniosek o dopuszczenie do udziału w tym spotkaniu w charakterze zainteresowanej strony trzeciej został złożony i zatwierdzony już po tym spotkaniu.

SPOTKANIE WYJAŚNIAJĄCE

W swoich odpowiedziach na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń zgłaszające strony skorzystały z przysługującego im prawa do złożenia wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym, które odbyło się dnia 11 listopada 2010 r.

Jeśli chodzi o zainteresowane strony, na spotkaniu byli obecni przedstawiciele Marfin Investment Group i Vassilakis wraz ze swoim zewnętrznym radcą prawnym i ekspertami ds. gospodarczych. Ze strony Komisji w spotkaniu uczestniczyli niektórzy członkowie gabinetu wiceprzewodniczącego Komisji, komisarza Almunii oraz niektórzy kierownicy wyższego szczebla z Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji, zespół prowadzący sprawę, zespół głównego ekonomisty, a także przedstawiciele ze Służby Prawnej, Dyrekcji Generalnej ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu oraz Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu.

Na wniosek zgłaszających stron spotkanie odbywało się częściowo z wyłączeniem jawności.

ETAP NASTĘPUJĄCY PO SPOTKANIU WYJAŚNIAJĄCYM

W dniu 12 listopada 2010 r., po spotkaniu wyjaśniającym, zgłaszające strony przedłożyły pierwszy zestaw zobowiązań, który został zastąpiony znacząco zmodyfikowanym pakietem zobowiązań po spotkaniu z DG ds. Konkurencji, poświęconemu bieżącej sytuacji w prowadzonej sprawie. Zobowiązania dotyczyły rynku lotniczego transportu pasażerskiego na czterech greckich trasach krajowych, na których spółki Olympic Air i Aegean Airlines są rzeczywistymi konkurentami, a także rynku przyznawania tras obsługiwanych w ramach obowiązku użyteczności publicznej w Grecji. Zobowiązania te obejmowały zwolnienie czasu na start lub lądowanie oraz inne powiązane środki, takie jak stworzenie nowym podmiotom wchodzącym na rynek możliwości zawarcia z połączoną jednostką umów w sprawie połączeń międzyliniowych. Komisja przeprowadziła badanie rynku w celu zebrania poglądów na temat skuteczności złożonych zobowiązań i ich wpływu na możliwość zachowania konkurencji.

Dnia 18 listopada 2010 r. Komisja wystosowała uzupełniające pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. W zgłoszeniu tym Komisja wyjaśniła, że przedmiotowa transakcja znacząco zakłóciłaby skuteczną konkurencję na 10 greckich trasach krajowych niezależnie od dokładnej definicji rynku i w szczególności niezależnie od dalszych podziałów tego rynku na segment pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu i pasażerów nieprzykładających do niego wagi, ponieważ ocena dotycząca konkurencji pozostałaby zasadniczo taka sama, nawet gdyby wzięto pod uwagę rynek obejmujący wszystkich pasażerów. Następnie Komisja oceniła wpływ zgłoszonej transakcji na konkurencję zasadniczo w taki sam sposób, jak w wystosowanym uprzednio zgłoszeniu zastrzeżeń. Zgłaszające strony odpowiedziały w dniu 23 listopada 2010 r. i nie wystąpiły o przeprowadzenie spotkania wyjaśniającego. Strony zgłaszające zwróciły się natomiast o możliwość ustnego przedstawienia swoich stanowisk na spotkaniu z DG ds. Konkurencji, a wniosek ten został rozpatrzony pozytywnie.

W dniu 6 grudnia 2010 r. Komisja wystosowała do stron pismo przedstawiające opis stanu faktycznego. Pismo to dotyczy wyłącznie skutków wynikających z konkurencji ze strony przewoźników promowych na właściwych rynkach oraz zawiera analizę ekonomiczną na poparcie wniosków Komisji sformułowanych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń i uzupełniającym pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń. Stwierdza się w nim, że usługi promowe stanowią jedynie odległy substytut usług przewozów lotniczych.

Zgłaszające strony stwierdziły, że wymienione pismo prowadzi do podniesienia kilku kwestii proceduralnych. Po pierwsze, stwierdziły one, że nie mają wystarczającego dostępu do danych źródłowych, aby móc

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 802/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz.U. L 33 z 30.4.2004, s. 1). Rozporządzenie to zmieniono rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1033/2008 (Dz.U. L 279 z 22.10.2008, s. 3).

przedstawić rzeczowe uwagi do analizy ekonomicznej zawartej w tym piśmie. W rezultacie Komisja zorganizowała spotkanie w ramach biur danych, na którym za zgodą informatorów i na warunkach poufności udzieliła dostępu do odnośnych danych źródłowych doradcom ekonomicznym zgłaszających stron. Ponieważ nie otrzymałem dalszych uwag w tym zakresie, uznałem, że kwestia ta została rozwiązana.

Po drugie, zgłaszające strony stwierdziły, że pismo przedstawiające opis stanu faktycznego zawiera nowe materiały oraz analizę, dlatego Komisja powinna była sformułować je w formie uzupełniającego pismnego zgłoszenia zastrzeżeń. Strony zwróciły się również o zorganizowanie spotkania wyjaśniającego, na którym mogłyby złożyć wyjaśnienia na temat wymienionego pisma. Pismem z dnia 15 grudnia 2010 r. odrzuciłem wniosek zgłaszających stron o przeprowadzenie takiego spotkania wyjaśniającego. Stwierdziłem, że pismo przedstawiające opis stanu faktycznego nie zawierało żadnych nowych ani zmienionych zastrzeżeń, a jedynie odnosiło się do dowodów zebranych przez Komisję przed przyjęciem pismnego zgłoszenia zastrzeżeń, które to dowody zostały częściowo przedstawione w pismnym zgłoszeniu zastrzeżeń i stanowiły jedynie wsparcie dla zarzutów zawartych już w pismnym zgłoszeniu zastrzeżeń i uzupełniającym pismnym zgłoszeniu zastrzeżeń. Dlatego zgłaszające strony nie mogły powołać się na swoje prawo do spotkania wyjaśniającego w związku z pismem przedstawiającym opis stanu faktycznego. Ponadto o ile zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisja może zorganizować dodatkowe spotkanie wyjaśniające, doszedłem do wniosku, że w niniejszej sprawie nie było to uzasadnione, ponieważ kwestie poruszone w piśmie przedstawiającym opis stanu faktycznego miały niewielki zakres oddziaływania, a zgłaszające strony mogły w pełni wykorzystać przysługujące im prawo do złożenia wyjaśnień poprzez złożenie pisemnych uwag do wymienionego pisma. Komisja zgodziła się jednak na spotkanie ze zgłaszającymi stronami, które odbyło się dnia 17 grudnia 2010 r., w celu omówienia kwestii poruszonych w wymienionym piśmie.

Wreszcie, w odpowiedzi na wymienione pismo zgłaszające strony wyraziły swój sprzeciw wobec wystosowania wymienionego pisma w siedemdziesiątym dniu drugiego etapu postępowania, ponieważ pismo to naruszało ich prawo do obrony, a także ich prawo do sprawiedliwego procesu zgodnie z art. 6 europejskiej konwencji praw człowieka. Strony twierdziły, że naruszone zostało prawo do sprawiedliwego procesu, ponieważ przedłożyły propozycje zobowiązań, podczas gdy pismo przedstawiające opis stanu faktycznego wykazało, że niektóre problemy z zakresu konkurencji nadal są uważane przez Komisję za kwestię otwartą. Argumentowały ponadto, że moment wystosowania wymienionego pisma wskazuje, iż Komisja nie mogła uwzględnić ich odpowiedzi na to pismo przed rozpoczęciem oceny odpowiedzi na badanie rynku dotyczące ich ostatniej propozycji zobowiązań. Jednak w odniesieniu do powyższych zastrzeżeń nie otrzymałem żadnego konkretnego wniosku. Tym niemniej uznałem, że zastrzeżenie to nie było uzasadnione i stwierdziłem, że nie ma potrzeby podejmowania żadnych działań w tej kwestii. Wskazano już, że w piśmie przedstawiającym opis stanu faktycznego nie zmieniono żadnego z dotychczasowych zastrzeżeń. Nie mogło zatem mieć negatywnego wpływu na możliwość zaproponowania Komisji zobowiązań przez zgłaszające strony. Nie było ponadto powodu, aby przypuszczać, że Komisja nie będzie w stanie uwzględnić odpowiedzi zgłaszających stron na pismo przedstawiające opis stanu faktycznego i jego domniemanych konsekwencji dla najnowszej propozycji zobowiązań. Co więcej, zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw strony mają prawo do ujawnienia swojego stanowiska na temat zastrzeżeń Komisji aż do momentu konsultacji z Komitetem Doradczym, Komisja natomiast jest zobowiązana do uwzględnienia wszelkich uwag przekazanych jej do tego momentu. Wreszcie, przy ocenie domniemanych naruszeń prawa do obrony i sprawiedliwego procesu niezbędne jest uwzględnienie konieczności szybkiego działania, która jest charakterystyczną cechą przebiegu postępowania na mocy rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw⁽¹⁾. Dlatego często nie da się uniknąć sytuacji, w których wymagane etapy postępowania nakładają się i nie można ich ściśle oddzielić.

DALSZE ZOBOWIĄZANIA I BADANIE RYNKU

Po zapoznaniu się ze wstępnymi wynikami pierwszego badania rynku zgłaszające strony w dniu 29 listopada 2010 r. przedłożyły Komisji nowy zestaw zobowiązań, który został następnie zmodyfikowany w dniu 6 grudnia 2010 r. Zobowiązania te w dalszym stopniu rozszerzają zakres zobowiązań i obejmują wszystkie 9 tras krajowych, w odniesieniu do których utrzymywano aktualne zastrzeżenia w zakresie konkurencji, a także dotyczą niedyskryminującego dostępu do usług obsługi naziemnej, konserwacji, napraw i przeglądów w porcie lotniczym w Atenach lub we wszystkich docelowych portach lotniczych dla określonych właściwych par miast. W dniu 6 grudnia 2010 r. Komisja przeprowadziła drugie badanie rynku, po czym poinformowała zgłaszające strony o jego wynikach na spotkaniu poświęconemu bieżącej sytuacji w prowadzonej sprawie.

Nie wnoszono o zbadanie obiektywności obu badań rynku przeprowadzonych przez Komisję w celu oceny wpływu na konkurencję pakietów zobowiązań zaproponowanych przez zgłaszające strony⁽²⁾. Dlatego nie podnoszono żadnych zastrzeżeń w tej kwestii.

⁽¹⁾ Zob. T-210/01, *General Electric przeciwko Komisji* [2005] Zb.Orz. II-5575, pkt 702.

⁽²⁾ Artykuł 14 mandatu.

PROJEKT DECYZJI

W projekcie ostatecznej decyzji zakazującej proponowanej koncentracji nie utrzymano wszystkich zastrzeżeń zawartych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń. Niektóre zastrzeżenia zostały oddalone, w szczególności te dotyczące lotniczego transportu pasażerskiego na dwóch trasach międzynarodowych i na kilku trasach krajowych ⁽¹⁾. Oddalono również określone w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń zarzuty w zakresie konkurencji dotyczące greckiego rynku przyznawania tras obsługiwanych w ramach obowiązku użyteczności publicznej oraz rynku usług obsługi naziemnej.

Jeśli chodzi o trasę Ateny–Alexandroupolis, w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń zawarto wstępny wniosek, że proponowana koncentracja nie będzie prowadziła do zakłócenia *rzeczywistej* konkurencji między spółkami Aegean Airlines i Olympic Air. Jednak w informacjach dostępnych na późniejszym etapie postępowania ujawniono, że spółka Olympic Air nie będzie obsługiwać tej trasy w sezonie letnim 2011. Głównie na tej podstawie Komisja stwierdziła, że w wyniku proponowanej koncentracji nie dojdzie do zakłócenia *rzeczywistej* konkurencji na tej trasie. Jednak w projekcie decyzji przedłożonym Komitetowi Doradczemu stwierdzono, że proponowana koncentracja doprowadzi do zakłócenia *potencjalnej* konkurencji między spółkami Aegean Airlines i Olympic Air. Jak stwierdziłem, naruszyłoby to prawo zgłaszających stron do złożenia wyjaśnień, ponieważ nie uzyskały możliwości przedstawienia swojego stanowiska na temat tego zmienionego zastrzeżenia. W związku z tym poinformowałem wiceprzewodniczącego Komisji Almunę, Komitet Doradczy i właściwe służby Komisji. Następnie Komisja postanowiła nie podnosić tego zmienionego zastrzeżenia w projekcie ostatecznej decyzji.

W związku z powyższym w projekcie ostatecznej decyzji utrzymano jedynie zastrzeżenia dotyczące zakłócenia skutecznej i *rzeczywistej* konkurencji na rynkach lotniczych przewozów pasażerskich na dziewięciu trasach krajowych ⁽²⁾ oraz zakłócenia *potencjalnej* konkurencji na jednej trasie krajowej ⁽³⁾. W odniesieniu do tych zastrzeżeń zgłaszające strony w pełni wykorzystały przyznane im przez Komisję prawo do złożenia wyjaśnień.

PODSUMOWANIE

W związku z powyższym stwierdzam, że w przedmiotowej sprawie w pełni przestrzegane było prawo wszystkich uczestników postępowania do złożenia wyjaśnień.

Bruksela dnia 19 stycznia 2011 r.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Trasy Ateny–Mykonos i Ateny–Alexandroupolis, jeśli chodzi o określony w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń zarzut zakłócenia *rzeczywistej* konkurencji, oraz trasy Ateny–Limnos, Ateny–Kavala, Ateny–Kefallonia i Ateny–Ioannina, jeśli chodzi o określony w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń zarzut zakłócenia *potencjalnej* konkurencji.

⁽²⁾ Chodzi o trasy: Ateny–Saloniki, Ateny–Heraklion, Ateny–Chania, Ateny–Rodos, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos i Ateny–Samos.

⁽³⁾ Chodzi o trasę Ateny–Korfu.

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 26 stycznia 2011 r.****uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG****(Sprawa COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines)***(notyfikowana jako dokument nr C(2011) 316 wersja ostateczna)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2012/C 195/10)**

W dniu 26 stycznia 2011 r. Komisja przyjęła decyzję na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw („rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”) ⁽¹⁾, a w szczególności art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. Tekst decyzji w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w autentycznej wersji językowej postępowania, znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem:

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

- (1) Dnia 24 czerwca 2010 r. Komisja otrzymała zgłoszenie dotyczące proponowanej koncentracji („transakcji”) na podstawie art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 („rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”), w wyniku której grupa przedsiębiorstw Vassilakis Group, Grecja („Vassilakis”), Marfin Investment Group, Grecja („Marfin”), oraz grupa przedsiębiorstw Laskaridis Group, Grecja („Laskaridis”) (łącznie zwane „stronami”) uzyskują, w wyniku zakupu akcji, wspólną kontrolę nad nowym przedsiębiorstwem powstałym w wyniku połączenia („podmiotem powstałym w wyniku połączenia”), łączącym działalność następujących, dotychczas niezależnych przedsiębiorstw greckich:

- a) Aegean Airlines SA („Aegean”); oraz
- b) Olympic Air SA („Olympic Air”), Olympic Handling SA („Olympic Handling”) i Olympic Engineering SA („Olympic Engineering”) (łącznie zwanych „Olympic”).

I. STRONY

- (2) Vassilakis jest prywatną grecką grupą przedsiębiorstw dokonujących inwestycji w sektorach lotnictwa (Aegean), obsługi naziemnej (Goldair Handling), wynajmu i leasingu samochodów oraz przewozu i dystrybucji samochodów.
- (3) Marfin jest grupą inwestycyjną dokonującą inwestycji w sektorach lotnictwa (Olympic Air), obsługi naziemnej (Olympic Handling), usług w zakresie serwisowania, napraw i generalnych przeglądów (Olympic Engineering), usług cateringowych podczas lotu (Olympic Catering), żeglugi (w tym należące do Attica Group linie żeglugowe Superfast i Blue Star, które obsługują kilka tras między greckimi portami kontynentalnymi a wyspami na Morzu Egejskim oraz świadczą inne usługi w zakresie transportu

pasażerów i samochodów oraz towarów na Morzu Egejskim), opieki zdrowotnej, technologii informatycznych i telekomunikacyjnych, turystyki i rekreacji oraz sektorze produktów żywnościowych i napojów.

- (4) Laskaridis jest prywatną grupą przedsiębiorstw dokonującą inwestycji w sektorze lotnictwa (Aegean), sektorze żeglugowym i stoczniowym, sektorach obsługi naziemnej, turystyki i nieruchomości.
- (5) Aegean jest notowanym na giełdzie niezależnym greckim przewoźnikiem lotniczym świadczącym regularne i czarterowe usługi w zakresie przewozu lotniczego osób i przewozu towarów. Od 1999 r. Aegean oferuje regularne loty na krajowych trasach w Grecji oraz krótkich trasach międzynarodowych. Posiada bazę w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach i obecnie obsługuje ponad 45 krótkich tras (w tym niektóre trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej). Aegean przystąpił do Star Alliance dnia 30 czerwca 2010 r. ⁽²⁾.
- (6) Olympic jest pod wyłączną kontrolą Marfin i składa się z trzech podmiotów:

- (i) Olympic Air zajmuje się przewozem lotniczym osób i towarów. Przedsiębiorstwo to rozpoczęło działalność dnia 1 października 2009 r. po prywatyzacji dotychczasowego przedsiębiorstwa Olympic Airlines, w ramach której Marfin przejął markę, przydziały czasu i koncesje likwidowanego Olympic Airlines ⁽³⁾. Olympic Air obsługuje centrum logistyczne w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach oraz około 40 krótkich tras (w tym niektóre trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej). Przedsiębiorstwo to nie należy do żadnego sojuszu;

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1. Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) wprowadził pewne zmiany, na przykład termin „Wspólnota” zastąpiono terminem „Unia”, a termin „wspólny rynek” terminem „rynek wewnętrzny”. W niniejszej decyzji stosowana będzie terminologia zawarta w TFUE.

⁽²⁾ Oczekuje się, że podmiot powstały w wyniku połączenia może być członkiem Star Alliance.

⁽³⁾ Utworzenie nowego przedsiębiorstwa Olympic zostało zatwierdzone przez Komisję Europejską (zob. sprawy dotyczące pomocy państwa N 321/08, N 322/08 i N 323/08) pod warunkiem wypełnienia w całości zobowiązań przedstawionych przez władze greckie.

(ii) Olympic Handling oferuje pełny zakres usług obsługi naziemnej na 39 greckich lotniskach, świadcząc usługi na rzecz Olympic Air oraz zewnętrznych linii lotniczych;

(iii) przedsiębiorstwo Olympic Engineering jest obecnie w fazie rozruchu, a będzie świadczyć usługi w zakresie serwisowania, napraw i generalnych przeglądów, począwszy od obsługi ogólnych czynności dla pojedynczych samolotów po pełne pakiety obsługi komercyjnych statków powietrznych.

II. KONCENTRACJA I WYMIAR WSPÓLNOTOWY

(7) Transakcja dotyczy przejęcia wspólnej kontroli nad nowym przedsiębiorstwem powstałym w wyniku połączenia, a zatem stanowi koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

(8) Transakcja ma wymiar wspólnotowy w rozumieniu art. 1 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

III. PROCEDURA

(9) Po pierwszej fazie analizy rynkowej Komisja stwierdziła, że transakcja wchodzi w zakres rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, i wyraziła poważne wątpliwości dotyczące jej zgodności z rynkiem wewnętrznym i z Porozumieniem EOG. W konsekwencji dnia 30 lipca 2010 r. Komisja wszczęła postępowanie na mocy art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

(10) Druga faza analizy rynkowej potwierdziła istnienie wątpliwości związanych z konkurencją na kilku rynkach, co doprowadziło do wydania pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń („SO”) dnia 20 października 2010 r. Strony miały możliwość przedstawienia swoich poglądów w pisemnej odpowiedzi na SO oraz złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym, które odbyło się dnia 11 listopada 2010 r. Dnia 18 listopada 2010 r. stronom przesłano uzupełnienie pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń („SSO”); natomiast dnia 6 grudnia 2010 r. Komisja przesłała stronom pismo zawierające opis stanu faktycznego.

(11) Dnia 12 listopada 2010 r. strony przedstawiły zobowiązania zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Zobowiązania te uległy zmianie trzykrotnie, a ostateczna wersja zestawu zobowiązań została przedłożona dnia 6 grudnia 2010 r. W celu zebrania opinii uczestników rynku na temat skuteczności proponowanych zobowiązań Komisja przeprowadziła dwa testy rynkowe.

(12) Dnia 26 stycznia 2011 r. Komisja, zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, przyjęła decyzje uznającą transakcję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG („decyzję”).

IV. WŁAŚCIWE RYNKI

1. Przewóz lotniczy osób

1.1. *Tradycyjne podejście oparte na zestawieniu punkt odlotu/punkt przylotu (OiP)*

(13) Transakcję ocenia się zgodnie z tradycyjnym podejściem opartym na zestawieniu „punkt odlotu/punkt przylotu” (OiP), tj. każde zestawienie OiP stanowi oddzielny rynek mający swoje własne cechy pod względem struktury pasażerów i właściwości produktów.

1.2. *Pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu i pasażerowie nieprzykładający do niego wagi*

(14) Komisja tradycyjnie rozróżnia dwie kategorie pasażerów o różnej wrażliwości cenowej. Pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu (nieprzykładający wagi do ceny) podróżują w interesach, często wymagają znacznej elastyczności przy kupowaniu biletów (na przykład bezpłatnego anulowania, zmian czasu odlotu itp.) i są gotowi płacić wyższe ceny za tę elastyczność. Pasażerowie nieprzykładający wagi do czynnika czasu (przykładający wagę do ceny) podróżują przede wszystkim w celach urlopowych lub aby odwiedzić przyjaciół bądź krewnych („VFR”), zwykle dokonują rezerwacji z dużym wyprzedzeniem, na ogół nie wymagają elastyczności przy rezerwacji.

(15) Analiza rynkowa pokazała, że pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu i pasażerowie nieprzykładający do niego wagi stanowią dwie odmienne grupy pasażerów. Jednakże kwestią otwartą w kontekście niniejszej decyzji pozostaje to, czy pasażerowie przykładający wagę do czynnika czasu i pasażerowie nieprzykładający do niego wagi należą do dwóch odrębnych rynków lub czy należy zdefiniować jeden rynek obejmujący wszystkich pasażerów, jako że ocena pod kątem konkurencji pozostaje taka sama niezależnie od dokładnej definicji rynku.

1.3. *Substytucja intermodalna*

(16) Definiując odpowiednie rynki OiP w zakresie usług przewozu lotniczego, Komisja rozpatrzyła uprzednio inne, alternatywne rodzaje transportu w zakresie, w jakim są one zamienne względem podróży lotniczych na przedmiotowych trasach (konkurencja między różnymi rodzajami transportu – konkurencja intermodalna).

(17) W analizowanej sprawie strony twierdziły, że konkurencja intermodalna ze strony przewozów promowych odnosi się do tras Ateny–Heraklion, Ateny–Chania, Ateny–Rhodes, Ateny–Mykonos, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos oraz Ateny–Samos w zakresie, w jakim promy należy uwzględnić we właściwym rynku wraz z usługami lotniczymi. Na podobnej zasadzie usługi kolejowe powinny być ujęte we właściwym rynku na trasie Ateny–Thessaloniki.

(18) Jednakże analiza rynkowa pokazała, że transport promowy jest, ogólnie rzecz biorąc, odległym substytutem podróży lotniczej na wszystkich problematycznych trasach, gdyż usługi promowe oferują w znacznej mierze inny produkt niż usługi lotnicze, różniący się pod względem istotnych czynników konkurencyjności, takich jak cena, łączny czas podróży, dostępność rozkładów, jak również jakość, wygoda oraz solidność usługi. Analiza rynkowa pokazała również, że ani Aegean ani Olympic Air nie uwzględniają promów przy ustalaniu cen.

- (19) Ponadto analiza rynkowa pokazała, że istnieją znaczne różnice również pomiędzy usługami kolejowymi i lotniczymi w odniesieniu do istotnych parametrów konkurencyjności, takich jak czas podróży, poziom częstotliwości oraz jakość i wygoda usługi, oraz że kolej nie jest postrzegana jako właściwy element presji konkurencyjnej ani przez Aegean i Olympic Air ani przez ich konkurentów.

1.4. Wnioski dotyczące definicji rynków

- (20) Stwierdza się, że w odniesieniu do pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu usługi promowe oraz usługi lotnicze należą do dwóch oddzielnych rynków, z wyjątkiem trasy Ateny–Mykonos. Na trasie Ateny–Mykonos usługi lotnicze i usługi promowe należą do tego samego rynku produktowego w odniesieniu do pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu. W odniesieniu do rynków pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów, kwestię tego, czy usługi lotnicze i usługi promowe należą do tego samego rynku, można pozostawić otwartą w kontekście niniejszej decyzji, z wyjątkiem tras Ateny–Mykonos oraz Ateny–Rhodes, jako że ocena pod kątem konkurencji pozostaje taka sama niezależnie od tego, czy usługi promowe zostaną uwzględnione we właściwym rynku czy nie. Dzieje się tak, dlatego że, jak zostanie pokazane w analizie poszczególnych tras, usługi promowe są jedynie odległym substytutem usług lotniczych na przedmiotowych trasach. W przypadku trasy Ateny–Mykonos usługi lotnicze i promowe są częścią tego samego rynku produktowego, jeśli chodzi o rynki pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów. W przypadku trasy Ateny–Rhodes usługi lotnicze i promowe nie należą do tego samego rynku produktowego, jeżeli chodzi o rynki pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów.

- (21) Podobnie w odniesieniu do trasy Ateny–Thessaloniki analiza rynkowa pokazała, że kolej nie jest realną alternatywą dla usług lotniczych na tej trasie, gdyż ma znacznie niższą jakość od usług lotniczych. Dlatego też usług kolejowych nie należy uwzględniać we właściwym rynku dla jakiegokolwiek segmentu pasażerów na trasie Ateny–Thessaloniki.

2. Trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej

- (22) Olympic Air oraz Aegean konkurują obecnie na rynku o przyznanie tras w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w Grecji, które przyznaje HCAA w drodze przetargu.
- (23) Uwzględniając, iż jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłóciła skuteczną konkurencję na tym rynku, Komisja, niezależnie od dokładnej definicji rynku, pozostawiła otwartą kwestię dokładnej definicji rynku produktowego i geograficznego w odniesieniu do rynku przyznawania tras w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w Grecji.

3. Obsługa naziemna

- (24) Transakcja doprowadziła do wertykalnych zmian na rynku obsługi naziemnej w różnych greckich portach lotniczych.

- (25) Zgodnie z precedensami na tym rynku właściwy rynek produktowy obsługi naziemnej obejmuje zarówno obsługę pasażerów, jak i statków powietrznych. Komisja pozostawiła otwartą kwestię dokładnej definicji geograficznej w kontekście decyzji, zważywszy że jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłóciła skuteczną konkurencję w odniesieniu do rynku obsługi naziemnej, niezależnie od dokładnej definicji rynku geograficznego.

4. Pozostałe rynki

- (26) Transakcja doprowadziła do zmian na innych rynkach, mianowicie rynku serwisowania, napraw i generalnych przeglądów („MRO”), rynku usług cateringowych podczas lotu oraz rynku świadczenia miejsc lotniczych organizatorom wyjazdów grupowych. Kwestię dokładnej definicji rynku w odniesieniu do wszystkich tych rynków pozostawiono otwartą w kontekście decyzji, gdyż jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłóciła skuteczną konkurencję w odniesieniu do któregośkolwiek z tych rynków, niezależnie od dokładnej definicji rynku.

V. OCENA WPŁYWU TRANSAKCJI NA KONKURENCJĘ

1. Ramy analityczne

- (27) W swojej ocenie wpływu transakcji na konkurencję Komisja musi porównać sytuację po przeprowadzeniu transakcji z sytuacją, która mogłaby zaistnieć pod nieobecność transakcji („sytuacją hipotetyczną”).
- (28) Strony twierdziły, że rynek grecki jest zbyt mały na to, aby umożliwić trwałą konkurencję pomiędzy dwoma przewoźnikami świadczącymi pełny zakres usług, jakimi są Aegean i Olympic Air, i w rezultacie wszystkie trasy mogą być obsługiwane z zyskiem przez tylko jednego przewoźnika. Dlatego też strony stwierdziły, że jest mało prawdopodobne, że istniałaby sytuacja, w której Aegean i Olympic Air mogłyby nadal konkurować na kilku trasach krajowych i międzynarodowych, gdyby transakcja nie doszła do skutku.
- (29) Zgodnie z analizą rynku nie ma powodów, aby uważać, że rynek grecki nie może zapewnić możliwości działania więcej niż jednego przewoźnika, być może przy zastosowaniu innych modeli biznesowych. Analiza sytuacji konkurencyjnej, która mogłaby zaistnieć pod nieobecność transakcji, wykazuje, że Olympic Air i Aegean byłyby w stanie działać na greckim rynku, być może w zrestrukturyzowanej lub zmniejszonej formie.
- (30) Gdyby transakcja nie doszła do skutku, Aegean i Olympic Air mogłyby nadal, w dającej się przewidzieć przyszłości, konkurować na dziesięciu greckich trasach krajowych, tj. Ateny–Chania, Ateny–Kos, Ateny–Mykonos, Ateny–Rhodes, Ateny–Samos, Ateny–Mytilini, Ateny–Herakleion, Ateny–Chios, Ateny–Santorini i Ateny–Thessaloniki. W konsekwencji Komisja oceniła skutki wyeliminowania konkurencji na tych trasach krajowych.

- (31) Jeżeli chodzi o trasy międzynarodowe, na które transakcja ma wpływ, kwestię tego, jaka prawdopodobnie zaistniałaby sytuacja, gdyby połączenie nie doszło do skutku, pozostawiono otwartą, ponieważ proponowana koncentracja nie zakłóciłaby znacząco skutecznej konkurencji na żadnej z tych tras międzynarodowych.

2. Ocena

2.1. Przewóz lotniczy osób

2.1.1. Transakcja prowadzi do powstania bardzo dużych udziałów w rynkach na kilku greckich trasach krajowych

- (32) W okresie od stycznia do czerwca 2010 Olympic Air i Aegean razem kontrolowały [90–100 %] ruchu pasażerskiego na greckich trasach krajowych i [30–40 %] ruchu pasażerskiego na trasach międzynarodowych z Międzynarodowego Portu Lotniczego w Atenach.

- (33) Na podstawie definicji rynku wykluczającej promy i kolej na trasach, na których te środki transportu są dostępne, transakcja doprowadziłaby do powstania skrajnie dużych łącznych udziałów w rynku, w kilku przypadkach osiągniętych 100 %.

- (34) Gdyby właściwe rynki obejmowały inne środki transportu (promy lub kolej w zależności od trasy), łączne udziały w rynku Aegean i Olympic Air byłyby znacznie niższe. Jednakże, biorąc pod uwagę, że inne środki transportu wywierają ograniczoną presję konkurencyjną na usługi lotnicze ze względu na bardzo odmienne cechy produktu, tak ustalone udziały w rynku nadmiernie zwiększyłyby znaczenie innych rodzajów transportu i w dużym stopniu niedoszacowały faktyczną presję konkurencyjną wywieraną przez Aegean i Olympic Air na siebie nawzajem.

- (35) Ponadto Marfin, poprzez swoją spółkę zależną Attica, samodzielnie kontroluje dwie firmy promowe działające w Grecji, tj. Blue Star Ferries i Superfast Ferries. W konsekwencji presja konkurencyjna tych usług promowych na podmiot powstały w wyniku połączenia jest ograniczona przez fakt, że są one kontrolowane przez Marfin.

2.1.2. Ścisła konkurencja pomiędzy Aegean i Olympic Air

- (36) Między Aegean i Olympic Air istnieje bardzo ścisły stosunek konkurencyjny. To wyraźnie odróżnia je od innych krajowych linii lotniczych działających na dużo mniejszą skalę i od krajowych operatorów promowych, którzy oferują produkty różniące się od produktów oferowanych przez Aegean i Olympic Air w kilku istotnych aspektach konkurencyjnych i których system ustalania cen jest mniej skomplikowany w przypadku tras krajowych.

2.1.3. Traktowanie tras, z których Olympic Air i Aegean zrezygnowały po ogłoszeniu transakcji

- (37) Po przeanalizowaniu dokumentów wewnętrznych Aegean i Olympic Air Komisja ustaliła, że rezygnacje, które Aegean bądź Olympic Air przeprowadziły po ogłoszeniu transakcji, a które dotyczyły tras Ateny–Kefallonia, Ateny–Limnos, Ateny–Sofia, Ateny–Bukareszt, Ateny–Ioannina, Ateny–Kavala, Ateny–Tirana, Ateny–Wiedeń, Ateny–Corfu,

Thessaloniki–Chania, Thessaloniki–Herakleion, Thessaloniki–Mytilini, Thessaloniki–Rhodes oraz Ateny–Mediolan, rozważano już przed rozpoczęciem rozmów na temat transakcji. W konsekwencji takie wycofania się z prowadzonych operacji nie zostały uznane za związane konkretnie z przedmiotowym połączeniem.

- (38) Dlatego też Komisja nie analizowała tych tras, z wyjątkiem trasy Ateny–Corfu, w przypadku której stwierdzono, że transakcja wyeliminuje potencjalną konkurencję między Aegean i Olympic Air.

2.1.4. Eliminacja rzeczywistej i potencjalnej konkurencji na greckich trasach krajowych

Konkurencja rzeczywista

- (39) Transakcja mogła doprowadzić do znacznego zakłócenia skutecznej konkurencji ze względu na eliminację rzeczywistej konkurencji na dziewięciu trasach krajowych: Ateny–Thessaloniki, Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Rhodes, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos i Ateny–Samos, bez względu na to, czy określone zostaną oddzielne rynki dla pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu, pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu czy ogółu pasażerów (dwa ostatnie rynki mogą ewentualnie obejmować usługi promowe ⁽¹⁾).

- (40) W istocie w odniesieniu do pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu, dla których w oczywisty sposób promy nie są alternatywą, transakcja doprowadziłaby do stworzenia *de facto* monopolu i eliminacji konkurencji pomiędzy dwoma szczególnie ściśle konkurującymi podmiotami na tych trasach, z wyjątkiem trasy Ateny–Herakleion, na której Sky Express świadczy usługi na małą skalę. Faktycznie Athens Airways zaprzestały świadczenia usług we wrześniu 2010 r. i żadne inne planowe loty nie odbywają się obecnie na tych greckich trasach krajowych. Nawet jeżeli przedsiębiorstwo Athens Airways miałoby wznowić działalność, jest mało prawdopodobne, aby wywierało znaczącą presję na podmiot powstały w wyniku połączenia, biorąc pod uwagę małą skalę działalności tego przedsiębiorstwa. Tak samo wygląda sytuacja Sky Express na trasie Ateny–Herakleion, na której przedsiębiorstwo to obsługuje przeloty raz dziennie, natomiast Aegean i Olympic razem obsługują ruch dziesięć razy większy.

- (41) Jeśli chodzi o pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu, w decyzji wyróżnia się trasy, w przypadku których usługi intermodalne nie są częścią tego samego rynku, co usługi lotnicze, (Ateny–Thessaloniki i Ateny–Rhodes) oraz wszystkie pozostałe przedmiotowe trasy, w przypadku których uwzględnienie usług promowych na tym samym rynku pozostało kwestią otwartą:

- a) jeżeli chodzi o trasy Ateny–Thessaloniki i Ateny–Rhodes, transakcja doprowadziłaby do powstania łącznych udziałów w rynkach na poziomie 90 % lub więcej i eliminacji konkurencji pomiędzy dwoma szczególnie ściśle konkurującymi podmiotami;

⁽¹⁾ Wyjątek stanowią tu intermodalne środki transportu, które nie są ujęte na tym samym rynku, co usługi lotnicze w przypadku wszystkich kategorii pasażerów na trasach Ateny–Rhodes (prom) i Ateny–Thessaloniki (kolej).

b) jeżeli chodzi o trasy Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos i Ateny–Samos, zastosowanie ma ta sama argumentacja, co w przypadku tras Ateny–Thessaloniki i Ateny–Rhodes, w przypadku gdyby promy nie zostały uznane za część tego samego rynku. Jeżeli promy byłyby uznane za część tego samego rynku, udział stron w rynku (pomijając Attica Group, spółkę zależną Marfin) wahałby się pomiędzy [30–70 %] w okresie zimowym 2009–2010 i pomiędzy [10–60 %] w części okresu letniego 2010 r. (tj. kwiecień–lipiec 2010 r.). Znaczenie udziałów w rynkach oraz konkurencji ze strony usług promowych jest jednak ograniczone, ponieważ usługi promowe wykazują znaczny stopień zróżnicowania w porównaniu z usługami lotniczymi. W konsekwencji jest mało prawdopodobne, aby promy mogły dyscyplinować zachowanie podmiotu powstałego w wyniku połączenia, w szczególności w kwestii ustalania taryf, po dokonaniu transakcji.

- (42) Odnosnie do ewentualnego rynku obejmującego wszystkich pasażerów, wnioski dotyczące segmentu pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu stosują się odpowiednio, chociaż rzeczywiste poziomy udziałów w rynkach nieznacznie się różnią.

Potencjalna konkurencja

- (43) Analiza rynkowa pokazała również, że transakcja mogła prowadzić do eliminacji potencjalnej konkurencji między Aegean a Olympic Air na trasie Ateny–Corfu. Powodem jest to, że Aegean i Olympic Air są potencjalnymi konkurentami na tej trasie, biorąc pod uwagę w szczególności ich bazę w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach oraz fakt, iż trasa ta w przeszłości wykazywała wystarczający popyt, aby utrzymać na niej operacje (przynajmniej) dwóch przewoźników.

2.1.5. Wnioski dotyczące oceny poszczególnych tras

- (44) Komisja stwierdza, że transakcja mogła w znaczący sposób zakłócić skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym lub jego znacznej części w rozumieniu art. 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, w szczególności w wyniku stworzenia dominującej pozycji w odniesieniu do ewentualnych rynków pasażerów przykładających wagę do czynnika czasu na trasach Ateny–Thessaloniki, Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Rhodes, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos oraz Ateny–Samos, oraz na trasach Ateny–Rhodes oraz Ateny–Thessaloniki, jeżeli chodzi o ewentualne rynki pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów. W przypadku rynków, na których usługi promowe mogą być częścią właściwego rynku, mianowicie ewentualnych rynków pasażerów nieprzykładających wagi do czynnika czasu oraz ogółu pasażerów na trasach Ateny–Herakleion, Ateny–Chania, Ateny–Santorini, Ateny–Mytilini, Ateny–Chios, Ateny–Kos oraz Ateny–Samos, nie jest konieczne definiatywne stwierdzenie powstania dominującej pozycji, zważywszy że, nawet wobec braku powstania dominującej pozycji, transakcja w każdym razie w znaczący sposób zakłóciłaby skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym w wyniku eliminacji szczególnie ścisłego stosunku konkurencyjnego między Aegean a Olympic

Air, a tym samym istotnych elementów presji konkurencyjnej, jaką obie linie lotnicze wywierają na siebie przed transakcją.

- (45) Ponadto transakcja w znaczący sposób zakłóciłaby skuteczną konkurencję na rynku wewnętrznym poprzez wyeliminowanie wiarygodnego potencjalnego nowego podmiotu na trasie Ateny–Corfu.
- (46) Natomiast nie stwierdzono żadnych wątpliwości dotyczących konkurencji na innych krajowych i międzynarodowych trasach, na których obecnie konkurują Aegean i Olympic Air. Dzieje się tak, gdyż po transakcji na tych pozostałych trasach podmiot powstały w wyniku połączenia nadal stałby wobec wystarczającej konkurencji.

2.1.6. Spowodowane połączeniem wejście na trasy krajowe nie jest prawdopodobne, nie odbywa się w odpowiednim czasie i nie jest wystarczające

- (47) W decyzji przeanalizowano również, w jakim stopniu jakiegokolwiek wejście na rynek nowego podmiotu po transakcji może stanowić element presji na zachowanie podmiotu powstałego w wyniku połączenia na trasach, na których konkurencja między Aegean a Olympic Air zostałaby wyeliminowana lub znacząco ograniczona w wyniku transakcji. Aby można było uznać wejście na rynek nowego podmiotu za wystarczający element presji konkurencyjnej, trzeba wykazać, że jest ono prawdopodobne, odbywa się w odpowiednim czasie i jest wystarczające, aby przywrócić presję konkurencyjną, którą Aegean i Olympic Air nadal wywierałyby na siebie pod nieobecność transakcji.

- (48) Analiza rynkowa pokazała, że istnieje szereg istotnych barier wejścia na rynek lub ekspansji na wszystkich greckich trasach krajowych, które wspólnie czynią mało prawdopodobnym wejście na rynek jakiegokolwiek krajowego lub zagranicznego konkurenta i wywieranie wiarygodnej presji konkurencyjnej na podmiot powstały w wyniku połączenia po zawarciu transakcji. W rzeczywistości stwierdzono, że aby móc zdyscyplinować zachowanie podmiotu powstałego w wyniku połączenia na greckich trasach krajowych, nowy podmiot wchodzący na rynek musiałby mieć bazę w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach i musiałby wypracować markę, która mogłaby zdobyć rozpoznawalność podobną do tej, jaką mają marki Aegean i Olympic Air. Ponadto nowy podmiot wchodzący na rynek musiałby poradzić sobie z wysokimi kosztami utopionymi, mieć dostęp do krajowych i międzynarodowych możliwości przesiadkowych oraz stworzyć sieć kanałów dystrybucji w Grecji.

- (49) Komisja stwierdziła, że po zawarciu transakcji żadne wejście na grecki rynek krajowy nie będzie prawdopodobne, nie odbędzie się w odpowiednim czasie i nie będzie wystarczające, aby wyrzucić presję na podmiot powstały w wyniku połączenia.

2.2. Trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej

- (50) W decyzji stwierdza się, że jest mało prawdopodobne, aby transakcja prowadziła do znaczącego zakłócenia skutecznej konkurencji w odniesieniu do rynku przyznawania tras w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w Grecji, zważywszy że podmiot powstały w wyniku połączenia nadal konkurowałby z innymi podmiotami działającymi już na tym rynku, mianowicie Sky Express i Astra.

- (51) Ponadto dwie linie lotnicze, mianowicie Danish Air Transport oraz rumuński Carpatair, zgłosiły wyraźne zainteresowanie złożeniem oferty na greckie trasy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w kolejnej rundzie przetargów, a analiza rynkowa potwierdziła, że w przeciwieństwie do lotów regularnych, linie lotnicze mogą rozpocząć działalność na trasach w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej na względnie małą skalę.

2.3. Obsługa naziemna w greckich portach lotniczych

- (52) Komisja przeanalizowała zarówno kwestię wertykalną wynikającą z wertykalnego związku między rynkiem obsługi naziemnej a rynkiem przewozów lotniczych, jak również prawdopodobieństwo koordynacji, po zawarciu transakcji, między Olympic Handling, Goldair (w które zainwestowało przedsiębiorstwo Vassilakis) i niezależnymi konkurentami Swissport International i Swissport Hellas Sud.
- (53) Analiza rynkowa ujawniła, że nawet gdyby podmiot powstały w wyniku połączenia podjął próbę wpłynięcia na zachowanie Goldair na rynku, Swissport mógłby podważyć jakiejkolwiek wysiłki na rzecz koordynacji. Rzeczywiście Swissport jest silnym i solidnym podmiotem na greckim rynku obsługi naziemnej, agresywnie zdobywającym udział w rynku.
- (54) Komisja stwierdziła zatem, że transakcja raczej nie doprowadzi do skoordynowanych efektów, gdyż struktura rynku po połączeniu nie doprowadzi do zwiększenia bodźców do tego, aby uczestnicy rynku zawierali porozumienia o charakterze zмовы. W odniesieniu do wertykalnego związku między obsługą naziemną a przewozem lotniczym analiza rynkowa nie wskazywała, że transakcja może prowadzić do jakichkolwiek efektów wertykalnych.
- (55) Dlatego też jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłócała skuteczną konkurencję na rynku usług obsługi naziemnej w Grecji.

2.4. Pozostałe rynki

- (56) Zgodnie z wynikami analizy rynkowej jest mało prawdopodobne, aby transakcja w znaczący sposób zakłócała skuteczną konkurencję na rynku usług serwisowania, napraw i generalnych przeglądów („MRO”), usług cateringowych podczas lotu (wertykalnie związanych z rynkiem przewozów lotniczych osób) oraz na rynku świadczenia miejsc lotniczych organizatorom wyjazdów grupowych, gdzie przedsiębiorstwo Olympic jest obecne tylko w ograniczonym zakresie.

VI. KORZYŚCI ZWIĄZANE Z EFEKTYWNOŚCIĄ

- (57) Jak wskazano w wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych, to strony mają wykazać, że proponowane korzyści związane z efektywnością rekompensują antykonkurencyjne skutki połączenia. Strony powinny wykazać, że spełnione zostały następujące trzy warunki łączne: (i) korzyści związane z efektywnością przyniosą korzyści konsumentom; (ii) korzyści związane z efektywnością są charakterystyczne dla połączenia oraz (iii) korzyści związane z efektywnością można zweryfikować⁽¹⁾.
- (58) Strony nie wykazały, że powyższe warunki zostały spełnione w tym przypadku.

⁽¹⁾ Wytyczne w sprawie połączeń horyzontalnych, pkt 78.

VII. ANALIZA SYTUACJI FINANSOWEJ STRON

- (59) Komisja przeanalizowała również sytuację finansową stron.
- (60) Ocena przeprowadzona przez Komisję doprowadziła do wniosku, że perspektywy Aegean są pozytywne, niezależnie od transakcji.
- (61) Jeżeli chodzi o ogólną sytuację Olympic Air, stwierdzono, że Olympic Air ponosiło straty. W szczególności Olympic Air jako przedsiębiorstwo rozpoczynające działalność angażowało się w agresywną strategię cenową, która miała wpływ na jego przychody. Analiza Komisji wykazała jednak, że wdrażane są środki restrukturyzacyjne, a rentowność Olympic Air stale się poprawia.
- (62) Jest zatem prawdopodobne, że pod warunkiem zastosowania dalszych środków restrukturyzacyjnych wyniki finansowe Olympic Air ulegną dalszej poprawie w dającej się przewidzieć przyszłości. Ponadto Olympic Air należy do Marfin, stąd jego sytuację finansową należałoby umieścić w kontekście szerszej sytuacji finansowej jego jedynej spółki macierzystej, Marfin. Zważywszy na poziom kosztów związanych z hipotetycznym wyjściem Olympic Air z rynku, Marfin może albo dalej wspierać swoją spółkę zależną albo sprzedać ją zamiast ponosić straty finansowe.
- (63) Chociaż strony o to nie prosiły, Komisja zdecydowała się przeanalizować sytuację Olympic pod kątem trzech kryteriów wymienionych w pkt 90 wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych⁽²⁾. W tym względzie analiza rynkowa ujawniła, że:
- a) jest mało prawdopodobne, aby pod nieobecność transakcji przedsiębiorstwo Olympic Air zostało wyparte z rynku w bliskiej przyszłości;
 - b) mogą istnieć mniej antykonkurencyjne środki alternatywne niż proponowana koncentracja; oraz
 - c) pod nieobecność transakcji aktywa Olympic Air nie opuściłyby nieuchronnie rynku, w szczególności ponieważ marka Olympic jest bardzo atrakcyjnym aktywem, o dużym prawdopodobieństwie znalezienia potencjalnego nabywcy, który wykorzystałby ją do obsługi lotów na rynku greckim.

⁽²⁾ Zgodnie z ust. 90 wytycznych w sprawie połączeń horyzontalnych „Komisja uznaje następujące trzy kryteria za najważniejsze do zastosowania w „obronie upadającego przedsiębiorstwa”. Po pierwsze, przedsiębiorstwo, które podobno ma upaść, zostałoby w najbliższej przyszłości wyparte z rynku ze względu na trudności finansowe, jeśli nie zostałoby przejęte przez inne przedsiębiorstwo. Po drugie, nie istnieje żadna inna mniej antykonkurencyjna alternatywa zakupu niż owe połączenie. Po trzecie, gdyby nie doszło do połączenia aktywa upadającego przedsiębiorstwa nieuchronnie opuściłyby rynek.” W celu uniknięcia wątpliwości należy zauważyć, że strony nie powoływały się na tak zwaną „obronę upadającego przedsiębiorstwa”.

(64) W decyzji stwierdzono zatem, że nie można powiedzieć, iż pogorszenie struktury konkurencyjnej powstałej po transakcji nie będzie bezpośrednio spowodowane przez transakcję.

VIII. ZOBOWIĄZANIA

(65) W reakcji na wątpliwości dotyczące konkurencji wskazane przez Komisję strony przedłożyły zobowiązania, które trzykrotnie zmieniono. Wszystkie wersje zobowiązań przedłożonych przez strony mają jedną wspólną cechę; wszystkie polegają głównie na przedstawieniu oferty zwolnienia przedziałów czasowych w różnych greckich portach lotniczych łączących trasy, na których wskazano wątpliwości dotyczące konkurencji. Środkiem zaradczym w odniesieniu do przedziałów czasowych towarzyszyły również pewne dodatkowe zobowiązania, na przykład oferta dla nowych podmiotów wchodzących na rynek w zakresie a) zawarcia porozumienia międzyliniowego ⁽¹⁾ z podmiotem powstałym w wyniku połączenia dotyczącego problematycznych tras oraz b) udziału w programie lojalnościowym „frequent flyer” podmiotu powstałego w wyniku połączenia w przypadku wskazanych par miast obsługiwanych przez nowe podmioty wchodzące na rynek.

(66) Zobowiązania w zakresie przedziałów czasowych przewidywały, że prawa nabyte dla przekazanych przedziałów zostaną uzyskane po wykorzystaniu przedziałów przez nowy podmiot wchodzący na rynek przez [0–6] kolejnych sezonów IATA ⁽²⁾. Przekazane przedziały mogłyby odbiegać o [0–15] minut od przedziałów, o jakie prosi nowy podmiot wchodzący na rynek.

(67) Dodatkowo strony zaoferowały udzielenie dostępu na niedyskryminujących warunkach do obsługi naziemnej oraz usług w zakresie serwisowania, napraw i generalnych przeglądów świadczonych przez podmiot powstały w wyniku połączenia w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Atenach lub w każdym docelowym porcie lotniczym dla dziewięciu wyżej wymienionych tras.

(68) Zobowiązania miały obowiązywać przez (poufne) lub do czasu, aż nowe podmioty wchodzące na rynek uzyskają na poszczególnych trasach łączny udział w rynku na poziomie (poufne).

(69) Komisja przeprowadziła dwa testy rynkowe w celu zebrania opinii uczestników rynków właściwych na temat skuteczności proponowanych środków zaradczych.

(70) W tym przypadku, główne bariery wejścia na rynek nie są związane ani z dostępnością przedziałów czasowych ani z innymi aspektami, których dotyczą dodatkowe zobowiązania. W rzeczywistości, zważywszy na brak tłoku w portach lotniczych, co ma miejsce w przypadku większości portów lotniczych w analizowanym przypadku, wystarczająca ilość przedziałów czasowych jest udostępniana bezpłatnie przez właściwe zarządy portów lotniczych. Test rynkowy nie ujawnił żadnych wiarygodnych planów wejścia na rynek, ani ze strony międzynarodowych ani krajowych greckich przewoźników. W rezultacie nie mogło zaistnieć żadne prawdopodobne, odbywające się w odpowiednim czasie i wystarczające wejście na rynek, które dyscyplinowałoby zachowanie cenowe podmiotu powstałego w wyniku połączenia po zawarciu transakcji.

(71) Podobnie jak we wcześniejszych przypadkach, w ocenie uwzględniono czynnik łagodzący, polegający na tym, że Grecja przechodzi kryzys, który może mieć wpływ na rzeczywiste plany wejścia na rynek potencjalnych nowych podmiotów.

IX. WNIOSEK

(72) Zgłoszona koncentracja, w wyniku której Vassilakis Group, Marfin Investment Group oraz Laskaridis Group uzyskują, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wspólną kontrolę nad nowym przedsiębiorstwem powstałym w wyniku przejęcia, obejmującym firmy Aegean Airlines SA oraz Olympic Air SA, Olympic Handling SA i Olympic Engineering SA, zostaje uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG.

⁽¹⁾ Porozumienie międzyliniowe to porozumienie między co najmniej dwoma liniami lotniczymi, na mocy którego umawiające się linie lotnicze akceptują dokumenty podrózne (bilety) drugiej strony.

⁽²⁾ Lub cztery trasy eksploatowane tylko w sezonie letnim lub tylko w sezonie zimowym, po 4 sezonach letnich/zimowych.

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ WSPÓLNEJ POLITYKI
HANDLOWEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Zawiadomienie o zbliżającym się wygaśnięciu niektórych środków antydumpingowych

(2012/C 195/11)

1. Zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1225/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej ⁽¹⁾ Komisja zawiadamia, iż o ile nie zostanie wszczęty przegląd zgodnie z przedstawioną poniżej procedurą, wymienione poniżej środki antydumpingowe wygasną w terminie podanym w poniższej tabeli.

2. Procedura

Producenci unijni mogą złożyć pisemny wniosek o dokonanie przeglądu. Wniosek ten musi zawierać wystarczające dowody na to, że wygaśnięcie środków prawdopodobnie doprowadziłoby do kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody.

Jeżeli Komisja postanowi dokonać przeglądu odnośnych środków, importerzy, eksporterzy, przedstawiciele państwa wywozu oraz producenci unijni będą mieli możliwość rozwinięcia, odparcia lub skomentowania argumentów przedstawionych we wniosku o wszczęcie tego przeglądu.

3. Termin

Producenci unijni mogą przedłożyć pisemny wniosek o dokonanie przeglądu na podstawie określonej powyżej procedury, na adres: European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium ⁽²⁾, w dowolnym terminie od dnia opublikowania niniejszego zawiadomienia, lecz nie później niż trzy miesiące przed datą podaną w poniższej tabeli.

4. Niniejsze zawiadomienie zostaje opublikowane zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009.

Produkt	Państwo pochodzenia lub wywozu	Środki	Podstawa prawna	Data wygaśnięcia ⁽¹⁾
Koks z węgla w kawałkach o średnicy większej niż 80 mm (koks 80 +)	Chińska Republika Ludowa	Cło antydumpingowe	Rozporządzenie Rady (WE) nr 239/2008 (Dz.U. L 75 z 18.3.2008, s. 22)	19.3.2013

⁽¹⁾ Środek wygasa o północy w dniu podanym w niniejszej kolumnie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Faks +32 22956505.

CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 310 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	840 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL