# Dziennik Urzędowy C 137

## Unii Europejskiej

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 57

7 maja 2014


Spis treści


II *Komunikaty*

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

**Komisja Europejska**

2014/C 137/01 Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa M./7200 – Lenovo/IBM x86 server business) ([1]) ..... 1

IV *Informacje*

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

**Komisja Europejska**

2014/C 137/02 Kursy walutowe euro ..... 2

2014/C 137/03 Opinia Komitetu Doradczego ds. Koncentracji wydana na posiedzeniu w dniu 18 stycznia 2013 r. w sprawie projektu decyzji dotyczącej sprawy COMP/M.6570 – UPS/TNT Express – Sprawozdawca: Austria ..... 3

2014/C 137/04 Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające – UPS/TNT Express (COMP/M.6570) ..... 4

2014/C 137/05 Streszczenie decyzji Komisji z dnia 30 stycznia 2013 r. uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG (Sprawa COMP/M.6570 – UPS/TNT Express) *(notyfikowana jako dokument nr C(2013)431 final)* ([1]) ..... 8


PL

([1]) Tekst mający znaczenie dla EOG

2014/C 137/06 Komunikat Komisji w sprawie ilości, w odniesieniu do których nie złożono wniosków i które dodaje się do ilości ustalonych dla podokresu od dnia 1 lipca do dnia 30 września 2014 r. w ramach niektórych kontyngentów otwartych przez Unię na produkty w sektorze mięsa drobiowego, jaj i albuminy jaj ..... 18

INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

2014/C 137/07 Ogłoszenie decyzji państw członkowskich dotyczących przyznania, zawieszenia lub cofnięcia koncesji zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) ([1]) ..... 19

V *Ogłoszenia*

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

**Komisja Europejska**

2014/C 137/08 Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa M.7233 – Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni) ([1]) ..... 42

([1]) Tekst mający znaczenie dla EOG

II

*(Komunikaty)*

# KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

# KOMISJA EUROPEJSKA

## Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji

## (Sprawa M./7200 – Lenovo/IBM x86 server business)

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/C 137/01)

W dniu 29 kwietnia 2014 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 [1]. 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 (http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm) jako dokument nr 32014M7200. Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa.

---

[1] Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

IV

*(Informacje)*

# INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

# KOMISJA EUROPEJSKA

## Kursy walutowe euro ([1])

**6 maja 2014 r.**

(2014/C 137/02)

**1 euro =**

| | Waluta | Kurs wymiany | | Waluta | Kurs wymiany |
|---|---|---|---|---|---|
| USD | Dolar amerykański | 1,3945 | CAD | Dolar kanadyjski | 1,5232 |
| JPY | Jen | 141,89 | HKD | Dolar Hongkongu | 10,8103 |
| DKK | Korona duńska | 7,4641 | NZD | Dolar nowozelandzki | 1,5909 |
| GBP | Funt szterling | 0,82115 | SGD | Dolar singapurski | 1,7387 |
| SEK | Korona szwedzka | 9,0666 | KRW | Won | 1 431,82 |
| CHF | Frank szwajcarski | 1,2169 | ZAR | Rand | 14,6440 |
| ISK | Korona islandzka | | CNY | Yuan renminbi | 8,6829 |
| NOK | Korona norweska | 8,2420 | HRK | Kuna chorwacka | 7,5863 |
| BGN | Lew | 1,9558 | IDR | Rupia indonezyjska | 16 059,02 |
| CZK | Korona czeska | 27,438 | MYR | Ringgit malezyjski | 4,5377 |
| HUF | Forint węgierski | 307,03 | PHP | Peso filipińskie | 61,729 |
| LTL | Lit litewski | 3,4528 | RUB | Rubel rosyjski | 49,4230 |
| PLN | Złoty polski | 4,2019 | THB | Bat tajlandzki | 45,094 |
| RON | Lej rumuński | 4,4420 | BRL | Real | 3,1202 |
| TRY | Lir turecki | 2,9183 | MXN | Peso meksykańskie | 18,1675 |
| AUD | Dolar australijski | 1,4932 | INR | Rupia indyjska | 83,8060 |

([1]) *Źródło*: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez EBC.

**Opinia Komitetu Doradczego ds. Koncentracji wydana na posiedzeniu w dniu 18 stycznia 2013 r. w sprawie projektu decyzji dotyczącej sprawy COMP/M.6570 – UPS/TNT Express**

**Sprawozdawca: Austria**

(2014/C 137/03)

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 ma wymiar unijny zgodnie z art. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

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

4. W szczególności Komitet Doradczy zgadza się, że istnieje odrębny rynek dla usług ekspresowych (w obrocie międzynarodowym) wewnątrz EOG, który ma charakter krajowy pod względem zasięgu.

5. Komitet Doradczy zgadza się z oceną Komisji, że zgłoszona koncentracja nie spowoduje znaczącego zakłócenia skutecznej konkurencji na odnośnych rynkach w następujących obszarach: 1) przewóz ładunku lotniczego; 2) spedycja; 3) logistyka kontraktowa.

6. Komitet Doradczy zgadza się z oceną Komisji, że zgłoszona koncentracja, w formie pierwotnie zaproponowanej przez strony zgłaszające, może wywołać nieskoordynowane skutki horyzontalne, które znacząco zakłóciłyby efektywną konkurencję na rynku usług ekspresowych wewnątrz EOG w poniższych państwach:

— Bułgaria,

— Republika Czeska,

— Dania,

— Estonia,

— Finlandia,

— Węgry,

— Łotwa,

— Litwa,

— Malta,

— Niderlandy,

— Polska,

— Rumunia,

— Słowacja,

— Słowenia,

— Szwecja.

7. Komitet Doradczy zgadza się z wykonaną przez Komisję analizą efektywności, zwłaszcza kompensowaniem szacowanego wzrostu ceny, oraz z wyciągniętym wnioskiem, że z natury nie przeciwdziała ono znaczącemu zakłóceniu efektywnej konkurencji wynikającemu ze zgłoszonej transakcji na rynkach określonych w poprzednim punkcie.

8. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że z uwagi na bardzo ograniczoną liczbę potencjalnie odpowiednich nabywców zbywanego przedsiębiorstwa konieczny był umówiony nabywca lub rozwiązanie pozwalające na rozstrzygnięcie wątpliwości dotyczących naruszenia zasad konkurencji.

9. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zobowiązania zaproponowane przez stronę zgłaszającą dnia 29 listopada 2012 r., zmienione dnia 16 grudnia 2012 r. oraz 3 stycznia 2013 r., nie rozwiązują problemów w zakresie konkurencji stwierdzonych przez Komisję oraz nie wyeliminują znaczącego zakłócenia efektywnej konkurencji wynikającego ze zgłoszonej transakcji.

10. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że w związku z powyższym należy uznać zgłoszoną transakcję za niezgodną z zasadami rynku wewnętrznego oraz funkcjonowaniem Porozumienia EOG zgodnie z art. 2 ust. 3 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 porozumienia EOG.

**Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające** [1]

**UPS/TNT Express**

**(COMP/M.6570)**

(2014/C 137/04)

## I. PRZEBIEG PROCEDURY

1. Dnia 15 czerwca 2012 r. Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji zgodnie z art. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw [2], według którego UPS przejmuje wyłączną kontrolę, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, nad przedsiębiorstwem TNT w drodze publicznej oferty przejęcia według prawa niderlandzkiego. (UPS i TNT są zwane dalej „Stronami"). W dniu 20 lipca 2012 r. Komisja wszczęła postępowanie zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

## II. PROCEDURA PISEMNA

### Pisemne zgłoszenie zastrzeżeń

2. W dniu 19 października 2012 r. do spółki UPS skierowano pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Spółka UPS miała 10 dni roboczych na udzielenie pisemnej odpowiedzi. Ze wstępnych ustaleń Komisji zawartych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń wynikało, że zgłoszona koncentracja wzbudzi obawy związane z konkurencją na rynkach, na których świadczone są usługi w obrocie międzynarodowym wewnątrz EOG w zakresie ekspresowych dostaw małych paczek w 29 państwach członkowskich EOG.

### Dostęp do akt

3. Spółka UPS uzyskała dostęp do akt w postaci płyt CD-ROM w dniach 22, 26 i 29 października, 28 listopada, 13 i 21 grudnia 2012 r. oraz 17 stycznia 2013 r. Ponadto w związku z przedmiotową sprawą zorganizowano dwie procedury „biur danych". Jedno biuro dotyczące wyboru fragmentów wewnętrznych prezentacji i odpowiedzi FedEx na wezwania do udzielenia informacji zostało zorganizowane za zgodą FedEx w dniach 26 i 29 października 2012 r.; w procedurze tej uczestniczyło trzech doradców zewnętrznych UPS. Drugie biuro dotyczące danych na temat przetargu zostało zorganizowane dnia 26 października 2012 r.; w procedurze tej udział wzięli doradcy ekonomiczni UPS.

4. Dnia 25 października 2012 r. spółka UPS wniosła o dodatkowy dostęp do akt sprawy. W odpowiedzi DG ds. Konkurencji częściowo przekazała mniej okrojone wersje dokumentów i udzieliła spółce UPS dostępu do akt za pośrednictwem jej zewnętrznych doradców w biurze danych; częściowo DG ds. Konkurencji odrzuciła wniosek. Wkrótce potem UPS skierowała sprawę do mnie. Zwróciła się o dodatkowy dostęp do wewnętrznych prezentacji FedEx, w których szczegółowo omówione zostały plany ekspansji spółki w Europie i których fragmenty zostały udostępnione do wglądu zewnętrznym doradcom UPS w biurze danych. UPS twierdziła, że w związku z tym, że spółka FedEx odgrywała kluczową rolę w postępowaniu, występując niejako w charakterze „powoda" i stanowiąc „główny dowód" przeciwko proponowanej transakcji, UPS miała „jednoznaczne prawo" przejrzeć wszystkie dokumenty dostarczone przez FedEx w wersji nieokrojonej. Według UPS dostęp do tych dokumentów pozwoliłby spółce zrozumieć zgłoszone przez FedEx zastrzeżenia do proponowanej transakcji oraz ocenić wiarygodność odpowiedzi spółki FedEx na podstawie innych dowodów zawartych w aktach i powszechnie dostępnych danych.

5. Odrzuciłem wniosek UPS z powodów wyjaśnionych poniżej. Po pierwsze, UPS nie ma „jednoznacznego prawa" wglądu do wszystkich dokumentów FedEx zawartych w aktach Komisji w wersji nieokrojonej z uwagi na szczególne stanowisko, jakie może zająć w tym postępowaniu. Przepisy i normy dostępu do akt są takie same bez względu na to, jakie stanowisko obiera podmiot udzielający informacji w trakcie postępowania. Po drugie, spółce UPS umożliwiono pełen wgląd – albo za pośrednictwem płyt CD-ROM albo biura danych – w dowody obciążające, na których Komisja opierała się w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń. Po trzecie, informacje w wersji okrojonej obejmowały ścisłe tajemnice handlowe i UPS nie wykazała, że dostęp do takich informacji był „niezbędny", by móc skorzystać ze swoich praw do obrony zgodnie z wymogami art. 8 ust. 4 decyzji 2011/695/UE. Wreszcie, nie udało mi się ustalić – jak utrzymuje UPS – że zawartość dokumentów w wersji okrojonej przedłożonych przez FedEx była niespójna z ustaleniami przyjętymi przez Komisję i przedstawionymi w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń w odniesieniu do planów ekspansji spółki FedEx.

---

[1] Na podstawie art. 16 i 17 decyzji Przewodniczącego Komisji Europejskiej z dnia 13 października 2011 r. w sprawie funkcji i zakresu uprawnień urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji (Dz.U. L 275 z 20.10.2011, s. 29) („decyzja 2011/695/UE").

[2] Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw, Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

6. Jako że akta Komisji nie zawierały jednak opisów niedostępnych prezentacji wewnętrznych, zwróciłem się do spółki FedEx o uzasadnienie swoich wniosków o poufność oraz o streszczenie informacji w wersji okrojonej, tak aby umożliwić spółce UPS skorzystanie ze wszystkich jej praw do obrony.

7. UPS wniosła również o pełne ujawnienie innych dokumentów spółki FedEx. W związku z tym, że strona zgłaszająca otrzymała od DG ds. Konkurencji mniej okrojone wersje części tych dokumentów w czasie rozpatrywania przeze mnie jej wniosku, uznałem go za spełniony. W przypadku pozostałych dokumentów zgłosiłem tę kwestię zgodnie z art. 3 ust. 7 decyzji 2011/695/UE do DG ds. Konkurencji, gdyż UPS nie zrobiła tego w pierwszej kolejności.

**Osoby trzecie**

8. Trzech konkurentów łączących się podmiotów, tj. DHL, FedEx i GeoPost oraz jeden port lotniczy, a mianowicie Port Lotniczy w Liège, wykazali „dostateczne zainteresowanie" w rozumieniu art. 18 ust. 4 rozporządzenia o kontroli łączenia przedsiębiorstw i dlatego umożliwiono im wypowiedzenie się w formie ustnej i pisemnej w charakterze osób trzecich.

*Lepszy dostęp do informacji*

9. Spółki DHL i FedEx skarżyły się, że zredagowana wersja pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń, którą otrzymały, była tak mocno okrojona, że uniemożliwiała im pełne zrozumienie charakteru i przedmiotu procedury dotyczącej kontroli połączeń. Głównie spółka DHL wniosła o ujawnienie tych części pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń, w których przeanalizowane zostały oświadczenia dotyczące efektywności, stosunek ceny do koncentracji oraz dane dotyczące przetargów.

10. DG ds. Konkurencji odrzuciła powyższe skargi, argumentując, że informacje osób trzecich pozostają w jej gestii, pod warunkiem że spełniony jest minimalny wymóg prawny.

*Dostęp do odpowiedzi na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń*

11. W trakcie przygotowań do złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym spółka FedEx złożyła wniosek o dostęp do niepoufnej wersji odpowiedzi UPS na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń, gdyż zakładała, że część spostrzeżeń UPS będzie dotyczyć szczególnego stanowiska spółki FedEx w tym postępowaniu.

12. Odrzuciłem ten wniosek, argumentując, że ani obowiązujące prawo ani najlepsze praktyki Komisji nie upoważniają osób trzecich do otrzymania dostępu do odpowiedzi strony zgłaszającej na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Komisja dysponuje ponadto wszelkimi dochodzeniowymi i innymi środkami niezbędnymi do tego, by móc zapewnić wartość dowodową informacji, jakie są jej przekazywane. Składanie ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym nie jest zatem ani jedynym ani koniecznie najbardziej odpowiednim sposobem oceny wiarygodności osób trzecich. Ponadto w związku z tym, że UPS poruszyła kwestię własnej wiarygodności w swojej prezentacji podczas składania ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym, spółka FedEx została poinformowana o najistotniejszych argumentach UPS i miała możliwość odnieść się do nich.

## III. **PROCEDURA USTNA**

13. Strona zawiadamiająca wniosła o możliwość złożenia ustnych wyjaśnień na spotkaniu wyjaśniającym, które odbyło się dnia 12 listopada 2012 r. Na spotkaniu tym odbyły się trzy zamknięte sesje. Dwie z nich dotyczyły prezentacji UPS na temat efektywności i analizy stosunku ceny do koncentracji, trzecia natomiast dotyczyła prezentacji spółki FedEx na temat skali jej działalności w Europie oraz zakresu usług. Stronę zawiadamiającą reprezentowali ci sami doradcy zewnętrzni, którzy uczestniczyli w procedurze biura danych w dniach 26 i 29 października.

14. UPS zwróciła się także o zorganizowanie sesji zamkniętej w celu prezentacji teorii dotyczącej szkodliwości, na której przedstawiciel TNT omówiłby zachowanie klientów na podstawie analizy przykładów w poszczególnych państwach. Odrzuciłem ten wniosek, gdyż uważałem, że odniesienie się przedstawiciela TNT do informacji poufnych nie było konieczne dla wykonania przez USP prawa do złożenia ustnych wyjaśnień. Ponadto uznałem, że obecność konkurentów podczas prezentacji TNT sprzyjałaby wyjaśnieniu istotnych faktów, ponieważ oni też mają klientów i mogą podzielić się swoimi poglądami na temat ich zachowania. Tak faktycznie się stało, gdyż w trakcie spotkania wyjaśniającego spółka DHL zajęła stanowisko na temat niektórych kwestii związanych z popytem.

## IV. **PROCEDURA PO SPOTKANIU WYJAŚNIAJĄCYM**

### Środki zaradcze

15. W listopadzie 2012 r. strona zawiadamiająca przedłożyła pierwszy pakiet środków zaradczych, który zdaniem Komisji nie był wystarczający, by rozwiać obawy dotyczące konkurencji, jakie wzbudziło połączenie przedsiębiorstw. Następnie w grudniu 2012 r. i styczniu 2013 r. UPS przedłożyła dwa zmienione pakiety środków zaradczych obejmujące zbycie aktywów w wielu państwach UE, gdzie stwierdzono problemy w zakresie konkurencji. Komisja ponownie uznała te środki zaradcze za niedostateczne, zwłaszcza z uwagi na fakt, że zaproponowany kupujący nie spełniał warunków, by móc kwalifikować się jako stosowny nabywca i przyszły realny konkurent w EOG.

### Opis stanu faktycznego

16. Dnia 21 grudnia 2012 r. Komisja przesłała spółce UPS opis stanu faktycznego, w którym poinformowała ją o dodatkowych dowodach potwierdzających ustalenia Komisji dotyczące konkurencyjnej pozycji spółki FedEx w czternastu państwach członkowskich. Spółka UPS miała dwa dni robocze na przekazanie swoich spostrzeżeń na piśmie. W swoich pisemnych uwagach UPS skarżyła się, że opis stanu faktycznego został przesłany w momencie, gdy spółka nie miała już żadnej możliwości zmiany zaproponowanych środków zaradczych. Spółka ponowiła także swój wniosek o dostęp do wewnętrznych dokumentów spółki FedEx, który DG ds. Konkurencji po raz kolejny odrzuciła. Wreszcie, UPS wystąpiła z wnioskiem o protokół z posiedzeń między Komisją i spółką FedEx, który został jej dostarczony.

17. UPS nie skierowała tych wniosków do mnie zgodnie z art. 3 ust. 7 decyzji 2011/695/UE, dlatego nie musiałem w tych sprawach interweniować. Jeśli jednak chodzi o kwestię dotyczącą daty przesłania opisu stanu faktycznego, nie uważam, by prawa UPS do obrony zostały naruszone. Moim zdaniem UPS miała dostatecznie dużo czasu na wprowadzenie zmian do środków zaradczych, co potwierdza fakt, że informacje o zmienionych środkach zaradczych przekazała dzień przed zgłoszeniem swoich uwag na piśmie. Co ważniejsze, opis stanu faktycznego nie zmienił zakresu ani treści dokonanej przez Komisję oceny konkurencji, o czym spółka UPS została poinformowana na spotkaniach zorganizowanych po spotkaniu wyjaśniającym. W związku z powyższym opis stanu faktycznego nie wprowadził żadnego nowego elementu, którego spółka UPS mogłaby wcześniej nie wziąć pod uwagę w trakcie przygotowywania zmienionej wersji pakietu środków zaradczych. Jeśli chodzi o dostęp do wewnętrznych dokumentów FedEx, odsyłam do moich spostrzeżeń w pkt 5 powyżej.

18. Dnia 21 stycznia 2013 r. UPS przesłała mi wniosek o ponowną ocenę odpowiedzi odmownych DG ds. Konkurencji w sprawie przyznania spółce dostępu do wewnętrznych dokumentów spółki FedEx, w szczególności jej planów ekspansji, oraz uwzględnienia w niniejszym sprawozdaniu końcowym rzekomych nieprawidłowości dotyczących zakresu i czasu dostępu do akt. Po dokonaniu przeglądu na wniosek spółki nie mogę stwierdzić, by naruszone zostały przysługujące spółce UPS prawa dostępu do akt. Po pierwsze, jeśli chodzi o zakres dostępu do akt, spółce UPS umożliwiono wgląd we wszystkie dowody obciążające, w tym informacje poufne, dotyczące planów ekspansji FedEx, na podstawie których przygotowano pisemne zgłoszenie zastrzeżeń oraz opis stanu faktycznego. Dostęp nie ograniczał się do 15 państw, których dotyczyło znaczące utrudnienie skutecznej konkurencji, udzielono bowiem dostępu do streszczeń dotyczących tych państw EOG, wobec których istniały takie plany. UPS miała również dostęp do wszystkich innych odpowiedzi spółki FedEx, z wyjątkiem zawartych w nich poufnych informacji. Co więcej, jeśli chodzi o poufne informacje spółki FedEx, UPS otrzymała uzasadnienie okrojenia dokumentów oraz opisy lub streszczenia niedostępnych części. W związku z powyższym uważam, że przepisy regulujące dostęp do akt były przestrzegane. Po drugie, co się tyczy czasu dostępu do akt, nie mogłem tego zweryfikować, gdyż UPS nie uzasadniła w dostateczny sposób swojego wniosku.

19. W swoim wniosku UPS wydaje się sugerować że Komisja wycofała swoje zastrzeżenia przedstawione w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń w odniesieniu do niektórych państw członkowskich dopiero po ponownej ocenie planów ekspansji spółki FedEx na podstawie wewnętrznych dokumentów dostarczonych przed datą pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń oraz na podstawie nowych informacji przekazanych w późniejszym czasie. Z informacji, które otrzymałem od DG. ds. Konkurencji, wynika, że UPS nie ma racji. Komisja zmodyfikowała swoje zastrzeżenia w związku z nowymi informacjami dostarczonymi przez spółkę FedEx i, co jest równie ważne, przeprowadziła ponowną analizę stosunku ceny do koncentracji oraz ponownie dokonała oceny efektywności, co było w dużym stopniu możliwe dopiero po tym, jak UPS przekazała DG ds. Konkurencji dodatkowe informacje.

## V. **PROJEKT DECYZJI KOMISJI**

20. Uważam, że projekt decyzji dotyczy jedynie zastrzeżeń, co do których strony miały możliwość przedstawienia swoich stanowisk.

## VI. **UWAGI KOŃCOWE**

21. W związku z powyższym stwierdzam, że wszyscy uczestnicy postępowania mieli możliwość skutecznego skorzystania z przysługujących im praw proceduralnych w przedmiotowej sprawie.

Michael ALBERS

**Streszczenie decyzji Komisji**

**z dnia 30 stycznia 2013 r.**

**uznającej koncentrację za niezgodną z rynkiem wewnętrznym oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG**

**(Sprawa COMP/M.6570 – UPS/TNT Express)**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2013)431 final)*

**(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/C 137/05)

*Dnia 30 stycznia 2013 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw* [1]*, a w szczególności art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w autentycznej wersji językowej przedmiotowej sprawy, w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, znajduje się na stronach Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.*

## I. **STRONY**

1. United Parcel Service, Inc. („UPS" – Stany Zjednoczone Ameryki) jest jednym z największych na świecie dostawców usług logistycznych prowadzącym działalność głównie w sektorach dostaw małych paczek, transportu towarowego i logistyki kontraktowej. Centrum przedsiębiorstwa UPS w UE znajduje się w Kolonii w Niemczech.

2. TNT Express N.V. („TNT" – Niderlandy) prowadzi działalność w sektorach dostaw małych paczek i transportu towarowego. Główne centrum europejskiej sieci TNT znajduje się w Liège w Belgii.

## II. **TRANSAKCJA I WYMIAR UNIJNY**

3. W dniu 15 czerwca 2012 r. Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw"), w wyniku której, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, przedsiębiorstwo UPS miało zamiar przejąć wyłączną kontrolę nad całym przedsiębiorstwem TNT w drodze oferty publicznej przejęcia na mocy prawa niderlandzkiego [2] („połączenie"). UPS i TNT zwane są dalej „stronami".

4. Transakcja miała wymiar unijny zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

## III. **PROCEDURA**

5. Po pierwszym etapie badania rynku Komisja stwierdziła, że połączenie wzbudza poważne wątpliwości co do jego zgodności z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG. Dlatego też w dniu 20 lipca 2012 r. Komisja wszczęła postępowanie drugiego etapu na podstawie art. 6 ust. 1 lit c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

6. W dniu 19 października 2012 r. wysłano stronom pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Strony miały możliwość przedstawienia swoich poglądów w pisemnej odpowiedzi na to zgłoszenie oraz podczas składania ustnego wyjaśnienia na spotkaniu wyjaśniającym, które odbyło się dnia 12 listopada 2012 r.

7. W dniu 29 listopada 2012 r. strona zgłaszająca przedstawiła zobowiązania na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Nowe zobowiązania przedstawiono kolejno dnia 16 grudnia 2012 r. i dnia 3 stycznia 2013 r.

8. W dniu 21 grudnia 2012 r. wysłano UPS pismo zawierające opis stanu faktycznego. UPS przedłożył pisemne uwagi dotyczące pisma zawierającego opis stanu faktycznego w dniu 4 stycznia 2013 r.

9. W dniu 30 stycznia 2013 r. na podstawie art. 8 ust. 3 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw Komisja przyjęła decyzję uznającą połączenie za niezgodne z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG („**decyzja**").

[1] Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

[2] Opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 186 z 26.6.2012, s. 9.

## IV. **OCENA WPŁYWU NA KONKURENCJĘ**

### 1. **Opis sektora małych paczek**

10. Sektor dostaw małych paczek wykazuje co najmniej dwie cechy charakterystyczne:

a) znaczące korzyści gęstości/skali, ponieważ jest to **sektor sieciowy**. Koszty odbioru i dostawy są główną składową kosztów bezpośrednich podmiotu świadczącego usługi doręczania paczek. Ponadto istotny jest zasięg, *zarówno* jeżeli chodzi o miejsce nadania, *jak* i miejsce docelowe;

b) bardzo zróżnicowane produkty, ponieważ usługodawcy mogą różnicować świadczone usługi pod względem wielu czynników:

(i) szybkości dostawy (od usług ekspresowej dostawy wcześnie rano dnia następnego do usług standardowej dostawy w ciągu co najmniej dwóch dni); (ii) geografii (od usług krajowych do międzynarodowych poza EOG); oraz (iii) jakości usług (np. wiarygodności, bezpieczeństwa, późnych godzin odbioru, kompleksowej zdolności śledzenia ruchu i pochodzenia itp.).

11. **W** przedmiotowym sektorze działalność prowadzi szereg różnych podmiotów: integratorzy, krajowi i lokalni operatorzy pocztowi, sieci partnerskie, spedytorzy, przy czym każdy z tych podmiotów ma inny model operacyjny oparty na strukturze i rodzaju jego sieci. Integrator charakteryzuje się przede wszystkim tym, że ma pełen nadzór operacyjny nad logistyką dostaw paczek od miejsca nadania do miejsca docelowego, w tym dostarczanych drogą transportu lotniczego. W EOG jest czterech integratorów: UPS, TNT, DHL i FedEx.

12. Krajowi operatorzy pocztowi posiadają rozległe lądowe sieci krajowe, a w niektórych przypadkach uczestniczą w operacjach międzynarodowych. W szczególności jako operatorzy sieci międzynarodowej kwalifikują się Royal Mail (Zjednoczone Królestwo) za pośrednictwem swojej jednostki zależnej GLS oraz La Poste (Francja) za pośrednictwem swojej jednostki zależnej DPD, a także PostNL (Niderlandy) i Austrian Post (Austria). La Poste, w szczególności we Francji i w Hiszpanii, oferuje międzynarodowe dostawy ekspresowe wewnątrz EOG do wielu państw EOG, podobnie jak Royal Mail w Zjednoczonym Królestwie. Operatorzy ci nie mają jednak własnej sieci floty powietrznej i oferują usługi międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG oparte na transporcie drogowym do państw sąsiadujących oraz na transporcie lotniczym, który odbywa się w drodze lotów handlowych (ładunek przewożony pod głównym pokładem samolotu) lub za pośrednictwem integratorów.

13. Krajowi operatorzy dostaw małych paczek prowadzą przede wszystkim działalność gospodarczą opartą na krajowych dostawach małych paczek. Przedsiębiorstwa takie jak Bartolini we Włoszech, Yodl w Zjednoczonym Królestwie, Siódemka w Polsce lub Speedex w Grecji mają raczej krajową powierzchnię postojową i konkurują ze stronami jedynie na krajowym poziomie. Sieci partnerskie (takie jak Eurodis, NetExpress, i EuroExpress) praktycznie nie prowadzą żadnych własnych operacji na rynkach międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG. Spedytorzy (np. Kuehne + Nagel, DB Schenker, DSV, Geodis) zajmują się przede wszystkim przesyłkami ciężkimi, ale czasami dostarczają również małe przesyłki, przeważnie dla klientów przesyłających cargo za pośrednictwem ich sieci. Jeżeli chodzi o rynek międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG, zasadniczo odsprzedają oni usługi integratorów.

### 2. **Definicja rynku**

14. Zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną [1] Komisja zidentyfikowała odpowiednie rynki produktów dla usług dostaw małych przesyłek [2] na podstawie szybkości dostawy (tj. usług dostawy ekspresowej – powszechnie rozumianych jako usługi ze zobowiązaniem dostarczenia przesyłki następnego dnia i usług dostawy standardowej/odroczonej) oraz tego, czy przesyłki są odbierane i dostarczane na terenie tego samego państwa, w dwóch różnych państwach EOG, czy w jednym państwie EOG i jednym państwie spoza EOG (tj. usług krajowych, międzynarodowych wewnątrz EOG i międzynarodowych poza EOG).

15. Jeżeli chodzi o wymiar geograficzny, Komisja zidentyfikowała rynki krajowe dla usług krajowych i zagranicznych.

16. Na potrzeby przedmiotowej decyzji Komisja stwierdziła, że istnieje oddzielny rynek produktów dla usług międzynarodowych dostaw ekspresowych małych przesyłek wewnątrz EOG. Rynek ten ma zasięg krajowy.

---

[1] Sprawa COMP/M.3971 Deutsche Post/Exel, pkt 8–24.

[2] Komisja identyfikuje oddzielny rynek produktów w odniesieniu do usług dostaw małych przesyłek, w odniesieniu do którego 31,5 kg wydaje się właściwym progiem do celów rozróżniania małych przesyłek od cargo.

### 3. **Usługi międzynarodowych dostaw ekspresowych małych przesyłek wewnątrz EOG**

(i) *Presja konkurencyjna wywierana na strony: podmioty inne niż integratorzy*

17. Międzynarodowe dostawy ekspresowe wewnątrz EOG stanowią sektor sieciowy, w którym wymaga się, by operatorzy zapewnili swoją obecność we wszystkich państwach. Wymagana obecność wiąże się z kolei z inwestycjami w infrastrukturę na wszystkich etapach łańcucha wartości (od odbioru, sortowania, przewozów relacyjnych, centrów, sieci lotniczych, po dostawę). Chociaż możliwe jest zlecenie części łańcucha wartości osobom trzecim w ramach outsourcingu, będzie to skutkowało ograniczeniem kontroli łańcucha wartości, efektywności operacyjnej, a ostatecznie jakości świadczonych usług.

18. Przykładem tego jest outsourcing transportu lotniczego. Zgodnie z szacunkami UPS koszty transportu lotniczego stanowią znaczną część bezpośrednich kosztów dostaw międzynarodowych. Jeżeli chodzi o ograniczenie kosztów dostaw międzynarodowych, podstawowym wyznacznikiem jest współczynnik obciążenia statku powietrznego, czyli konieczność dostosowania pojemności, harmonogramów i tras do wielkości przesyłek w celu zminimalizowania tych kosztów. Podmioty inne niż integratorzy, które zlecają usługi przewozów lotniczych, nie mają kontroli nad przebiegiem trasy, częstotliwością lotów, harmonogramami i pojemnością eksploatowanego statku powietrznego. Podmioty te mają zatem mniej możliwości optymalizacji ich struktury kosztów i są narażone na większe ryzyko niedotrzymania terminów dostawy, do których się zobowiązali, co stawia je w bardzo niekorzystnym położeniu w porównaniu z integratorami.

19. Na podstawie badania rynku okazało się, że podmioty inne niż integratorzy są słabszymi konkurentami pod względem kilku podstawowych parametrów konkurencji:

(i) zasięgu (liczby obsługiwanych państw, kodów pocztowych, przedsiębiorstw), ponieważ ich zasięg jest mniejszy niż ten oferowany przez strony; (ii) sieci lotniczej, gdyż podmioty inne niż integratorzy nie obsługują klientów ze szczególnymi potrzebami usług międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG wymagających transportu lotniczego (segmentu przewozów długodystansowych); (iii) usług premium, tj. usług terminowej dostawy ekspresowej następnego dnia rano.

20. Powyższe słabe punkty charakteryzują również dwóch operatorów lądowych, La Poste i Royal Mail, którzy obsługują rozległą sieć w całym EOG, ale nie są pełnoprawnymi konkurentami stron na rynku międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG. Zostało to w dużej mierze potwierdzone w przeprowadzonej przez Komisję analizie danych przetargowych przedstawionych przez UPS, TNT, DHL i FedEx.

21. Z wyżej wymienionych względów Komisja stwierdziła, że gracze będący podmiotami innymi niż integratorzy nie są w stanie wywrzeć wystarczającej presji konkurencyjnej na integratorów.

(ii) *Presja konkurencyjna wywierana na strony: FedEx i DHL*

22. Strony twierdziły, że oprócz DHL jako obecnego lidera rynku wśród integratorów pełnoprawnym konkurentem jest również FedEx. Dogłębna analiza potwierdziła jednak, że aktualnie FedEx jest słabszym konkurentem z następujących powodów:

a) pod względem udziałów w rynku FedEx jest najsłabszym z czterech integratorów w większości państw EOG. Udział w rynku przedsiębiorstwa FedEx nie przekracza [5–10] % w 14 z 15 państw EOG, w których Komisja zidentyfikowała znaczące przeszkody dla skutecznej konkurencji, a *po* transakcji FedEx miałby najmniejszy udział w rynku wśród integratorów we wszystkich 29 państwach EOG;

b) **zasięg** przedsiębiorstwa FedEx jest gorszy w porównaniu z zasięgiem innych integratorów. Jeżeli mierzy się zasięg pod względem obsługiwanych przedsiębiorstw, stwierdzenie to jest prawdziwe dla wszystkich usług dostawy ekspresowej (na koniec dnia, przed południem i przed godz. 10.00);

c) sieć tego przedsiębiorstwa jest mniej rozwinięta w Europie w porównaniu z innymi integratorami (pod względem liczby punktów odbioru, punktów lotniczych, rodzajów statków powietrznych itp.);

d) koszty odbioru i dostawy ponoszone przez FedEx w Europie są aktualnie znacznie wyższe od kosztów tych usług ponoszonych przez UPS i TNT.

23. Komisja stwierdziła, że FedEx wywiera słabą presję konkurencyjną na strony na rynku usług międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG. Pogląd ten podzielili również klienci oraz inni konkurenci przedsiębiorstwa FedEx. Główne przedmioty działalności gospodarczej przedsiębiorstwa FedEx związane są z dostawami poza EOG. Zostało to również potwierdzone w przeprowadzonej przez Komisję analizie wewnętrznych baz danych przedsiębiorstw UPS i FedEx.

24. W ocenie wpływu na konkurencję Komisja wzięła również pod uwagę plan przedsiębiorstwa FedEx dotyczący aktualnej ekspansji organicznej, który ma na celu wzmocnienie infrastruktury sieciowej przedsiębiorstwa oraz zwiększenie jego gęstości i zasięgu, a także całkowitej ekspansji krajowej. Okazało się, że w zależności od poszczególnych państw EOG faktycznie uznawano, że plan ekspansji organicznej przedsiębiorstwa FedEx prawdopodobnie pomoże mu zdobyć dodatkowe wolumeny przesyłek, które uzupełnią rosnące zdolności sieci, a w związku z tym wpłynie pozytywnie na jego konkurencyjność na rynku dostaw międzynarodowych wewnątrz EOG. Komisja stwierdziła jednak, że pod względem pozycji rynkowej w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie pozostawał w tyle za stronami i DHL.

25. Jeżeli chodzi o DHL, wynik badania rynku potwierdził, że DHL jest silnym i wiarygodnym graczem oraz że jest bliskim konkurentem UPS i TNT. *Po* połączeniu klienci znaleźliby się zatem w sytuacji, w której istnieliby dwaj bardzo silni integratorzy: DHL i podmiot powstały w wyniku połączenia.

(iii) *Teoria szkody, bliskość konkurencji i bariery wejścia*

26. Komisja oceniła skutki połączenia na różnych rynkach krajowych, ponieważ połączenie prowadziłoby do znaczącego wzrostu poziomu koncentracji rynku i silnej wspólnej pozycji stron na rynku w wielu państwach EOG i ograniczyłoby liczbę konkurentów z czterech do trzech (UPS/TNT, DHL i FedEx) lub nawet z trzech do dwóch (UPS/TNT i DHL) w znacznej części tych państw.

27. Zasadniczo można uznać, że strony i DHL są bliskimi konkurentami na rynku międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG, natomiast wszystkie inne przedsiębiorstwa, w tym FedEx, uznaje się za oferujące produkty będące bardziej odległymi substytutami niż produkty oferowane przez UPS, TNT i DHL. Wobec braku jakichkolwiek czynników wyrównawczych Komisja stwierdziła, że strony, które są bliskimi konkurentami, po połączeniu miałyby motywację do podwyższenia cen. W analizie koncentracji cen podjętej przez Komisję stwierdzono, że do podniesienia cen doszłoby we wszystkich 29 państwach EOG. UPS nie zgodził się z Komisją co do skali wzrostu cen.

28. UPS utrzymywał, że określeni klienci mogliby korzystać z siły nabywczej przez przestawienie się na usługi, których realizacja jest mniej wymagająca, lub przez przejście do jednego z innych istniejących dostawców, wybierając innych dostawców przesyłek ekspresowych lub przenosząc przesyłki inne niż ekspresowe do innych dostawców (multisourcing). Nie zostało to jednak potwierdzone podczas badania rynku.

29. W odniesieniu do barier wejścia okazało się, że nowy operator musiałby stworzyć (i) zaawansowaną infrastrukturę IT; (ii) infrastrukturę do sortowania w całym EOG; oraz (iii) sieć lotniczą zapewniającą skuteczne, właściwe połączenia lotnicze i odpowiadające drogowym. Jak dowodzi tego fakt, iż przez 20 lat nie doszło do wejścia żadnego dużego operatora, bariery te są dość wysokie i nie można ich przezwyciężyć nawet przez zastosowanie outsourcingu. Jeżeli chodzi o outsourcing transportu powietrznego, Komisja zasadniczo ustaliła, że nie była to skuteczna alternatywa ze względu na podwójną marżę i ogólnie niższą jakość usług.

30. Biorąc pod uwagę brak nowych podmiotów i brak wyrównawczej siły nabywczej, ponieważ nawet największy klient UPS jest odbiorcą mniej niż [0–5] % całkowitej sprzedaży tego przedsiębiorstwa, Komisja stwierdziła, że jeżeli podmiot powstały w wyniku połączenia jednostronnie podwyższy ceny na rynku międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG o [5–10]–[10–20] %, taki wzrost cen nie będzie stanowił zachęty do dalszego wejścia lub ekspansji w terminie właściwym dla oceny przedmiotowej koncentracji, co zostało potwierdzone przez przeważającą większość konkurentów.

(iv) *Wydajność*

31. W wytycznych dotyczących połączenia poziomego ustanawia się łączny zbiór wymogów w celu uwzględniania wydajności. Wydajność ma stanowić korzyść dla klientów, być szczególna dla połączenia i być możliwa do sprawdzenia. UPS twierdził, że połączenie miało skutkować znaczną wydajnością dzięki połączeniu działalności przedsiębiorstw UPS i TNT. UPS wskazał na przewidywane znaczne korzyści gęstości i zakresu, ulepszoną jakość usług i wydajność transakcyjną dzięki połączeniu uzupełniających się sieci obu przedsiębiorstw: klienci przedsiębiorstwa UPS uzyskaliby dostęp do rozległej sieci dróg europejskich i przewozów towarowych TNT, a klienci TNT czerpali korzyści z dostępu do sieci UPS o zasięgu globalnym.

32. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez UPS klienci skorzystaliby na wydajności, ponieważ większość synergii kosztowych była zmienna i szczególna dla połączenia, ponieważ uzyskanie tych synergii bez pełnej integracji nie byłoby możliwe. Aby wykazać, że wydajność uznano za możliwą do sprawdzenia, strony przedłożyły dokumenty wewnętrzne przedstawiające szacunki wydajności dla określonej liczby lat po zamknięciu połączenia, w podziale na trzy główne obszary: operacyjny (obejmujący koszty transportu lądowego), sieci lotniczej oraz kosztów pośrednich zarządzania i administracji, wynoszących łącznie 400–550 mln EUR. Na podstawie szacunków stron całkowite oszczędności w usługach międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG byłyby różne w poszczególnych państwach.

33. Komisja zgodziła się, że wydajność była szczególna dla połączenia, ale za możliwe do sprawdzenia potwierdziła jedynie oszczędności kosztów związane z europejską siecią lotniczą oraz obsługą naziemną, jakie powstaną w pierwszych trzech latach po zakończeniu połączenia i które wynosiły odpowiednio […] mln EUR w przypadku wewnętrznych synergii europejskich sieci lotniczych oraz […] mln EUR w przypadku obsługi naziemnej. Oszczędności te przydzielono pomiędzy poszczególne państwa na podstawie danych UPS dotyczących wielkości i kosztów na poziomie tras. W celu oszacowania stopnia przenoszenia zmian w kosztach zmiennych na konsumentów Komisja uznała za właściwy szacunek wpływu całkowitych zmian kosztów średnich na cenę usług międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG świadczonych przez strony w następstwie ich analizy koncentracji cen. Prawdopodobnie szacowana stopa będzie zaniżona w porównaniu z faktycznym przenoszeniem kosztów krańcowych.

34. Na podstawie obliczeń Komisji całkowite oszczędności w usługach międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG w różnych państwach wynosiły [0–5]–[5–10] % ceny.

35. UPS był zdania, że transakcja będzie również skutkowała wydajnością pozarynkową. Komisja stwierdziła jednak, że wydajność ta nie jest możliwa do sprawdzenia według wymaganych norm.

(v) *Analiza w odniesieniu do poszczególnych państw*

36. Komisja oceniła prawdopodobne skutki połączenia dla poszczególnych państw na podstawie czterech głównych czynników: struktury rynku, planów ekspansji konkurentów na następne lata, w szczególności planów ekspansji przedsiębiorstwa FedEx, wyników badania rynku i wpływu na ceny przy uwzględnieniu wydajności.

37. W decyzji stwierdza się, że planowane połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znacznych przeszkód dla skutecznej konkurencji na rynkach międzynarodowych dostaw ekspresowych małych przesyłek wewnątrz EOG w 15 państwach:

(i) Bułgarii; (ii) Republice Czeskiej; (iii) Danii; (iv) Estonii; (v) Finlandii; (vi) Węgrzech; (vii) Łotwie; (viii) Litwie; (ix) Malcie; (x) Niderlandach; (xi) Polsce; (xii) Rumunii; (xiii) Słowacji; (xiv) Słowenii; oraz (xv) Szwecji, jak pokrótce przedstawiono w poniższych akapitach.

38. *Po* transakcji udziały integratorów w rynku [1] w Bułgarii oszacowano następująco: UPS/TNT [30–40] %; DHL [50–60] %; FedEx [5–10] %. Ze względu na ograniczoną obecność na rynku przedsiębiorstwa FedEx, jego słaby zasięg geograficzny (pod względem miejsc przeznaczenia) i w kontekście wewnętrznych dokumentów dotyczących planów ekspansji w Bułgarii, wydawało się, że w czasie wydawania przedmiotowej decyzji i w najbliżej przyszłości FedEx będzie wywierał ograniczoną presję konkurencyjną na strony.

39. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Bułgarii wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, podczas gdy szacowany wpływ na ceny netto w Bułgarii przy uwzględnieniu przyrostów wydajności byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [5–10] %.

40. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku bułgarskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

41. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Republice Czeskiej szacowano następująco: UPS/TNT [50–60] %; DHL [40–50] %; FedEx [5–10] %. FedEx charakteryzuje się ograniczoną obecnością na rynku, słabszym zasięgiem geograficznym (pod względem kierunku) i dłuższym czasem transportu. Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony słabą presję konkurencyjną.

[1] W odniesieniu do wszystkich państw EOG Komisja zrekonstruowała pozycje rynkowe integratora, opierając się na dochodach integratorów oraz uwzględniając wyłącznie samych integratorów.

42. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Republiki Czeskiej wahałby się od [0–5] % do [0–5] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Republice Czeskiej byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [0–5] %.

43. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku czeskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

44. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Danii szacowano następująco: UPS/TNT [50–60] %; DHL [40–50] %; FedEx [5–10] %. FedEx charakteryzuje się ograniczoną obecnością na rynku, nieco słabszym zasięgiem geograficznym (pod względem kierunku) i dłuższym czasem transportu. Na podstawie organicznej ekspansji przedsiębiorstwa FedEx w Danii uznano za prawdopodobne, że w niedalekiej przyszłości FedEx doświadczy jedynie ograniczonego wzrostu pod względem międzynarodowego udziału w rynku dostaw ekspresowych wewnątrz EOG, z wynikającym z tego udziałem w rynku wynoszącym mniej niż [5–10] %.

45. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Danii wahałby się od [0–5] % do [0–5] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Danii byłby negatywny, wahając się od -[0–5] % do -[0–5] %. Chociaż wydajność wydaje się przeważać nad wzrostami cen, istniało poważne ryzyko, że same wydajności nie byłyby wystarczające, aby przeważyć nad ogólnym negatywnym wpływem połączenia. Zasadniczo połączenie wyeliminowałoby ważną siłę konkurencyjną z duńskiego międzynarodowego rynku dostaw ekspresowych wewnątrz EOG i ograniczyłoby możliwości zmiany dostawcy, podczas gdy nie byłoby wyrównawczej siły nabywczej i żadne wejście na rynek lub ekspansja nie byłyby prawdopodobne, terminowe i wystarczające, aby wyeliminować możliwe antykonkurencyjne skutki.

46. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku duńskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

47. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Estonii szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [50–60] %; FedEx [0–5] %. FedEx charakteryzuje się bardzo ograniczoną obecnością na rynku przy braku zasięgu geograficznego (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony słabą presję konkurencyjną.

48. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Estonii wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Estonii byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [0–5] %.

49. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku estońskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

50. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Finlandii szacowano następująco: UPS/TNT [30–40] %; DHL [60–70] %; FedEx [0–5] %. FedEx charakteryzuje się bardzo ograniczoną obecnością na rynku, ze słabszym zasięgiem geograficznym (pod względem kierunku). Jeszcze bardziej istotny jest fakt, że FedEx nie oferuje usług premium, tzn. porannych dostaw do Szwecji, Norwegii i Danii, które są krajami sąsiadującymi. Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że jest mało prawdopodobne, aby pozycja przedsiębiorstwa FedEx zmieniła się w niedalekiej przyszłości w takim stopniu, by przeciwdziałać negatywnym skutkom połączenia dla konkurencji.

51. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Finlandii wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Finlandii byłby nadal pozytywny, wahając się od [0–5] % do [0–5] %, mimo oczekiwanych oszczędności kosztów.

52. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku fińskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

53. Po transakcji udziały w rynku integratorów na Węgrzech szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [30–40] %; FedEx [10–20] %. FedEx ma znacznie mniejszy udział w rynku niż którykolwiek z trzech pozostałych integratorów, przy słabszym zasięgu geograficznym (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony ograniczoną presję konkurencyjną.

54. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Węgier wahałby się od [0–5] % do [0–5] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto na Węgrzech wahałby się w związku z tym od -[0–5] % do [0–5] %. Z analizy ilościowej na Węgrzech otrzymuje się niejednoznaczny wynik, gdyż wpływ na ceny netto przewidywany jest jako niewielki spadek ceny lub niewielki wzrost ceny.

55. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku węgierskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

56. Po transakcji udziały w rynku integratorów na Łotwie szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [40–50] %; FedEx [5–10] %. Przedsiębiorstwo FedEx można uznać za słabszego uczestnika rynku międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG pochodzących z Łotwy w porównaniu z innymi integratorami ze względu na jego ograniczoną obecność na rynku i dużo słabszy zasięg geograficzny (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony ograniczoną presję konkurencyjną.

57. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Łotwy wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto na Łotwie byłby pozytywny i znaczący, wahając się od [0–5] % do [5–10] %.

58. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku łotewskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

59. Po transakcji udziały w rynku integratorów na Litwie szacowano następująco: UPS/TNT [50–60] %; DHL [40–50] %; FedEx [0–5] %. FedEx charakteryzuje się bardzo ograniczoną obecnością na rynku przy braku zasięgu geograficznego (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony ograniczoną presję konkurencyjną.

60. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Litwy wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto na Litwie byłby pozytywny i znaczący, wahając się od [0–5] % do [5–10] %.

61. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku litewskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

62. Po transakcji udziały w rynku integratorów na Malcie szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [50–60] %; FedEx [0–5] %. Wynik badania rynku potwierdził, że FedEx jest najsłabszym integratorem w odniesieniu do międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz EOG. Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony słabą presję konkurencyjną.

63. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Malty wahałby się od [5–10] % do [10–20] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto na Malcie byłby pozytywny, wahając się od [5–10] % do [5–10] %.

64. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku maltańskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

65. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Niderlandach szacowano następująco: UPS/TNT [50–60] %; DHL [40–50] %; FedEx [5–10] %. Wszyscy integratorzy mają 100 % zasięg geograficzny (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony ograniczoną presję konkurencyjną.

66. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Niderlandów wahałby się od [0–5] % do [0–5] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, szacowany wpływ na ceny netto w Niderlandach byłby negatywny i wahał się od -[0–5] % do -[0–5] %. Kwestii określenia ilościowego wpływu połączenia netto nadano jednak mniejszą wagę, ponieważ model nie pozwolił na uchwycenie specyfiki rynku niderlandzkiego w związku z tym, że szacowany wpływ na ceny odzwierciedla fakt, iż zasięg przedsiębiorstwa FedEx w Niderlandach jest pełny (w zasadzie wszyscy czterej integratorzy mają 100 % zasięg). Komisja wskazała, że w przypadku Niderlandów dane dotyczące zasięgu i udziałów w rynku są wyjątkowo niespójne. FedEx ma 100 % zasięg, ale uzyskuje bardzo ograniczone przychody.

67. Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie wyeliminowałoby istotną siłę konkurencyjną z niderlandzkiego międzynarodowego rynku dostaw ekspresowych wewnątrz EOG, na którym przedsiębiorstwo FedEx nie wywiera skutecznej presji konkurencyjnej na strony, oraz ograniczyłoby możliwości zmiany dostawcy, podczas gdy nie byłoby wystarczającej siły nabywczej i żadne wejście na rynek lub ekspansja nie byłyby prawdopodobne, terminowe i wystarczające, aby zniwelować możliwe antykonkurencyjne skutki.

68. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku niderlandzkim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

69. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Polsce szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [40–50] %; FedEx [5–10] %. FedEx charakteryzuje się ograniczoną obecnością na rynku z nieco słabszym zasięgiem geograficzny (pod względem kierunku), zatem będzie wywierał ograniczoną presję konkurencyjną na strony. Niedawne przejęcie przedsiębiorstwa Opek przez FedEx umożliwiło przedsiębiorstwu FedEx zwiększenie krajowej obecności w Polsce, ale nie będzie stanowić to zwiększenia wolumenu, jeżeli chodzi o międzynarodowe dostawy ekspresowe wewnątrz EOG i dostawy ekspresowe na rynku krajowym. Ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że wobec tego nie jest prawdopodobne, aby FedEx stał się znacząco silniejszą siłą konkurencyjną na polskim rynku w niedalekiej przyszłości.

70. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Polski wahałby się od [0–5] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Polsce byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [0–5] %.

71. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku polskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

72. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Rumunii szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [50–60] %; FedEx [0–5] %. FedEx charakteryzuje się bardzo ograniczoną obecnością na rynku, z dużo słabszym zasięgiem geograficznym (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony słabą presję konkurencyjną.

73. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras z Rumunii wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Rumunii byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [5–10] %.

74. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku rumuńskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

75. Po transakcji udziały w rynku integratorów na Słowacji szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [40–50] %; FedEx [5–10] %. FedEx charakteryzuje się ograniczoną obecnością na rynku, z dużo słabszym zasięgiem geograficznym (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony słabą presję konkurencyjną.

76. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras ze Słowacji wahałby się od [0–5] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto na Słowacji byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [0–5] %.

77. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku słowackim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

78. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Słowenii szacowano następująco: UPS/TNT [30–40] %; DHL [60–70] %; FedEx [0–5] %. FedEx charakteryzuje się bardzo ograniczoną obecnością na rynku przy braku zasięgu geograficznego (pod względem kierunku). Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony ograniczoną presję konkurencyjną.

79. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras ze Słowenii wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Słowenii byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [0–5] %.

80. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku słoweńskim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

81. Po transakcji udziały w rynku integratorów w Szwecji szacowano następująco: UPS/TNT [40–50] %; DHL [50–60] %; FedEx [0–5] %. FedEx charakteryzuje się bardzo ograniczoną obecnością na rynku, z zasięgiem geograficznym (pod względem kierunku) słabszym niż UPS i DHL. Ponadto ze względu na dokumenty wewnętrzne przedsiębiorstwa FedEx związane z jego planami ekspansji, ogólnie rzecz biorąc, Komisja uznała, że nawet w niedalekiej przyszłości FedEx nadal będzie wywierał na strony słabą presję konkurencyjną.

82. Na podstawie analizy koncentracji cen dokonanej przez Komisję wzrost cen tras ze Szwecji wahałby się od [5–10] % do [5–10] %, a uwzględniając przyrosty wydajności, wpływ na ceny netto w Szwecji byłby pozytywny, wahając się od [0–5] % do [0–5] %.

83. W związku z tym Komisja uznała, że połączenie prawdopodobnie doprowadziłoby do powstania znaczącej przeszkody w skutecznej konkurencji na rynku szwedzkim w odniesieniu do międzynarodowych ekspresowych dostaw małych paczek wewnątrz EOG.

## V. **ZOBOWIĄZANIA**

### 1. **Opis zobowiązań**

84. UPS przedstawił trzy serie zobowiązań: (i) w dniu 29 listopada 2012 r.; (ii) w dniu 16 grudnia 2012 r.; oraz (iii) w dniu 3 stycznia 2013 r.

85. Trzy pakiety środków zaradczych miały, w różnym stopniu, podstawę strukturalną i behawioralną:

— środek zaradczy w zakresie zbycia: sprzedaż jednostek zależnych TNT w 17 państwach jednemu nabywcy [1],

— środek zaradczy w zakresie dostępu: zaangażowanie UPS w zapewnienie dostępu do swojej wewnątrzeuropejskiej sieci powietrznej z/do państw środka zaradczego.

[1] (i) Bułgaria; (ii) Republika Czeska; (iii) Dania; (iv) Estonia; (v) Finlandia; (vi) Węgry; (vii) Łotwa; (viii) Litwa; (ix) Malta; (x) Niderlandy; (xi) Polska; (xii) Rumunia; (xiii) Słowacja; (xiv) Słowenia; oraz (xv) Szwecja. Zgodnie z drugim pakietem w ramach środka zaradczego uwzględnia się także Hiszpanię i Portugalię.

86. Dzięki zbyciu każde pokrycie się w państwach środka zaradczego zostałoby wyeliminowane.

87. Żaden z uczestników rynku przesłuchiwanych w odniesieniu do zobowiązań z dnia 29 listopada 2012 r. i zobowiązań z dnia 16 grudnia 2012 r. nie zadeklarował zainteresowania zbywanym przedsiębiorstwem jako całością, z wyjątkiem La Poste/DPD.

88. W wyniku drugiego badania rynku UPS przedstawił kolejną serię zobowiązań w dniu 3 stycznia 2013 r., dążąc do uwzględnienia szczególnych potrzeb La Poste/DPD.

### 2. **Ocena zobowiązań**

89. Komisja w ramach podsumowania ustaliła, że proponowane zobowiązania prawdopodobnie nie wyeliminują problemów w zakresie konkurencji przedstawionych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń. Z jednej strony UPS nie był w stanie zaproponować rozwiązania zezwalającego na rozstrzygnięcie wątpliwości dotyczących naruszenia zasad konkurencji lub rozwiązania związanego z umówionym nabywcą, a z drugiej strony zobowiązania w połączeniu z planem operacyjnym jedynego zainteresowanego nabywcy, La Poste/DPD, były niewystarczające, aby wyeliminować obawy Komisji. W związku z tym po przedstawieniu trzeciego pakietu nadal pozostały przedstawione poniżej kwestie problematyczne:

(i) *Termin zakończenia procedury zbycia*

90. La Poste/DPD musiałby negocjować z UPS między innymi umowę w sprawie nabycia udziałów, jednak przedsiębiorstwo La Poste/DPD samo wskazało, że procedura należytej staranności mogłaby trwać znacznie dłużej, niż przewidywał UPS.

(ii) *Odpowiedniość La Poste/DPD jako nabywcy zbywalnej działalności*

91. La Poste/DPD nie zapewniło jakichkolwiek dowodów na przeprowadzenie oceny rentowności nabytych międzynarodowych usług dostaw ekspresowych wewnątrz EOG, biorąc pod uwagę porównywalnie małe wolumeny i wymagane inwestycje, jakie należy przeprowadzić w państwach, do których środki zaradcze nie są kierowane. Zamiast tego La Poste/DPD oceniło ogólną rentowność nabywanych jednostek zależnych TNT jako całości, w odniesieniu do grupy państw. Na podstawie planu operacyjnego La Poste/DPD okazało się, że przedsiębiorstwo to nie posiada żadnych dokładnych danych gospodarczych odnoszących się do rentowności międzynarodowych usług ekspresowych wewnątrz EOG.

92. Ponadto La Poste/DPD stwierdziło, że nie ma zamiaru nabywać, wynajmować lub czarterować statku powietrznego, gdyby wygasła umowa z UPS, mimo swojej wcześniejszej negatywnej opinii o możliwości skutecznego działania w międzynarodowym segmencie usług ekspresowych opartym na transporcie powietrznym wewnątrz EOG na podstawie outsourcingu. W znacznym stopniu zwiększyło to wspomniane wcześniej wątpliwości w odniesieniu do okresu, który nastąpiłby po wygaśnięciu umowy o dostępie do sieci powietrznej UPS.

93. W związku z tym nie było wystarczających dowodów umożliwiających Komisji stwierdzenie, że gdyby przedsiębiorstwo La Poste/DPD podjęło zobowiązania z dnia 3 stycznia 2013 r., prawdopodobnie rozwinęłoby sieć, w ramach której możliwe byłoby obsługiwanie międzynarodowych dostaw ekspresowych wewnątrz i w całym EOG tak efektywnie jak integrator.

## VI. **WNIOSEK**

94. W związku z powyższym w niniejszej decyzji stwierdza się, że proponowaną transakcję, w ramach której United Parcel Service, Inc. nabywa wyłączną kontrolę nad TNT Express N.V. w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 139/2004, uznaje się za niezgodną z rynkiem wewnętrznym i Porozumieniem EOG.

# Komunikat Komisji w sprawie ilości, w odniesieniu do których nie złożono wniosków i które dodaje się do ilości ustalonych dla podokresu od dnia 1 lipca do dnia 30 września 2014 r. w ramach niektórych kontyngentów otwartych przez Unię na produkty w sektorze mięsa drobiowego, jaj i albuminy jaj

(2014/C 137/06)

Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1384/2007 ([1]) i (WE) nr 1385/2007 ([2]) otworzyły kontyngenty taryfowe na przywóz produktów w sektorze mięsa drobiowego. Wnioski o pozwolenia na przywóz złożone w pierwszych siedmiu dniach marca 2014 r. w odniesieniu do podokresu od dnia 1 kwietnia do dnia 30 czerwca 2014 r. w przypadku kontyngentów 09.4091, 09.4092 i 09.4421 dotyczą ilości mniejszych niż ilości dostępne. Zgodnie z art. 7 ust. 4 zdanie drugie rozporządzenia Komisji (WE) nr 1301/2006 ([3]) ilości, w odniesieniu do których nie złożono wniosków, są dodawane do ilości ustalonych dla kolejnego podokresu obowiązywania kontyngentu, tj. od dnia 1 lipca do dnia 30 września 2014 r. Są one wymienione w załączniku do niniejszego komunikatu.

([1]) Dz.U. L 309 z 27.11.2007, s. 40.
([2]) Dz.U. L 309 z 27.11.2007, s. 47.
([3]) Dz.U. L 238 z 1.9.2006, s. 13.

*ZAŁĄCZNIK*

| Numer porządkowy kontyngentu | Ilości, w odniesieniu do których nie złożono wniosków i które dodaje się do ilości ustalonych dla podokresu od dnia 1 lipca do dnia 30 września 2014 r. (w kg) |
|---|---|
| 09.4091 | 280 000 |
| 09.4092 | 1 627 000 |
| 09.4421 | 350 000 |

# INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

## Ogłoszenie decyzji państw członkowskich dotyczących przyznania, zawieszenia lub cofnięcia koncesji zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty [1]

**(wersja przekształcona)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/C 137/07)

Zgodnie z art. 10 rozporządzenia nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona), Komisja Europejska publikuje decyzje państw członkowskich dotyczące przyznania, zawieszenia lub cofnięcia koncesji, podjęte w okresie od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2013 r.

### Przyznane koncesje

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria [1] | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|
| Austria | Agiles Aviation GmbH | Glanegg 2, 5082 Gröding | pasażerów/ładunków/poczty | A | 3.6.2013 |
| Austria | X-Jet GmbH | Walfischgasse 8/13, 1010 Wien | pasażerów/ładunków/poczty | A | 6.3.2013 |
| Bułgaria | AIR BRIGHT Ltd. | 116 A, vh.B, app. 27, Geo Milev str., Sofia 1574 | ładunków/poczty | A | 22.5.2013 |
| Bułgaria | „A L K" Jsc | 2 A, N. Obreshkov str., Sofia – 1113 | pasażerów/ładunków/poczty | A | 25.1.2013 |
| Bułgaria | JET OPS EUROPE Ltd. | App.2, 14 Karnigradska str., Sofia 1000 | pasażerów/ładunków/poczty | B | 12.8.2013 |
| Republika Czeska | Eclair Aviation s.r.o. | Italská 1580/26, Vinohrady, Praha 2, PSČ 120 00 | pasażerów/ładunków/poczty | B | 7.7.2013 |
| Dania | Jutland Jets Air Taxa A/S | Karup Airport, N O Hansens vej 4, DK-7470 Karup | pasażerów/ładunków/poczty | A | 4.3.2013 |

[1] Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria [1] | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|
| Estonia | AS Fort Aero | Viru väljak 2, 10111 Tallinn | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 18.10.2013 |
| Estonia | Nordic Jet OÜ | Paljassaare tee 14, 10313 Tallinn | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 10.10.2013 |
| Finlandia | Airline Management Technologies ALMT Oy | Siipitie 11, 01530 Vantaa | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 17.5.2013 |
| Francja | ALPHI | 31, boulevard de la Tour Maubourg 75007 Paris | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 28.2.2013 |
| Francja | EWA AIR | Place de France, Immeuble Issoufali BP 52, 97610 Dzaoudzi | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 23.10.2013 |
| Francja | HOP! | Parc tertiaire SILIC, 40, rue d'Arcueil 94150 RUNGIS | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 15.3.2013 |
| Francja | VOLDIRECT SAS | 22 bis, rue des Landes 35135 Chantepie | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 01.3.2013 |
| Francja | Héli Sphère 45 | Aérodrome des Quatre Vents 45500 St Denis de l'Hôtel | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 31.5.2013 |
| Francja | HELISAIR | Aérodrome de Grenoble Le Versoud 38420 Le Versoud | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 6.6.2013 |
| Niemcy | aeroways GmbH | Clemensstraße 49, 80803 München | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 27.6.2013 |
| Niemcy | B-Air Charter GmbH & Co. KG | Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt | pasażerów | B | 14.1.2013 |
| Niemcy | DL Helicopter Technik GmbH | Walter-Carsten-Straße 1, 27637 Nordholz | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 29.7.2013 |
| Niemcy | Helicopter Business Travel GmbH & Co. KG | Am Plärrer 35, 90443 Nürnberg | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 23.9.2013 |
| Niemcy | HeliSense GmbH | Thalmühlstraße 32, 86739 Ederheim | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 3.5.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria [1] | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | Pro Jet GmbH | Berliner Allee 11-22<br>66482 Zweibrücken | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 20.11.2013 |
| Grecja | AEROSPACE ONE | Koumpi 24 - 19003 Markopoulo Mesogaias Attikis | ładunków/poczty | A | 17.9.2013 |
| Irlandia | National Flight Centre Limited | Weston Airport, Leixlip, Co. Kildare. | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 31.5.2013 |
| Włochy | Ariane s.r.l. Unipersonale | Via Colonnello Alessi n.15 – 23100 Sondrio (SO) | pasażerów/ładunków | B | 23.9.2013 |
| Włochy | E+S Air s.r.l. | Contrada Ficocelle s.n.c. 84081 - Ogliastro Cilento (SA) | pasażerów/ładunków | B | 10.12.2013 |
| Włochy | Hoverfly s.r.l. | Via Benedetto Croce n. 249 – 66100 Chieti (CH) | pasażerów/ładunków | B | 22.2.2013 |
| Litwa | Air Lituanica, UAB | J. Galvydžio str. 5, LT-08236 Vilnius | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 6.8.2013 |
| Litwa | Grand Cru Airlines, UAB | Dariaus ir Gireno str. 81-1, LT-02189 Vilnius | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 19.7.2013 |
| Polska | Husair sp. z o.o. | ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa | pasażerów/ładunków | B | 4.10.2013 |
| Polska | Royal-Star sp. z o.o. | ul. Drogowców 7, 39-200 Dębica | pasażerów/ładunków | B | 15.11.2013 |
| Rumunia | S.C. BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L. | 17 Teheran Street, sector 1, Bucharest | pasażerów/ładunków | A | 20.8.2013 |
| Rumunia | S.C. INTERAVIATION CHARTER SRL | Bucuresti, Bd. Regiei nr. 2, sector 6 | pasażerów/ładunków | A | 28.1.2013 |
| Rumunia | S.C. UNITED EUROPEAN AIRLINES S.R.L. | 5 Georges Bizet Street, sector 2, Bucharest | pasażerów | B | 22.8.2013 |
| Słowacja | Air Carpatia, s.r.o. | Slowackého 4673/24, 821 04 Bratislava | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 18.3.2013 |
| Słowacja | Go2Sky, spol. s.r.o. | Ivánska cesta 65/3421, 821 04 Bratislava | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 3.7.2013 |
| Słowacja | EHC service, s.r.o. | Sibírska 2, 080 01 Prešov | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 19.6.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria [1] | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|
| Hiszpania | BIGAS GRUP, S.L. | Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 Granollers (Barcelona) | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 23.5.2013 |
| Hiszpania | BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L. | Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 Granollers (Barcelona) | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 13.11.2013 |
| Hiszpania | EVELOP AIRLINES, S.L. | José Rover Motta, 27 – 07006 Palma De Mallorca | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 22.11.2013 |
| Szwecja | Saab AB | SE-581 88 Linköping | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 12.8.2013 |
| Szwecja | Sundt Air Sweden AB | Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 22.3.2013 |
| Szwajcaria | Heli Sitterdorf AG | Flugplatz, 8589 Sitterdorf | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.5.2013 |
| Zjednoczone Królestwo | Apem Aviation Ltd | Unit 3 And 4 A, Business Park, Flint Road, Saltney Ferry, Chester. CH4 0GZ | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 8.5.2013 |
| Zjednoczone Królestwo | Blu Halkin Ltd | Marshall Business Aviation Centre, Cambridge Airport, Newmarket Road, Cambridge. CB5 8RX | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 12.7.2013 |
| Zjednoczone Królestwo | London Helicopter Centres Ltd | The Servotec Building, Redhill Aerodrome, Redhill, Surrey. RH1 5JY | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 15.8.2013 |
| Zjednoczone Królestwo | Newcastle Aviation Ltd | Number 1, Apex Building Village, Annitsford, Cramlington, Northumberland. NE23 7BF | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 19.12.2013 |
| Zjednoczone Królestwo | BAE Systems (Corporate Air Travel) Ltd | Warwick House, PO Box 87 Farnborough, Aerospace Centre, Farnborough, Hampshire. GU14 6YU | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 19.12.2013 |

[1] Kategoria A: koncesje bez ograniczeń, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
Kategoria B: koncesje z ograniczeniami, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

**Przyznane koncesje tymczasowe**

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Koncesja tymczasowa ważna do dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Włochy | Blue Panorama Airlines S.p.A. | Viale Liegi n. 32 – 00198 Roma | pasażerów/ładunków | A | 23.4.2013 | 23.10.2013 |
| Włochy | Blue Panorama Airlines S.p.A. | Viale Liegi n. 32 – 00198 Roma | pasażerów/ładunków | A | 23.10.2013 | 23.4.2014 |

**Przywrócone koncesje**

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | Advanced Aviation Logistic GmbH | Glockeneichweg 135<br>88341 Bad Saulgau | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 13.12.2013 |
| Włochy | Air Italy S.p.A. | Corso Sempione n. 111 – 21013 Gallarate (MI) | pasażerów/ładunków | A | Cofnięcie koncesji tymczasowej i przywrócenie koncesji od dnia 14.10.2013 |
| Włochy | Meridiana Fly S.p.A. | Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda – 07026 Olbia | pasażerów/ładunków | A | Cofnięcie koncesji tymczasowej i przywrócenie koncesji od dnia 3.6.2013 |
| Niderlandy | AIS Airlines B.V. | Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad | pasażerów/poczty/ ładunków | B | 24.9.2013 CAMO/AOC został tymczasowo zawieszony 10.9.2013–24.9.2013 |
| Rumunia | S.C. VALAHIA AIR SRL | Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4 | pasażerów/ładunków | B | Zawieszenie anulowane Koncesja (1. wydanie) ważna od 16.12.2013 |

**Zawieszone koncesje**

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Republika Czeska | HOLIDAYS Czech Airlines, a.s. | Praha 6, Jana Kašpara 1069/1, PSČ 160 08 | pasażerów/poczty/ładunków | A | 8.11.2013 | |
| Francja | Taxi Caraïbes Air | Les Hauts de Californie 97232 Le Lamentin | pasażerów/ładunków/poczty | B | 12.7.2013 | cofnięta w dniu 1.8.2013 |
| Niemcy | ACG Air Cargo Germany GmbH | Gebäude 13 35 55483 Hahn – Airport | ładunków | A | 17.4.2013 | |
| Niemcy | Arrow Airservice Inhaber: Winfried Gebhardt | Flugplatz F1/19 15344 Strausberg | pasażerów/poczty/ładunków | B | 28.10.2013 | |
| Niemcy | Augsburg Airways GmbH | Wartungsallee 13 - 85356 München | pasażerów/poczty/ładunków | A | 1.11.2013 | |
| Niemcy | Condor Berlin GmbH | Willy-Brandt-Platz 2 12529 Schönefeld | pasażerów/poczty/ładunków | A | 2.5.2013 | |
| Niemcy | DL Helicopter GmbH | Werkstr. 11 21218 Seevetal | pasażerów/poczty/ładunków | B | 30.7.2013 | |
| Niemcy | Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH | Heinrich-Mann-Str. 2 01156 Dresden | pasażerów/poczty/ładunków | B | 1.2.2013 | |
| Niemcy | Eifelair Geschäfts- u. Charterflug GmbH | Vollmert 32 53902 Bad Münstereifel | pasażerów/poczty/ładunków | B | 31.7.2013 | |
| Niemcy | Fly Point Flugservice Haufe KG | Am Küngelhof 4 99820 Hörselberg-Hainich | pasażerów/poczty/ładunków | B | 9.12.2013 | |
| Niemcy | GAS Air Service GmbH | Am Bahnhof 5, 49201 Dissen – (false: 49201 Greven) | pasażerów/poczty/ładunków | A | 12.3.2013 | |
| Niemcy | Germania Express Fluggesellschaft mbH | Lilienthalstraße 6 12529 Schönefeld OT Waltersdorf | pasażerów/poczty/ładunków | B | 1.11.2013 | |
| Niemcy | Greenbird GmbH | Dürrheimer Str. 90 78166 Donaueschingen | pasażerów/poczty/ładunków | B | 11.1.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | Hanseflug GmbH | Nordstraße 18, 30855 Langenhagen | pasażerów/poczty/ładunków | B | 2.9.2013 | |
| Niemcy | Heli AG & Co. KG | Carl-Benz-Straße 3<br>79211 Denzlingen | pasażerów/poczty/ładunków | B | 1.11.2013 | |
| Niemcy | OLT Express Germany GmbH | Henrich-Focke-Str. 6<br>28199 Bremen | pasażerów/poczty/ładunków | A | 28.1.2013 | |
| Niemcy | Rhein-Ruhr-Helicopter Rainer Zemke GmbH & Co.KG | Flughafen 34, 41066 Mönchengladbach | pasażerów/poczty/ładunków | B | 6.11.2013 | |
| Niemcy | Vibro-Air Flugservice GmbH & Co. KG | Mozartstr. 19<br>41065 Mönchengladbach | pasażerów/poczty/ładunków | A | 2.9.2013 | |
| Niemcy | VIP-FLIGHTS GmbH | Einsteinstr. 37<br>82152 Martinsried, Gemeinde Planegg | pasażerów/poczty/ładunków | B | 12.2.2013 | |
| Niemcy | Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG | Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden | pasażerów/poczty/ładunków | B | 15.4.2013 | |
| Grecja | AVIATOR AIRWAYS S.A. | Vouliagmenis Ave. 85<br>Glyfada 16674 | pasażerów/poczty/ładunków | B | 3.4.2013 | |
| Grecja | HELLENIC IMPERIAL AIRWAYS S.A. | 102, VOULIAGMENIS AVE. & ERMOU<br>167 77 ELLINIKO | pasażerów/poczty/ładunków | A | 16.1.2013 | |
| Grecja | INTERJET S.A. | 40,2 Km Attikis Road<br>19002 Paiania Attikis | pasażerów/ładunków/poczty | A | 23.4.2013 | |
| Irlandia | Premier Helicopters Limited | Bond Road, East Wall, Dublin 3. | pasażerów/ładunków/poczty | B | 10.1.2013 | |
| Włochy | Aermarche S.p.A. | Via della Vittorina n. 60 – 06024 Gubbio (PG) | pasażerów | B | 10.1.2013 | |
| Włochy | Air Vallée S.p.A | Via Flaminia n. 409 - 47924 Rimini (RN) | pasażerów | A | 24.4.2013 | |
| Włochy | Belle Air Europe s.r.l. | Piazzale Sandro Sordoni – 60015 Falconara Marittima (AN) | pasażerów/ładunków | A | 27.11.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Włochy | Palio Air Service s.r.l. | Via dei Fossi n. 14/C – 59100 Prato (PO) | pasażerów/ładunków | B | 7.10.2013 | |
| Włochy | S.T.C. Aviation S.p.A. | Via Francesco Rolla n. 29 – 16152 Genova (GE) | pasażerów | B | 19.11.2013 | |
| Niderlandy | AIS Airlines B.V. | Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad | pasażerów/poczty/ładunków | B | 3.9.2013 | Dekret ILT-2013/29211 CAMO/AOC zawieszony |
| Rumunia | BLUE AIR TRANSPORT AERIAN S.A. | Bucuresti, str. Buzesti nr. 71, sector 1 | pasażerów/poczty | A | 20.8.2013 | |
| Rumunia | S.C. VALAHIA AIR SRL | Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4 | pasażerów/ładunków | B | 20.6.2013 | Zawieszenie certyfikatu przewoźnika lotniczego |
| Rumunia | SC JETRAN AIR SRL | Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1 | pasażerów/ładunków | A | 28.1.2013 | |
| Rumunia | S.C. MEDALLION AIR SRL | Bucuresti, str. Nicolae Caramfil nr. 77, parter, sector 1 | pasażerów/ładunków | A | 20.6.2013 | Zawieszenie certyfikatu przewoźnika lotniczego |
| Hiszpania | AIR LINK SOLUTIONS, S.L. | Narcisos, 20 – 28016 Madrid | pasażerów/poczty/ładunków | B | 27.9.2013 | |
| Hiszpania | CANARIAS AERONAUTICA, S.L. | Luis Saavedra Miranda, 26 – 35014 Las Palmas (Gran Canaria) | pasażerów/poczty/ładunków | B | 31.10.2013 | |
| Hiszpania | DOMINGUEZ TOLEDO, S.A. | La Orotava, 118 – 29006 MÁLAGA | pasażerów/poczty/ładunków | B | 23.4.2013 | |
| Hiszpania | HELISWISS IBERICA, S.A. | Aeropuerto de Sabadell – Hangar nº 4 – Lado Norte – 08205 Sabadell (Barcelona) | pasażerów/poczty/ładunków | B | 22.1.2013 | |
| Hiszpania | IBERWORLD AIRLINES, S.A. | Carretera de Valldemosa Km. 7,4 – Edificio Orizonia Parcbit – 07121 Palma de Mallorca | pasażerów/poczty/ładunków | A | 17.5.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hiszpania | TURISVOL, S.L. | Santiago Rusiñol, s/n – Apartado de Correos 181 – 17250 Playa de Aro (Girona) | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 27.2.2013 | Koncesja zawieszona do dnia 8.10.2013 |
| Hiszpania | IMD AIRWAYS, S.L. | Morse, 14 – 28906 Getafe (Madrid) | pasażerów/poczty/ ładunków | A | 27.9.2013 | |
| Hiszpania | LET`S FLY, S.L. | Port ginesta, local 814 – 08860 Les Botigues De Sitges (Barcelona) | pasażerów/poczty/ ładunków | A | 14.10.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | RotorMotion UK Limited | 14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 22.3.2013 | 7.6.2013 (cofnięta) |
| Zjednoczone Królestwo | Suckling Airways (Cambridge) Ltd | Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 25.4.2013 | 14.5.2013 (cofnięta) |
| Zjednoczone Królestwo | Excel Charter Ltd | Hangar 17, Stapleford Aerodrome, Stapleford Tawney, Essex | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 4.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | PremiAir Aviation Services Ltd | Business Aviation Centre, Blackbushe Airport, Camberley, Surrey | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 12.11.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Redhill Aviation Ltd | Standen Farm, Standen, East Grinstead, West Sussex | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 17.12.2013 | |

## Dobrowolne zrzeczenie się koncesji

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|
| Dania | CHC Denmark ApS | John Tranums Vej 20, DK-6705 Esbjerg Ø, Denmark | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 31.1.2013 |
| Hiszpania | BIGAS GRUP, S.L. | Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 Granollers (Barcelona) | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 14.11.2013 |

## Cofnięte koncesje

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Austria | Air-Styria Luftfahrtunternehmen Ges.m.b.H. | Flughafen Graz, 8073 Feldkirchen bei Graz | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 2.9.2013 | |
| Austria | Early-birds GmbH | Schachenwald 37, 8073 Feldkirchen bei Graz | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 19.7.2013 | |
| Austria | Flugtaxi Gesellschaft m.b.H. | Schillerstraße 19, 4910 Ried im Innkreis | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 19.7.2013 | |
| Austria | JETALLIANCE Flugbetriebs GmbH | Flugplatz 1, 2542 Kottingbrunn | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 8.10.2013 | |
| Austria | JETALLIANCE South GmbH | Flugplatz 1, 2542 Kottingbrunn | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 16.10.2013 | |
| Austria | „VIF" Luftfahrtgesellschaft mbH | Schwefel 91, BT 4, 6850 Dornbirn | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 29.4.2013 | |
| Bułgaria | Air Scorpio Ltd. | Ul. Persenk 73, Sofia – 1164 | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 10.9.2013 | Koncesja: nr BG1008 – 4/4.7.2011 – cofnięta |
| Bułgaria | „AVB-2010" Jsc. | 2A, Nikola Obreshkov Str., 1113 Sofia | pasażerów/ładunków | A | 30.1.2013 | Koncesja nr BG 1008-11 z 7.12.2011. |
| Finlandia | Airecon Oy | Liikelentotie 8, 01530 Vantaa | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 17.5.2013 | |
| Finlandia | Oulun Helikopteripalvelu Oy | Lentokatu 2, 90460 Oulunsalo | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 3.10.2013 | |
| Francja | AERO ENTREPRISE | Aéroport de Toussus le Noble, Bat 311 78117 Toussus le Noble | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 23.10.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Francja | Aérozais | 1 rue du Coin<br>49000 Cholet | Passengers, cargo, mail | B | 1.10.2013 | |
| Francja | Atlantique Air Lines | 27 rue de la Clef des Champs<br>44118 La Chevrolière | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 30.10.2013 | Wykreślono z rejestru przedsiębiorstw (oficjalna publikacja BODACC B z dnia 26.6.2013)<br>Fuzja z Atlantique Air Assistance |
| Francja | Avialim | Aéroport de Limoges<br>87100 Limoges | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 14.3.2013 | Postępowanie likwidacyjne od dnia 7.3.2013 na mocy decyzji Sądu ds. Gospodarczych w Limoges z dnia 6.3.2013 |
| Francja | Aviaxess | Héliport de Paris, 61 rue Henri Farman<br>75015 Paris | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 15.12.2013 | Postępowanie likwidacyjne; decyzja skuteczna od dnia 12.12.2013<br>Nieodnowiony certyfikat przewoźnika lotniczego, koncesja tymczasowa ważna do dnia 15.12.2013 – nieodnowiona |
| Francja | SN THS | 51 avenue Jean Jaurès<br>69007 Lyon | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 30.9.2013 | |
| Francja | Taxi Caraïbes AIR | Aéroport de Fort de France Le Lamentin Zone Aviation générale, Les Hauts de Californie, 97232 Le Lamentin | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.8.2013 | po zawieszeniu w dniu 12.7.2013 |
| Francja | Transports Aériens Intercaraïbes (TAI) | SFA La Côte sauvage<br>97098 Saint Barthélemy | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 10.9.2013 | |
| Niemcy | ACG Air Cargo Germany GmbH | Gebäude 13 35<br>55483 Hahn - Airport | ładunków | A | 31.10.2013 | zawieszona od 17.4.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | Advance Air Luftfahrtgesellschaft mbH | Buchenweg 17<br>35789 Weilmünster | pasażerów/ładunków/poczty | B | 24.7.2013 | zawieszona od 3.12.2012 |
| Niemcy | Condor Berlin GmbH | Willy-Brandt-Platz 2<br>12529 Schönefeld | pasażerów/ładunków/poczty | A | 13.12.2013 | zawieszona od 2.5.2013 |
| Niemcy | Contact Air Flugdienst GmbH & Co. KG | Gottlieb-Manz-Strasse 2<br>70794 Filderstadt | pasażerów/ładunków/poczty | A | 31.5.2013 | zawieszona od 31.8.2012 |
| Niemcy | Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH | Heinrich-Mann-Str. 2<br>01156 Dresden | pasażerów/ładunków/poczty | B | 22.10.2013 | zawieszona od 1.2.2013 |
| Niemcy | Elbe Helicopter GmbH & Co. KG | Flugplatz Bautzen<br>02627 Kubschütz | pasażerów/ładunków/poczty | B | 27.2.2013 | zawieszona od 2.4.2012 |
| Niemcy | FSH Luftfahrtunternehmen GmbH | Schloßplatz 1<br>04827 Machern | pasażerów/ładunków/poczty | B | 31.5.2013 | zawieszona od 1.7.2012 |
| Niemcy | GAS Air Service GmbH | Am Bahnhof 5, 49201 Dissen | pasażerów/ładunków/poczty | A | 24.9.2013 | zawieszona od 12.3.2013 |
| Niemcy | German Sky Airlines GmbH | Lierenfelder Str. 45<br>40231 Düsseldorf | pasażerów/ładunków/poczty | A | 14.3.2013 | zawieszona od 1.12.2012 |
| Niemcy | Greenbird GmbH | Dürrheimer Str. 90<br>78166 Donaueschingen | pasażerów/ładunków/poczty | B | 21.8.2013 | zawieszona od 11.1.2013 |
| Niemcy | HOMAC Aviation AG | Am Flughafen 46<br>88046 Friedrichshafen | pasażerów/ładunków/poczty | B | 30.10.2013 | zawieszona od 20.6.2013 |
| Niemcy | OLT Express Germany GmbH | Henrich-Focke-Str. 6<br>28199 Bremen | pasażerów/ładunków/poczty | A | 29.8.2013 | zawieszona od 28.1.2013 |
| Niemcy | PrivateJet International GmbH | Flughafenallee 24-28<br>28199 Bremen | pasażerów/ładunków/poczty | A | 13.6.2013 | zawieszona od 29.8.2012 |
| Niemcy | VIP-FLIGHTS GmbH | Einsteinstr. 37<br>82152 Martinsried, Gemeinde Planegg | pasażerów/ładunków/poczty | B | 8.10.2013 | zawieszona od 12.2.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG | Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 16.10.2013 | zawieszona od 15.4.2013 |
| Niemcy | XL Airways Germany GmbH | Hessenring 13<br>64546 Mörfelden-Walldorf | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 10.7.2013 | zawieszona od 15.12.2012 |
| Grecja | INTERJET ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ Α.Ε. | 40,2 klm Attikis Road.<br>19002 Paiania Attikis | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 21.3.2013 | |
| Grecja | SKY WINGS AIRLINES S.A. | 58, Vouliagmenis Ave. 16675 Voula Attikis | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 10.5.2013 | |
| Irlandia | Premier Helicopters Limited | Bond Road, East Wall, Dublin 3. | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 2.4.2013 | zawieszona od 10.1.2013 |
| Włochy | Air Mach s.r.l. | Via Mazzini n. 225 – 15067 Novi Ligure (AL) | pasażerów | B | 17.9.2013 | |
| Włochy | Delta Aerotaxi s.r.l. | Via del Termine n. 11 - 50127 Firenze (FI) | pasażerów | B | 29.8.2013 | |
| Włochy | Eagles S.p.A. | Via delle Art. n. 101/A - 00054 Fiumicino (RM) | pasażerów/ładunków | A | 2.9.2013 | |
| Włochy | Executive Aircraft Management s.r.l. | Viale dell'Aviazione n. 65 – 20138 Milano (MI) | pasażerów | B | 2.10.2013 | |
| Włochy | Halkin Jet s.r.l. | Via Piera Cillario Ferrero n. 8 – 12051 Alba (CN) | pasażerów | B | 1.2.2013 | |
| Włochy | Helica s.r.l. | Via Fratelli Solari n. 10 – Zona Industriale – 33020 AMARO (UD) | pasażerów/ładunków | B | 25.9.2013 | |
| Włochy | Interfly s.r.l. | Via Aldo Moro n. 10 – 25100 Brescia | pasażerów/ładunków | B | 29.8.2013 | |
| Włochy | Rotkopf Aviation Italia s.r.l. | Via Bartolomeo Cavaceppi n. 113 – 00127 Roma (RM) | pasażerów/ładunków | B | 19.11.2013 | |
| Łotwa | SIA „Simplejet LV" | International airport „Riga", Marupes civil parish, Riga district LV-1054 | pasażerów | A | 22.11.2013 | |
| Litwa | Aurela, UAB | Rodunios kelias 32, LT-02187 Vilnius | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 11.6.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Niderlandy | Air Charters Europe B.V. | Machlaan 26 A- 9761TK Eelde | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 3.7.2013 | Decyzja Air Charters Europe nr. ILT-2013/22725 Sprawozdanie z kontroli nr ILT-2013/22725 Podstawa kontroli: kategoria B Izba Handlowa nr. 4082190 |
| Niderlandy | Anti Gravity B.V. | Arendweg 33 8218PE Lelystad | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 26.4.2013 | Koncesja tymczasowa wygasła. AOC ograniczony do typu A-to-A. |
| Niderlandy | Special Air Services B.V. | Postbus 198 7390 AD Twello | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 26.4.2013 | AOC NL-AOC-13/23 ograniczony do typu A-to-A (EU-OPS dodatek 1 EU OPS 1.005 lit. a)). |
| Polska | OLT Express Poland sp. z o.o. | ul. Puławska 465, 02-844 Warszawa | pasażerów | A | 10.5.2013 | |
| Polska | OLT Express Regional sp. z o.o. | ul. Długie Ogrody 8–14, 80-755 Gdańsk | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 8.4.2013 | |
| Polska | Silvair sp. z o.o. | Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3, 02-777 Warszawa | pasażerów/ładunków | B | 29.7.2013 | |
| Rumunia | Compania Romana de Aviatie ROMAVIA | Bd. Dimitrie Cantemir nr. 1, sector 4 Bucuresti | pasażerów/ładunków | A | 24.5.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Rumunia | S.C. InterAviation SRL | Str. Verii nr. 1 – 3, Sector 2, Bucuresti | pasażerów/ładunków | B | 4.6.2013 | |
| Rumunia | SC JETRAN AIR SRL | Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1 | pasażerów/ładunków | A | 5.8.2013 | Koncesja zawieszona od 28.1.2013 |
| Rumunia | SC ROMSTRADE LOGISTIC EXPRESS SRL | judetul Giurgiu, sat Adunatii-Copaceni, comuna Adunatii-Copaceni (SOLA 50, nr. topografic 783, camera 4) | pasażerów/ładunków | B | 22.5.2013 | |
| Rumunia | SC ALFA AIR SERVICES SRL | Bd. Basarabia nr. 250,etaj 2, Corp administrativ (birouri), etajul 2 al Grupului Industrial TITAN, biroul nr. 215, sector 3, Bucureşti | pasażerów | B | 18.3.2013 | |
| Hiszpania | AEROTEC ESCUELA DE PILOTOS, S.L. | Chalet del RACE s/n - Aeropuerto de Cuatro Vientos - 28044 Madrid | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 18.7.2013 | |
| Hiszpania | ISLAS AIRWAYS, S.A. | Avda. Punta de Anaga, 36 – 1ª Planta – 38111 Santa Cruz de Tenerife. | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 10.7.2013 | Przewoźnik Islas Airways, SA posiadał koncesję tymczasową do 10.7.2013. Koncesja ta została zawieszona dnia 30.10.2012 i wygasła dnia 10.7.2013. |
| Hiszpania | MINT LÍNEAS AÉREAS, S.A. | Los Arfe, 66 – 28027 Madrid | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 10.4.2013 | |
| Hiszpania | SOKO AVIATION, S.L. | Base Aérea Civil – Complejo Base Aérea – 28850 Torrejón De Ardoz (Madrid) | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 3.10.2013 | |
| Hiszpania | SPANAIR, S.A. | Plaza De Europa, 54-56 – 08902 L`Hospitalet De Llobregat (Barcelona). | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 29.4.2013 | |
| Szwecja | JE Time Sweden AB | Kanalvägen10C, SE-194 61 Upplands Väsby | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 9.9.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Szwecja | Sweden Airways AB | Ellipsvägen 5, SE-141 75 Kungens Kurva | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 15.1.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Oasis Flight Ltd | One Ash, The Green, East End, Witney, Oxfordshire. OX29 6PY | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 29.1.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Veritair Aviation Limited | Cardiff Heliport, Foreshore Road, East Moors, Cardiff. CF10 4LZ | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.5.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Suckling Airways (Cambridge) Ltd | Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 14.5.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Blue City Aviation Ltd | Anson House, Coventry Airport West, Coventry. CV8 3AZ | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 7.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | MB Air Ltd | Newcastle City Heliport, Railway Street, Newcastle Upon Tyne. NE4 7AN | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 7.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Ocean Sky (UK) Ltd | Portland House, Bressenden Place, London. SW1E 5BH | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 7.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | RotorMotion UK Limited | 14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 7.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Alan Mann Helicopters Ltd | Fairoaks Airport, Chobham nr Woking, Surrey. GU24 8HX | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 11.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Bmibaby Ltd | PO Box 737, Donington Hall, Castle Donington, Derby, Derbyshire, DE74 2SB | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 11.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Manhattan Jet Management Ltd | Suite 217 Business Aviation Centre, Farnborough International Airport, Farnborough, Hampshire. GU14 6XA | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 27.6.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Cranfield Helicopters Ltd | Hangar 1, Cranfield Airport, Cranfield, Bedford. MK43 0JR | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 11.7.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Lakeland Seaplane Tours Ltd | Unit 7 St Angelo Airport, Trory, Enniskellen, Co Fermanagh, Northern Ireland. BT94 2FP | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 14.8.2013 | |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Zjednoczone Królestwo | HD Air Ltd | Elmdon Building, Birmingham International Airport, Birmingham. B26 3QN | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 18.12.2013 | |
| Zjednoczone Królestwo | Cambridge Aero Club Ltd | Airport House, The Airport, Cambridge. CB5 8RY | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 27.12.2013 | |

**Zmiana nazwy posiadacza koncesji**

| Państwo członkowskie | Stara nazwa przewoźnika lotniczego | Nowa nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Francja | Airlinair | HOP!-AIRLINAIR | Parc d'affaires SILIC 24-26 rue de Villeneuve BP 40193 94 563 Rungis Cedex | pasażerów/ładunków/ poczty | A | BODACC B z 26.7.2013 |
| Francja | Brit Air | HOP!-BRIT AIR | Aérodrome de Morlaix CS 27925 29679 Morlaix Cedex | pasażerów/ładunków/ poczty | A | BODACC B z 17.7.2013 |
| Francja | DARTA | AERO JET | Bât H5 Aéroport du Bourget 175 Avenue de l'Europe 93350 Le Bourget | pasażerów/ładunków/ poczty | A | Zmiana nazwy zatwierdzona przez walne zgromadzenie udziałowców DARTA Transport Aérien w dniu 30.11.2012, decyzja wydana dnia 13.2.2013 |
| Francja | Regional CAE | HOP!-REGIONAL | Aéroport de Nantes atlantique 44340 Bouguenais | pasażerów/ładunków/ poczty | A | BODACC B z 11.7.2013 |
| Włochy | Air One Executive S.p.A. | Livingston Executive S.p.A. | Corso Sempione n. 111 - 21013 Gallarate (MI) | pasażerów/towarów | B | 10.4.2013 |
| Niemcy | COMMANDER Flugdienst GmbH | AAA Aviation & Aircraft Assets GmbH | Van-der-Smissen-Str. 9, 22767 Hamburg | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 27.5.2013 |
| Niemcy | HELI Flight Flugschule-Flugbetrieb GmbH & Co.KG | HELI-FLIGHT GmbH & Co KG | Flugplatz, 61203 Reichelsheim | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 21.6.2013 |

| Państwo członkowskie | Stara nazwa przewoźnika lotniczego | Nowa nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | WDL Aviation GmbH & Co. KG | WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft | Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6, 51130 Köln | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 1.1.2013 |
| Niderlandy | Lelykopters BV | HeliCentre Helicopter Services BV | Arendweg 33 8218 PE LELYSTAD | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 3.12.2013 |
| Portugalia | Airlinair Portugal - Serviços Aéreo, S.A. | LFAS - Lease Fly Aviation Services, S.A. | Rua Bartolomeu de Gusmão, nº 18, 2745-269 São Domingos de Rana | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 28.3.2013 |
| Portugalia | Perfect Aviation, S.A. | United Jet Services, S.A. | Rua Bartolomeu de Gusmão, nº 118, 2785-269 São Domingos de Rana | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 16.12.2013 |
| Szwecja | Andersson Business Jet AB | Bromma Business Jet AB | c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 5.8.2013 |
| Szwecja | Golden Air Flyg AB | Braathens Regional AB | Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Västra Tunhem | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 11.1.2013 |
| Szwajcaria | Bonsai Helicopter AG | Helialpin AG | Airport St.Gallen-Altenrhein Rütiweg 1340 CH-9423 Altenrhein | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 19.11.2013 |

**Zmiana adresu posiadacza koncesji**

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Stary adres przewoźnika lotniczego | Nowy adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Austria | Altenrhein Luftfahrt GmbH | Schwefel 91, 6850 Dornbirn | Office Park 3, Top 312, 1300 Wien-Flughafen | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 15.7.2013 |
| Austria | Globe Air AG | Linzerstraße 30 4063 Hörsching | Polytec-Straße 1 4063 Hörsching | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 11.11.2013 |
| Austria | International Jet Management GmbH | Oppolzergasse 6, 1010 Wien | Concorde Business Park 2/F 14, 2320 Schwechat | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 14.2.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Stary adres przewoźnika lotniczego | Nowy adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bułgaria | SUNLIGHT AIR Jsc | 17, Debar str., 1618, Sofia | fl.12, 159, Tsar Boris III Blvd., 1618, Sofia | pasażerów | A | 12.11.2013 |
| Republika Czeska | HELI CZECH s.r.o. | Světlá pod Hořičkami 39, PSČ 552 05 | Pardubice, Luďka Matury 811, Studánka, PSČ 530 12 | pasażerów/poczty | B | 13.8.2013 |
| Niemcy | AirGo Flugservice GmbH & Co. KG | Am Finther Wald 5833 55126 Mainz-Finthen | Am Finther Wald 5833 55126 Mainz | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K. | Flughafenstr. 5 86169 Augsburg | Flughafenstr. 3 86169 Augsburg | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | B-Air Charter GmbH & Co. KG | Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt | Plieninger Straße 70 70794 Filderstadt | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 16.10.2013 |
| Niemcy | BSF Swissphoto GmbH | Am Flughafen Schönefeld Mittelstraße 7 12529 Schönefeld | Mittelstraße 7 12529 Schönefeld | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | City-Flight Germany GmbH | Ruhrstraße 54-56 41469 Neuss | Flughafenstraße 69 41066 Mönchengladbach | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 11.2.2013 |
| Niemcy | Classic Wings GmbH | Ellewick 24 48691 Vreden | Flughafenstraße 48 40474 Düsseldorf | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 29.11.2013 |
| Niemcy | FAIR AIR GmbH | Moritzhöfen 7 95447 Bayreuth | Flugplatzstr. 1, 95463 Bindlach | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 4.7.2013 |
| Niemcy | FLN FRISIA-Luftverkehr GmbH Norddeich | Flugplatz 26506 Norddeich | Westerlooger Strohweg 5 26506 Norden | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 20.9.2013 |
| Niemcy | Flugschule- und Luftfahrtunternehmen ARDEX GmbH Berlin Land Brandenburg | Flugplatz Heinrichsfelde 16866 Kyritz | Flugplatz 2b 16866 Kyritz | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | Heli Aviation GmbH | Flughafenstr. 7 86169 Augsburg | Flughafenstr. 19, 86169 Augsburg | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 27.2.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Stary adres przewoźnika lotniczego | Nowy adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | HHS Hanseatic Helicopter Service GmbH | Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum, Gebäude 347 A 22335 Hamburg | Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum (Geb. 347 A) Flughafenstr. 1 - 3 22335 Hamburg | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | JK JETKONTOR AG | Pinneberger Str. 243 25488 Holm | Pinneberger Str. 243 d 25488 Holm | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | NIGHTEXPRESS Luftverkehrsgesellschaft m.b.H. | Gebäude 511, Raum 3056 60549 Frankfurt/Main | Flughafen Tor 109 Gebäude 511, Raum 3056, Cargo City Süd 60549 Frankfurt am Main | ładunków/poczty | A | 1.1.2013 |
| Niemcy | Nordcopters GmbH | Lachmannweg 3b 22589 Hamburg | Bültenkoppel/Flugplatz, 25492 Heist | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 29.5.2013 |
| Niemcy | Rotorflug GmbH | Heliport Burgholzhausen 61381 Friedrichsdorf | Peter-Geibel-Straße 24 61381 Friedrichsdorf | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | Silver Cloud Air GmbH | Waldspitzweg 3 67105 Schifferstadt | Joachim-Becher-Str. 2 67346 Speyer | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 15.10.2013 |
| Niemcy | Sylt Air GmbH | Flughafen, Gebäude 101a 25980 Sylt-Ost | Zum Fliegerhorst 101 25980 Sylt/OT Tinnum | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 1.1.2013 |
| Niemcy | WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft | Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6 51147 Köln | Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6 51130 Köln | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 1.1.2013 |
| Niemcy | WIKING Helikopter Service GmbH | Blumenthalstr. 15 28209 Bremen | JadeWeserAirport 26452 Sande | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 25.9.2013 |
| Węgry | A.B.C. Air Hungary Légiközlekedési és Kereskedelmi Kft | H-1185 Budapest, Ferihegy 1. | H-1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér 1. | ładunków | B | 27.2.2013 |
| Irlandia | Airlink Airways Ltd T/A Private Sky | Western Business Park, Ballymurtagh, Shannon, Co. Clare. | First Floor, Block 2, Shannon Business Park, Shannon, Co. Clare. | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 4.2.2013 |
| Włochy | Livingston Executive S.p.A. | Viale Abruzzo n. 410 – 66013 Chieti (CH) | Corso Sempione n. 111 - 21013 Gallarate (MI) | pasażerów/towarów | B | 10.4.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Stary adres przewoźnika lotniczego | Nowy adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Polska | Ad Astra Executive Charter S. A. | ul. Czereśniowa 40A, 02-456 Warszawa | ul. Kondratowicza 50, 03-642 Warszawa | pasażerów/ładunków | B | 29.10.2013 |
| Polska | Flyjet sp. z o.o. | al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa | ul. Sabały 60, 02-174 Warszawa | pasażerów/ładunków | A | 17.10.2013 |
| Polska | Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco" z o.o. | ul. Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik | ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 23.4.2013 |
| Polska | Travel Service Polska sp. z o.o. | ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa | ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa | pasażerów | A | 8.7.2013 |
| Portugalia | HI FLY - Transportes Aéreos, S.A. | Rua do Borja, nº 6 1350-047 Lisboa | Rua Latino Coelho nº1, Edifício Hifly Building 7º Andar 1050-132 Lisboa | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 2013 |
| Portugalia | ORBEST, S.A. | Av. D. João II, Edifício Central Office, Lote 1.17.03, 6º, Parque das Nações, 1990-084 Lisboa | Edifício Rodrigo Uria, Rua Duque de Palmela nº 23, 1250-097 Lisboa | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 2013 |
| Rumunia | S.C. BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L. | 17 Teheran Street, sector 1, Bucharest | 42 – 44 Bucuresti – Ploiesti Street, Baneasa Business&Technology Park, sector 1, Bucharest | pasażerów/ładunków | A | 9.12.2013 |
| Słowacja | Travel Service, a.s. org. zložka Slovensko | Letisko M. R. Štefánika, 823 11 Bratislava | Ivánska cesta 30/B, 821 04 Bratislava | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 8.11.2013 |
| Szwecja | Amapola Flyg AB | Box 912 SE-195 05 Arlandastad | Box 57, SE-230 32 Malmö-Sturup | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 17.5.2013 |
| Szwecja | Braathens Regional AB | Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Trollhättan | Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Västra Tunhem | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 11.1.2013 |
| Szwecja | Bromma Business Jet AB | Vetevägen 16 SE-187 69 Täby | c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm | pasażerów/ładunków/ poczty | A | 5.8.2013 |
| Szwecja | Copterflyg AB | Lövstigen 2 SE-823 30 Kilafors | Ringvägen 12 SE-831 37 Östersund | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 5.11.2013 |

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Stary adres przewoźnika lotniczego | Nowy adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Szwecja | Sundt Air Sweden AB | Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås | Hässlögatan 16, SE-721 31 Västerås | pasażerów/ładunków/poczty | B | 11.4.2013 Ważna do 01.4.2014 |

**Zmiana kategorii**

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|
| Francja | Corail Hélicoptères | Aéroport de Pierrefonds 97410 Saint-Pierre | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii B na kategorię A | 12.11.2013 |
| Niemcy | AIR HAMBURG Luftverkehrsgesellschaft mbH | Kleine Bahnstr. 8 - 22525 Hamburg | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii B na kategorię A | 5.7.2013 |
| Niemcy | AIR TRAFFIC Gesellschaft mit beschränkter Haftung EXECUTIVE JET SERVICE | Flughafen, Halle 3, 40474 Düsseldorf | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii B na kategorię A | 1.3.2013 |
| Niemcy | Flair Jet Luftverkehrsgesellschaft mbH | Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii B na kategorię A | 5.3.2013 |
| Niemcy | Flair Jet Luftverkehrsgesellschaft mbH | Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii A na kategorię B | 19.4.2013 |
| Niemcy | Germania Express Fluggesellschaft mbH | Lilienthalstraße 6 12529 Schönefeld OT Waltersdorf | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii A na kategorię B | 22.4.2013 |
| Niemcy | HeliJet Charter GmbH | Liebigstraße 3-9, 40764 Langenfeld | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii B na kategorię A | 21.11.2013 |
| Niemcy | Jet Executive International Charter GmbH & Co. KG | Mündelheimer Weg 50 40472 Düsseldorf | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii A na kategorię B | 12.2.2013 |
| Hiszpania | Aeronova, S.L. | Polígono Industrial El Oliveral, Bloque A, Nave 2, Fase 3 - 46394 Ribarroja (Valencia) | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii B na kategorię A | 11.9.2013 |
| Zjednoczone Królestwo | British International Helicopter Services Ltd | Anson House, Coventry Airport, Coventry. CV8 3AZ | pasażerów/ładunków/poczty | z kategorii A na kategorię B | 8.10.2013 |

**Zmiana kategorii przewozowej**

| Państwo członkowskie | Nazwa przewoźnika lotniczego | Adres przewoźnika lotniczego | Uprzednio upoważniony do przewozu | Upoważniony do przewozu | Kategoria | Decyzja obowiązuje od dnia |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Niemcy | B-Air Charter GmbH & Co. KG | Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt | pasażerów | pasażerów/ładunków/ poczty | B | 19.2.2013 |
| Polska | Flyjet sp. z o.o. | al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa | pasażerów | pasażerów/ładunków | A | 11.6.2013 |
| Polska | Small Planet Airlines sp. z o.o. | ul. 17 Stycznia 45B, 02-146 Warszawa | pasażerów | pasażerów/ładunków | A | 24.9.2013 |

V

*(Ogłoszenia)*

# POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

# KOMISJA EUROPEJSKA

## Zgłoszenie zamiaru koncentracji

## (Sprawa M.7233 – Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni)

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2014/C 137/08)

1. W dniu 29 kwietnia 2014 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004, Komisja Europejska otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji ([1]), w wyniku której przedsiębiorstwo Alianz SpA (Włochy), kontrolowane ostatecznie przez Allianz Group (Niemcy) przejmuje, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, kontrolę nad kontynuującym działalność przedsiębiorstwem ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie („spółka przejmowana", Włochy) stanowiącym obecnie własność UnipolSai Assicurazioni SpA („UnipolSai", Włochy), w drodze zakupu aktywów.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

— w przypadku przedsiębiorstwa Allianz: ubezpieczenia na życie i ubezpieczenia niebędące ubezpieczeniami na życie oraz zarządzanie aktywami,

— w przypadku spółki przejmowanej: ubezpieczenia niebędące ubezpieczeniami na życie.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona transakcja może wchodzić w zakres rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednocześnie Komisja Europejska zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag o planowanej koncentracji.

Komisja Europejska musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (+32 22964301), pocztą elektroniczną na adres: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu lub listownie, podając numer referencyjny: M.7233 – Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

([1]) Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 (rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw).

ISSN 1977-1002 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5228 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL