

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 195



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 55

3 iulie 2012

Număr de referință

Cuprins

Pagina

II Comunicări

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

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

RO

Preț:
3 EUR⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

IV Informări

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2012/C 195/07	Rata de schimb a monedei euro	4
2012/C 195/08	Avizul Comitetului consultativ în materie de concentrări economice prezentat în cadrul reuniunii din 13 ianuarie 2011 privind un proiect preliminar de decizie referitor la cazul COMP/M.5830 – Olympic/Aegean – Raportor: Regatul Unit	5
2012/C 195/09	Raport final al consilierului-auditor – COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines	7
2012/C 195/10	Rezumatul Deciziei Comisiei din 26 ianuarie 2011 privind declararea unei concentrări ca fiind incompatibilă cu piața comună și cu Acordul privind SEE (Cazul COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines) [notificat cu numărul C(2011) 316 final] ⁽¹⁾	11

V Anunțuri

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII COMERCIALE COMUNE

Comisia Europeană

2012/C 195/11	Aviz de expirare iminentă a anumitor măsuri antidumping	18
---------------	---	----

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2012/C 195/01)

La data de 25 iunie 2012, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba franceză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32012M6592. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2012/C 195/02)

La data de 22 iunie 2012, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32012M6546. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.

Non-opoziție la o concentrare notificată
(Cazul COMP/M.6559 – Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2012/C 195/03)

La data de 25 iunie 2012, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32012M6559. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.

Non-opoziție la o concentrare notificată
(Cazul COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement)
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2012/C 195/04)

La data de 19 iunie 2012, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba germană și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
 - în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32012M6583. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.
-

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2012/C 195/05)

La data de 19 iunie 2012, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32012M6614. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2012/C 195/06)

La data de 25 iunie 2012, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
 - în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32012M6617. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.
-

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

2 iulie 2012

(2012/C 195/07)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb
USD dolar american	1,2593	AUD dolar australian	1,2283
JPY yen japonez	100,51	CAD dolar canadian	1,2808
DKK coroana daneză	7,4343	HKD dolar Hong Kong	9,7676
GBP lira sterlină	0,80410	NZD dolar neozeelandez	1,5667
SEK coroana suedeză	8,7440	SGD dolar Singapore	1,5959
CHF franc elvețian	1,2015	KRW won sud-coreean	1 440,68
ISK coroana islandeză		ZAR rand sud-african	10,2766
NOK coroana norvegiană	7,5255	CNY yuan renminbi chinezesc	7,9948
BGN leva bulgărească	1,9558	HRK kuna croată	7,5165
CZK coroana cehă	25,515	IDR rupia indoneziană	11 821,43
HUF forint maghiar	286,20	MYR ringgit Malaiezia	3,9833
LTL litas lituanian	3,4528	PHP peso Filipine	52,722
LVL lats leton	0,6967	RUB rubla rusească	41,0527
PLN zlot polonez	4,2205	THB baht thailandez	39,819
RON leu românesc nou	4,4503	BRL real brazilian	2,5347
TRY lira turcească	2,2775	MXN peso mexican	16,7865
		INR rupie indiană	69,8180

⁽¹⁾ Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

Avizul Comitetului consultativ în materie de concentrări economice prezentat în cadrul reuniunii din 13 ianuarie 2011 privind un proiect preliminar de decizie referitor la cazul COMP/M.5830 – Olympic/Aegean

Raportor: Regatul Unit

(2012/C 195/08)

Concentrare

1. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată constituie o concentrare în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice.
2. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată are o dimensiune comunitară în sensul articolului 1 alineatul (3) din Regulamentul CE privind concentrările economice.

Definiția pieței

3. Comitetul consultativ este de acord cu definițiile piețelor relevante, astfel cum apar în proiectul de decizie.

În special, Comitetul consultativ este de acord cu abordarea Comisiei de a lăsa deschisă în acest caz:

- (a) distincția între pasagerii sensibili la factorul timp și pasagerii indiferenți la acest factor; precum și
- (b) includerea serviciilor de transport cu feribotul în cadrul pieței relevante pentru pasagerii indiferenți la factorul timp în cazul a 7 rute specificate în proiectul de decizie.

Situație existentă în absența concentrării (scenariu contrafactual)

4. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia, pentru evaluarea mediului concurențial al concentrării propuse, cea mai probabilă situație existentă în absența concentrării (scenariu contrafactual relevant) este aceea în care Aegean și Olympic Air ar continua să fie în relații concurențiale efective în cazul a 10 rute interne grecești și pe o serie de rute internaționale specificate în proiectul de decizie.

Evaluarea din punctul de vedere al concurenței

5. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia tranzacția notificată creează un obstacol important în calea concurenței efective ca urmare a eliminării concurenței reale între Aegean și Olympic Air în cazul următoarelor 9 rute interne:
 - (a) Atena-Salonic;
 - (b) Atena-Herakleion;
 - (c) Atena-Chania;
 - (d) Atena-Rodos;
 - (e) Atena-Santorini;
 - (f) Atena-Mitilini;
 - (g) Atena-Chios;
 - (h) Atena-Kos și
 - (i) Atena-Samos.
6. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată ar crea obstacole semnificative în calea concurenței efective ca urmare a eliminării unui nou concurent potențial credibil pe ruta Atena-Corfu.
7. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată nu ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective în ceea ce privește rutele din Grecia care fac obiectul unei OSP.
8. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia operațiunea notificată nu ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective în ceea ce privește piața serviciilor de asistență la sol din Grecia.

Intrare pe piață

9. Comitetul consultativ împărtășește concluzia Comisiei potrivit căreia, după realizarea concentrării, în viitorul previzibil, este puțin probabilă intrarea pe piață a unor transportatori internaționali și/sau naționali care să-și stabilească o bază pe aeroportul din Atena.

Situația financiară a părților

10. Deși nu au fost invocate în mod oficial de părțile care au transmis notificarea, Comitetul consultativ este de acord cu analiza realizată de Comisie privind criteriile concentrării de salvare și împărtășește concluzia Comisiei conform căreia aceste criterii nu sunt îndeplinite în cazul de față.

Angajamentele prezentate de părțile care au realizat notificarea

11. Comitetul consultativ împărtășește evaluarea Comisiei potrivit căreia angajamentele finale prezentate la 6 decembrie 2010 de părțile care au realizat notificarea nu aduc o soluție adecvată problemelor de concurență identificate în analiza de piață și, prin urmare, nu sunt de natură să elimine obstacolul semnificativ în calea concurenței efective care rezultă în urma concentrării.
12. Comitetul consultativ împărtășește evaluarea Comisiei potrivit căreia angajamentele finale prezentate de părțile care au realizat notificarea la 6 decembrie 2010 nu ar conduce la intrări pe piață probabile, suficiente și în timp util ale uneia sau mai multor companii aeriene.
13. Comitetul consultativ împărtășește evaluarea Comisiei conform căreia, în absența unor intrări pe piață probabile, suficiente și în timp util, simpla existență a angajamentelor nu ar influența entitatea nou-creată și nu ar compensa efectele anticoncurențiale ale tranzacției propuse.

Concluzie

14. Comitetul consultativ împărtășește concluzia Comisiei potrivit căreia, având în vedere efectele anticoncurențiale ale tranzacțiilor propuse și, în absența unei soluții adecvate, concentrarea notificată trebuie declarată incompatibilă cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE.
-

Raport final al consilierului-auditor ⁽¹⁾
COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines
(2012/C 195/09)

INTRODUCERE

În data de 24 iunie 2010, cele trei grupuri de societăți grecești, Vassilakis, Marfin Investment și Laskaridis (denumite împreună „părțile care au realizat notificarea”), au notificat Comisia cu privire la dobândirea controlului în comun, prin achiziționare de acțiuni, asupra unei societăți nou-create, inclusiv asupra activităților desfășurate de Aegean Airlines SA și Olympic Air SA.

În urma examinării notificării, Comisia a concluzionat că operațiunea intră în sfera de aplicare a Regulamentului privind concentrările economice ⁽²⁾ și că operațiunea ridică îndoeli serioase cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă și cu Acordul privind Spațiul Economic European. Prin urmare, la 30 iulie 2010, Comisia a inițiat procedura și a demarat cea de a doua fază a investigației în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice.

PROCEDURA ÎN CADRUL FAZEI A II-A

La 20 octombrie 2010, o comunicare privind obiecțiunile a fost transmisă părților care fac notificarea („CO”), în cadrul căreia Comisia și-a prezentat concluzia preliminară conform căreia concentrarea ar crea obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piețele serviciilor regulate de transport aerian de pasageri în cazul a 11 rute interne din Grecia și în cazul a două rute internaționale ca urmare a eliminării concurenței efective, precum și în cazul a cinci rute interne din Grecia, ca urmare a eliminării concurenței potențiale; în plus, și pe piața atribuirii rutelor din Grecia care fac obiectul unei obligații de serviciu public (denumite în continuare „OSP”) și pe cea a furnizării de servicii de asistență la sol în aeroporturile grecești. Părțile care au realizat notificarea au prezentat observații scrise cu privire la CO în termenul-limită stabilit, respectiv 5 noiembrie 2010.

ACCESUL LA DOSAR

După ce li s-a permis accesul la dosar, părțile care au realizat notificarea au înaintat o cerere consilierului-auditor la data de 3 noiembrie 2010 pentru accesul suplimentar la anumite informații incluse în dosar care au fost prelucrate din motive de confidențialitate de către furnizorul de informații (denumite în continuare „informațiile solicitate”). Părțile care au realizat notificarea au susținut că informațiile solicitate ar putea conține informații privind intrarea pe piețele relevante a unui posibil concurent, fapt ce ar avea efecte asupra analizei concurențiale. În urma unei evaluări a cererilor prezentate de furnizorul de informații, s-a acordat acces deplin părților care au realizat notificarea la unele dintre informațiile solicitate. Pentru alte părți din informațiile solicitate, furnizorul de informații a fost de acord cu dezvăluirea parțială a acestora reprezentantului juridic al părților care au realizat notificarea în temeiul unui acord privind nedivulgarea informațiilor care restricționează utilizarea informațiilor făcute astfel accesibile. În cadrul procedurii privind accesul la dosar, Comisia a oferit deja părților acces la alte informații din dosar, în conformitate cu o procedură similară privind un acord de nedivulgare a informațiilor. În plus, în ceea ce privește restul informațiilor solicitate, am constatat că acestea reprezintă secrete de afaceri și dezvăluirea acestora nu era necesară pentru a proteja dreptul la apărare al părților care au realizat notificarea. În data de 10 noiembrie 2010, în temeiul articolului 8 din mandat, decizia a fost comunicată părților care au realizat notificarea. Părțile care au realizat notificarea nu au formulat nicio observație cu privire la acest aspect.

ADMITEREA PĂRȚILOR TERȚE

Au fost primite cereri de admitere în cadrul procedurii de la următoarele șapte părți terțe: Athens Airways SA, EKPIZO – Asociația greacă a consumatorilor, Goldair Handling SA, Swissport Hellas SUD SA, Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA, Sky Express SA și Asociația elenă a piloților de linii aeriene („HALPA”). Am admis toate părțile, cu excepția Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA și Sky Express SA care nu au răspuns solicitărilor de oferire a unor clarificări și informații suplimentare.

⁽¹⁾ În temeiul articolelor 15 și 16 din Decizia 2001/462/CE, CECO a Comisiei din 23 mai 2001 privind mandatul consilierilor-auditori în anumite proceduri în domeniul concurenței – JO L 162, 19.6.2001, p. 21 (denumit în continuare „mandatul”).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 24, 29.1.2004, p. 1). Începând cu 1 decembrie 2009, Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) a introdus anumite modificări, precum înlocuirea termenului de „Comunitate” cu „Uniune” și a celui de „piață comună” cu „piață internă”. În cadrul prezentei decizii va fi folosită terminologia TFUE.

În conformitate cu articolul 16 din Regulamentul de aplicare ⁽¹⁾, părților terțe admise le-au fost furnizate informații cu privire la natura și la obiectul procedurii și au fost invitate de Comisie să prezinte observații. Comisia a continuat să le furnizeze informații suplimentare pe toată durata procedurii.

Părțile care au realizat notificarea au solicitat retragerea statutului de parte terță interesată acordat companiei Athens Airways. Acestea au susținut că Athens Airways nu mai putea demonstra un interes suficient în cadrul procedurii, având în vedere că, din septembrie 2010, nu mai era activă pe piața greacă internă a transportului aerian de pasageri. Părților care au realizat notificarea li s-a răspuns că modificarea activităților aeriene ale Athens Airways nu înseamnă că aceasta nu mai demonstrează un interes suficient. Părțile care au realizat notificarea și-au reiterat cererea, aceasta fiind în cele din urmă respinsă întrucât Athens Airways a demonstrat un interes suficient pe durata procedurii, având în vedere că, la momentul respectiv, la prima vedere, compania a părut a fi un concurent potențial și a participat activ la aceasta.

În urma evaluării cererilor scrise de a participa la audierea orală, am admis solicitările Atena Airways, EKPIZO și Swissport Hellas SUD. Goldair Handling nu a solicitat participarea la audiere. HALPA nu a participat la audiere întrucât solicitarea sa de a fi admisă în calitate de parte terță interesată a fost prezentată și acceptată după ce audierea a avut deja loc.

AUDIEREA

În răspunsul acestora la comunicarea privind obiecțiunile, părțile care au realizat notificarea și-au exercitat dreptul de a fi audiate în cadrul unei audieri care a avut loc în data de 11 noiembrie 2010.

Părțile care au realizat notificarea au fost reprezentate în cadrul audierii de reprezentanți ai Marfin Investment Group și Vassilakis, asistați de reprezentantul lor juridic extern și de experți economici. Din partea Comisiei au participat la audiere o parte a membrilor cabinetului comisarului Almunia, vicepreședinte al Comisiei, și a conducerii la nivel înalt a Direcției Generale Concurență, echipa de proiect, economistul-șef al echipei, precum și reprezentanți ai Serviciului Juridic, ai Direcției Generale Întreprinderi și Industrie și ai Direcției Generale pentru Mobilitate și Transporturi.

La cererea părților care au realizat notificarea, audierea a avut loc, parțial, în cadrul unei sesiuni închise.

FAZA ULTERIOARĂ AUDIERII

În urma audierii, părțile care au realizat notificarea au prezentat un prim set de angajamente la 12 noiembrie 2010, care au fost înlocuite de un pachet revizuit în mod substanțial în urma unei reuniuni cu DG Concurență privind evoluția cazului. Angajamentele se refereau la piața transportului aerian de pasageri pe patru rute interne din Grecia pe care Olympic Air și Aegean Airlines sunt concurenți direcți, precum și la piața atribuirii rutelor din Grecia care fac obiectul unei OSP. Acestea au constatat în eliberarea anumitor sloturi și alte măsuri auxiliare, precum posibilitatea ca un nou operator să încheie acorduri interlinie cu entitatea nou-creată în urma concentrării. Comisia a lansat un test de piață pentru a colecta opiniile cu privire la eficacitatea angajamentelor prezentate și capacitatea acestora de a menține mediul concurențial.

La 18 noiembrie 2010, Comisia a emis o comunicare suplimentară privind obiecțiunile („CSO”). În CSO, Comisia a oferit clarificări cu privire la faptul că tranzația ar restrânge în mod semnificativ concurența efectivă pe 10 rute interne din Grecia, indiferent de definiția exactă a pieței și, în special, indiferent dacă piața ar trebui divizată în pasageri sensibili la factorul timp și pasageri indiferenți la acest factor, întrucât evaluarea concurențială ar rămâne în esență aceeași, chiar dacă piața care ar trebui luată în considerare ar include toți pasagerii. Ulterior, a analizat efectele operațiunii notificate asupra concurenței, în esență, în același mod ca și cel utilizat în CO. Părțile care au realizat notificarea au răspuns în data de 23 noiembrie 2010 fără a solicita o audiere. În schimb, părțile care au realizat notificarea au solicitat și li s-a acordat posibilitatea de a-și face cunoscute punctele de vedere în cadrul unei reuniuni cu DG Concurență.

La 6 decembrie 2010, Comisia a trimis o scrisoare de expunere a faptelor către părțile care au realizat notificarea. Scrisoarea abordează exclusiv efectele concurenței în sectorul transportului cu feribotul pe piețele relevante și cuprinde o analiză economică în sprijinul concluziilor formulate de Comisie în comunicarea privind obiecțiunile și comunicarea suplimentară privind obiecțiunile. Concluzia exprimată este că serviciile de transport cu feribotul sunt doar un substitut îndepărtat pentru serviciile de transport aerian.

Părțile care au realizat notificarea au afirmat că scrisoarea de expunere a faptelor a ridicat câteva probleme procedurale. În primul rând, acestea au considerat că nu au avut acces suficient la datele subiacente pentru a

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 802/2004 al Comisiei de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 33, 30.4.2004, p. 1). Regulamentul a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1033/2008 al Comisiei (JO L 279, 22.10.2008, p. 3).

putea formula observații pertinente pe marginea analizei economice expuse în scrisoare. Ca răspuns, Comisia a decis, în acord cu furnizorii de informații, să amenajeze o cameră securizată, pentru a putea da acces la date consilierilor economici ai părților care au realizat notificarea, sub rezerva respectării confidențialității. Având în vedere că nu am primit alte observații în acest sens, consider că această problemă a fost rezolvată.

În al doilea rând, părțile care au realizat notificarea au considerat că scrisoarea conținea elemente și analize noi pe care Comisia ar fi trebuit să le prezinte în cadrul unei comunicări suplimentare privind obiecțiunile. De asemenea, au cerut să fie audiate cu privire la CSO în cadrul unei audieri. Prin scrisoarea din 15 decembrie 2010, am respins solicitarea în acest sens a părților care au realizat notificarea. Am considerat că scrisoarea nu conținea obiecțiuni noi sau modificate, ci se referea la elemente de probă colectate de către Comisie înainte de adoptarea comunicării privind obiecțiunile care au fost parțial prezentate în comunicarea privind obiecțiunile și care susțineau obiecțiunile deja prezentate în comunicarea privind obiecțiunile și comunicarea suplimentară privind obiecțiunile. Prin urmare, părțile care au realizat notificarea nu puteau să se prevaleze de dreptul de a obține o audiere în legătură cu scrisoarea de expunere a faptelor. În plus, chiar dacă, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare, în ceea ce privește organizarea unei alte audieri, Comisia dispune de o marjă completă de apreciere, am ajuns la concluzia că, în acest caz, nu se justifică, întrucât aspectele vizate în scrisoarea de expunere a faptelor au o amploare limitată, iar părțile care au realizat notificarea au putut să își exercite pe deplin dreptul de a fi audiate prin prezentarea observațiilor scrise cu privire la aspectele relevate în scrisoare. Cu toate acestea, Comisia a fost de acord cu organizarea unei reuniuni, în data de 17 decembrie 2010, în vederea discutării problemelor ridicate în scrisoare cu părțile care au realizat notificarea.

În fine, în răspunsul lor la scrisoarea de expunere a faptelor, părțile care au realizat notificarea au obiectat cu privire la trimiterea acestora în ziua a 70-a a fazei a II-a a procedurii, considerând că aceasta ar reprezenta o încălcare a dreptului lor la apărare și o violare a dreptului la un proces echitabil, în conformitate cu articolul 6 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului. Părțile au susținut că dreptul la un proces echitabil ar fi încălcat prin prezentarea de către acestea a unor propuneri de angajamente în condițiile existenței unei scrisori de expunere a faptelor care menționa că anumite aspecte privind concurența rămân deschise pentru Comisie. Mai mult, acestea au afirmat că, având în vedere data publicării scrisorii de expunere a faptelor, Comisia nu putea lua în considerare observațiile acestora formulate cu privire la scrisoarea de expunere a faptelor înainte de a demara evaluarea răspunsurilor la ancheta de piață privind ultima propunere de angajament. Cu toate acestea, nu mi-a fost transmisă nicio cerere specifică privind obiecțiunea mai sus. Am considerat, cu toate acestea, că obiecția nu era fondată și am hotărât că nu este necesară nicio măsură în acest sens. A fost evidențiat deja faptul că scrisoarea de expunere a faptelor nu a modificat niciuna dintre obiecțiunile existente. Prin urmare, nu a putut afecta în mod negativ posibilitatea părților care au realizat notificarea de a propune angajamente Comisiei. În plus, nu a existat niciun motiv să se presupună imposibilitatea Comisiei de a lua în considerare răspunsul părților care au realizat notificarea la scrisoarea de expunere a faptelor și consecințele posibile pentru ultima propunere de angajament. Într-adevăr, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul privind concentrările economice, părțile au dreptul să își facă cunoscute punctele de vedere cu privire la obiecțiunile formulate de Comisie până la consultarea Comitetului consultativ, iar Comisia este obligată să ia în considerare orice observație transmisă până la acel moment. În fine, atunci când se evaluează presupuse încălcări ale dreptului la apărare și ale dreptului la un proces echitabil, este necesar să se ia în considerare imperativul celerității, care caracterizează dispozițiile generale ale Regulamentului privind concentrările economice⁽¹⁾. Prin urmare, este adesea inevitabil ca măsurile procedurale necesare să se suprapună, fără a putea fi separate într-o manieră rigidă.

ALTE ANGAJAMENTE ȘI CONSULTAREA ACTORILOR EXISTENȚI PE PIAȚĂ

În baza rezultatelor inițiale ale primei anchete de piață, la 29 noiembrie 2010, părțile care au realizat notificarea au prezentat Comisiei un nou set de angajamente care au fost ulterior modificate la 6 decembrie 2010. Acestea din urmă au extins domeniul de aplicare al angajamentelor pentru a acoperi toate cele 9 rute interne în cazul cărora persistau preocupările privind concurența efectivă și includeau, de asemenea, acces nediscriminatoriu la serviciile de asistență la sol, reparație, întreținere și revizie disponibile pe aeroportul din Atena sau pe orice aeroport de destinație pentru perechile de orașe identificate relevante. Comisia a lansat o a doua anchetă de piață în data de 6 decembrie 2010 și a informat ulterior părțile care au realizat notificarea în cadrul unei reuniuni privind stadiul de evoluție al procedurii.

Nu mi s-a solicitat să analizez obiectivitatea celor două anchete de piață realizate de Comisie în vederea evaluării impactului concurențial al pachetelor de angajamente propuse de părțile care au realizat notificarea⁽²⁾. Prin urmare, nu pare să fi apărut nicio problemă în acest sens.

⁽¹⁾ A se vedea cauza T-210/01, General Electric/Comisie, Rec., 2005, p. II-5575, punctul 702.

⁽²⁾ Articolul 14 din mandat.

PROIECTUL DE DECIZIE

Proiectul de decizie finală care interzice concentrarea propusă nu menține toate obiecțiunile specificate în comunicarea privind obiecțiunile. S-a renunțat la anumite obiecțiuni, în special cele privind transportul aerian de pasageri pe cele două rute internaționale și pe mai multe rute interne ⁽¹⁾. De asemenea, sunt eliminate din comunicarea privind obiecțiunile problemele de concurență privind piețele din Grecia pentru atribuirea rutelor care fac obiectul unei OSP și piețele privind furnizarea de servicii de asistență la sol.

În ceea ce privește ruta Atena–Alexandroupolis, comunicarea privind obiecțiunile a ajuns la concluzia preliminară potrivit căreia concentrarea propusă ar denatura concurența *efectivă* între Aegean Airlines și Olympic Air. Cu toate acestea, informațiile disponibile într-un stadiu avansat al procedurii au relevat faptul că Olympic Air nu ar exploata această rută în sezonul estival 2011. În baza acestui argument, în special, Comisia a concluzionat că, pe această rută, nu ar denatura concurența *efectivă* ca urmare a concentrării propuse. Cu toate acestea, proiectul de decizie înaintat Comitetului consultativ a concluzionat că operațiunea de concentrare propusă ar produce o denaturare a concurenței *potențiale* dintre Aegean Airlines și Olympic Air. Am considerat că aceasta ar încălca dreptul părților care au realizat notificarea de a fi audiate, întrucât nu au avut posibilitatea de a-și face cunoscute opiniile cu privire la modificarea acestei obiecțiuni. Prin urmare, am informat Comitetul consultativ și serviciile competente ale Comisiei, precum și pe comisarul Almunia, vicepreședinte al Comisiei. Ulterior, Comisia a decis să nu păstreze această obiecțiune modificată în proiectul de decizie finală.

Prin urmare, proiectul de decizie menține doar obiecțiunile privind denaturarea concurenței *efective* reale pe piețele pentru transportul aerian de pasageri pe nouă rute interne ⁽²⁾, precum și denaturarea concurenței *potențiale* pe o rută internă ⁽³⁾. În ceea ce privește aceste obiecțiuni, Comisia a respectat pe deplin dreptul părților care au realizat notificarea de a fi audiate.

CONCLUZIE

Prin urmare, consider că, în acest caz, dreptul tuturor participanților la procedură de a fi audiați a fost pe deplin respectat.

Bruxelles, 19 ianuarie 2011.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Atena–Mykonos și Atena–Alexandroupolis, în ceea ce privește denaturarea concurenței *efective* și Atena–Limnos, Atena–Kavala, Atena–Kefallonia și Atena–Ioannina în ceea ce privește denaturarea concurenței *potențiale*, conform celor menționate în comunicarea privind obiecțiunile.

⁽²⁾ Aceste rute sunt următoarele: Atena–Salonic, Atena–Herakleion, Atena–Chania, Atena–Rodos, Atena–Santorini, Atena–Mytilini, Atena–Chios, Atena–Kos și Atena–Samos.

⁽³⁾ Ruta în cauză este Atena–Corfou.

Rezumatul Deciziei Comisiei**din 26 ianuarie 2011****privind declararea unei concentrări ca fiind incompatibilă cu piața comună și cu Acordul privind SEE****(Cazul COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines)***[notificat cu numărul C(2011) 316 final]***(Numai textul în limba engleză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)****(2012/C 195/10)**

La 26 ianuarie 2011, Comisia a adoptat o decizie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi („Regulamentul privind concentrările economice”) ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (3). O versiune neconfidențială a textului integral al deciziei este disponibilă în limba autentică a cazului pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență, la următoarea adresă:

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

(1) La 24 iunie 2010, Comisia a primit o notificare a unei concentrări propuse („operațiunea”), în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului („Regulamentul privind concentrările economice”), prin care grupul de societăți Vassilakis, Grecia („Vassilakis”), grupul de investiții Marfin, Grecia („Marfin”) și grupul de societăți Laskaridis, Grecia („Laskaridis”) (denumite împreună „părțile”), dobândesc controlul în comun prin achiziționare de acțiuni asupra unei societăți nou-create („societatea nou-creată”), inclusiv asupra activităților desfășurate de următoarele întreprinderi anterior independente:

(a) Aegean Airlines SA („Aegean”); și

(b) Olympic Air SA („Olympic Air”), Olympic Handling SA („Olympic Handling”) și Olympic Engineering SA („Olympic Engineering”) (denumite împreună „Olympic”).

I. PĂRȚI

(2) Vassilakis este o grup grec privat de companii, cu investiții în sectorul aviației (Marea Egee), al asistenței la sol (Goldair Handling), al închirierii și leasingului de autoturisme, precum și al importului și distribuției de autoturisme.

(3) Marfin este un grup de investiții cu investiții prezent în sectorul aviației (Olympic Air), al asistenței la sol (Olympic Handling), al serviciilor întreținere, reparații și revizie (Olympic Engineering), al serviciilor de catering la bordul aeronavelor (Olympic catering), precum și al transportului maritim (inclusiv serviciile oferite de companiile maritime Attica Group’s Superfast și Blue Star ale grupului Atica care sunt active pe mai multe rute între Grecia continentală și insulele din Marea Egee, precum și alte servicii de transport de pasageri și autoturisme servicii de

transport de mărfuri în zona Mării Adriatice), asistență medicală, IT și telecomunicații, turism și agrement și sectorul produselor alimentare și al băuturilor.

(4) Laskaridis este un grup grec privat de companii, cu investiții în sectorul aviației (Aegean), al transportului maritim și al șantierelor navale, al asistenței la sol, turismului și în sectorul imobiliar.

(5) Aegean este o companie elenă de transport aerian independentă, cotate la bursă, care asigură transportul regulat de pasageri și transportul de tip charter, precum și transportul de marfă. Începând cu 1999, Aegean a oferit zboruri regulate pe rutele interne din Grecia, precum și zboruri internaționale pe rute de distanță scurtă. Compania are în exploatare o bază situată pe Aeroportul internațional din Atena și, în prezent, efectuează zboruri în peste 45 de destinații pe distanță scurtă (inclusiv unele destinații supuse obligației de serviciu public). Aegean este membră a Star Alliance din 30 iunie 2010 ⁽²⁾.

(6) Olympic este controlată exclusiv de grupul Marfin și este compusă din trei entități:

(i) Olympic Air este prezentă în sectorul transportului aerian de pasageri și de mărfuri. A început să funcționeze la 1 octombrie 2009 în urma privatizării fostei companii Olympic Airlines, în cadrul căreia Marfin a dobândit marca, sloturile orare și licențele companiei în aflate în proces de lichidare ⁽³⁾. Olympic Air exploatează o platformă pe Aeroportul internațional din Atena („AIA”) și deservește aproximativ 40 de destinații pe distanță scurtă (inclusiv unele supuse obligației de serviciu public). Compania nu aparține niciunei alianțe;

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1. Începând cu 1 decembrie 2009, Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) a introdus anumite modificări, precum înlocuirea termenului de „Comunitate” cu cel de „Uniune” și a celui de „piață comună” cu cel de „piață internă”. În cadrul prezentei decizii va fi folosită terminologia TFUE.

⁽²⁾ Se preconizează ca entitatea rezultată în urma concentrării să devină un membru al Star Alliance.

⁽³⁾ Crearea noii companii Olympic a fost aprobată de Comisia Europeană (a se vedea cazurile de ajutor de stat N 321/08, N322/08 și N 323/08) întrucât angajamentele asumate de autoritățile elene au fost respectate pe deplin.

- (ii) Olympic Handling oferă o gamă completă de servicii de asistență la sol pentru 39 de aeroporturi grecești, deservind atât Olympic Air, cât și companii aeriene terțe;
- (iii) în prezent, Olympic Engineering este în faza de înființare și va fi prezentă în sectorul furnizării de servicii de întreținere, reparații și revizie, serviciile variind de la gestionarea unor evenimente de ordin general pentru o anume aeronavă, la oferirea unei game complete de servicii de asistență destinate aeronavelor comerciale.

II. DIMENSIUNEA UE A CONCENTRĂRII

- (7) Operațiunea vizează preluarea controlului în comun asupra unei societăți nou-create și, prin urmare, reprezintă o concentrare în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice.
- (8) Operațiunea are dimensiune comunitară în sensul articolului 1 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice.

III. PROCEDURĂ

- (9) După prima fază de analiză a pieței, Comisia a concluzionat că operațiunea intră în sfera de aplicare a Regulamentului privind concentrările economice și că există îndoeli serioase cu privire la compatibilitatea acesteia cu piața internă și cu Acordul privind SEE. În consecință, la 30 iulie 2010, Comisia a inițiat procedura prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice.
- (10) Cea de a doua fază de analiză a pieței a confirmat existența unor probleme de concurență în ceea ce privește mai multe piețe, fapt ce a condus la adoptarea unei comunicări a obiecțiunilor („CO”) la data de 20 octombrie 2010. Părțile au avut posibilitatea de a-și face cunoscute observațiile prin intermediul unui răspuns scris la comunicarea privind obiecțiunile și în cadrul unei dezbateri orale care a avut loc la 11 noiembrie 2010. În data de 18 noiembrie 2010, o comunicare a obiecțiilor suplimentară („COS”) a fost transmisă părților, iar la 6 decembrie 2010, Comisia a trimis părților o scrisoare de expunere a faptelor.
- (11) La 12 noiembrie 2010, părțile au prezentat angajamente, în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind concentrările economice. Angajamentele au fost modificate cu trei ocazii și au avut ca rezultat prezentarea unui set final de angajamente la 6 decembrie 2010. Pentru a centraliza punctele de vedere ale actorilor de pe piață cu privire la eficacitatea angajamentelor propuse, Comisia a efectuat două teste de piață.
- (12) La 26 ianuarie 2011, în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, Comisia a adoptat o decizie prin care declara operațiunea drept incompatibilă cu piața internă și cu Acordul privind SEE (denumită în continuare „decizia”).

IV. PIEȚELE RELEVANTE

1. Transportul aerian de pasageri

1.1. *Abordarea convențională – punct de origine/punct de destinație (O&D)*

- (13) Operațiunea este evaluată pe baza abordării „punct de origine/punct de destinație” (O&D), și anume fiecare

O&D reprezintă o piață distinctă cu propriile caracteristici în ceea ce privește structura pasagerilor și caracteristicile produsului.

1.2. *Pasageri sensibili la factorul timp/pasageri indiferenți la factorul timp*

- (14) În general, Comisia face distincție între două categorii de pasageri, care prezintă o sensibilitate diferită la factorul preț. Pasagerii sensibili la factorul timp (indiferenți la factorul preț) tind să călătorească în scopuri de afaceri, solicită adesea bilete care oferă un grad semnificativ de flexibilitate (respectiv costuri de anulare zero și modificarea fără penalizări a orei de plecare etc.) și sunt dispuși să plătească prețuri mai mari pentru a beneficia de această flexibilitate. Clienții indiferenți la factorul timp (dar sensibili la factorul preț) călătoresc, cu precădere, în scopuri de agrement sau pentru a-și vizita prietenii și rudele și, în mod normal, își rezervă biletele cu mult timp în avans și nu au nevoie de flexibilitate în ceea ce privește rezervarea.

- (15) Analiza de piață a arătat că pasagerii sensibili la factorul timp și cei indiferenți la acest factor reprezintă două grupuri distincte de pasageri. Cu toate acestea, rămâne deschisă întrebarea dacă, în sensul prezentei decizii, pasagerii sensibili la factorul timp și cei indiferenți la acest factor aparțin unor piețe diferite sau dacă trebuie definită o piață unică care să cuprindă toți pasagerii, având în vedere că evaluarea din punct de vedere al concurenței rămâne aceeași, indiferent de definiția exactă a pieței.

1.3. *Substituție intermodală*

- (16) La definirea piețelor relevante O&D pentru serviciile de transport aerian, Comisia a luat în considerare anterior alte alternative de transport, în măsura în care acestea se pot substitui transportului aerian pe rutele în cauză (competiție intermodală).
- (17) În cazul de față, părțile au susținut că acest tip de concurență intermodală venită din partea feriboturilor este relevantă în cazul rutelor Atena-Herakleion, Atena-Chania, Atena-Rodos, Atena-Mykonos, Atena-Santorini, Atena-Mytilini, Atena-Chios, Atena-Kos și Atena-Samos, în măsura în care feriboturile ar trebui incluse în cadrul pieței relevante, împreună cu serviciile aeriene. De asemenea, serviciile feroviare ar trebui incluse în piața relevantă pe ruta Atena-Salonic.
- (18) Cu toate acestea, analiza de piață a arătat că, în general, transportul cu feribotul este un substitut îndepărtat pentru transportul aerian pe toate rutele problematice, întrucât serviciile de transport cu feribotul reprezintă un produs care diferă în mod semnificativ de serviciile aeriene prin aspecte concurențiale importante, precum prețul, timpul total de călătorie, orarele disponibile, precum și calitatea, confortul și fiabilitatea serviciului. Analiza de piață a evidențiat, de asemenea, că nici Aegean, nici Olympic Air, nu iau în considerare transportul cu feribotul atunci când stabilesc prețurile.

- (19) În plus, analiza de piață a arătat că există, de asemenea, diferențe considerabile între serviciile feroviare și cele aeriene în ceea ce privește aspecte concurențiale importante, precum durata transportului, frecvența acestuia, calitatea și confortul oferite de servicii și că Aegean, Olympic Air și concurenții acestora nu consideră că serviciile feroviare exercită o presiune concurențială considerabilă.

1.4. Concluzie privind definițiile piețelor

- (20) În ceea ce privește pasagerii sensibili la factorul timp, serviciile de transport cu feribotul și serviciile de transport aerian fac parte din două piețe separate, cu excepția rutei Atena-Mykonos. Pentru aceeași categorie de pasageri, cei sensibili la factorul timp, în cazul rutei Atena-Mykonos, serviciile aeriene și serviciile de transport cu feribotul fac parte din aceeași piață a produsului. În ceea ce privește piețele pentru pasagerii indiferenți la factorul timp și pentru toți pasagerii, în sensul prezentei decizii, rămâne deschisă întrebarea dacă serviciile aeriene și cele de transport cu feribotul aparțin aceleiași piețe, cu excepția rutelor Atena-Mykonos și Atena-Rodos, având în vedere că includerea sau nu a serviciilor de transport cu feribotul în piața cadrului pieței relevante nu ar influența evaluarea din perspectiva concurenței. După cum se va arăta în analiza detaliată a rutelor, în cazul rutelor vizate, serviciile de transport cu feribotul sunt doar substituenți îndepărtați ai serviciilor aeriene. În ceea ce privește pasagerii indiferenți la factorul timp și toți pasagerii, în cazul rutei Atena-Mykonos, serviciile aeriene și de transport cu feribotul fac parte din aceeași piață a produsului. În cazul rutei Atena-Rodos, în ceea ce privește pasagerii indiferenți la factorul timp și toți pasagerii, serviciile aeriene și de transport cu feribotul nu fac parte din aceeași piață a produsului.

- (21) În mod similar, în ceea ce privește ruta Atena-Salonic, analiza de piață a relevat că serviciile feroviare nu sunt o alternativă reală pentru serviciile aeriene, întrucât sunt de o calitate net inferioară comparativ cu serviciile aeriene. Prin urmare, în cazul rutei Atena-Salonic, serviciile de transport feroviar nu trebuie incluse în piața relevantă pentru niciun segment de pasageri.

2. Rute supuse obligației de serviciu public (denumite în continuare „OSP”)

- (22) În prezent, Olympic Air și Aegean sunt concurenți pe piață pentru obținerea în Grecia a unor rute OSP, acestea fiind atribuite de către HCAA în urma unui proces de licitație.
- (23) Având în vedere că este puțin probabil ca operațiunea să afecteze în mod semnificativ concurența efectivă pe această piață, indiferent de definiția exactă a acesteia din urmă, Comisia a lăsat deschisă definirea exactă a pieței produsului și a pieței geografice în ceea ce privește atribuirea rutelor OSP în Grecia.

3. Asistența la sol

- (24) Operațiunea a produs efecte verticale pe piața asistenței la sol în cazul a mai multor aeroporturi grecești.
- (25) În conformitate cu precedentele relevante pentru această piață, piața relevantă a produsului pentru furnizarea de servicii de asistență la sol include atât pasagerii, cât și aeronavele. În cadrul deciziei, Comisia a lăsat deschisă definiția exactă a pieței geografice, având în vedere că este puțin probabil ca operațiunea să afecteze în mod semnificativ concurența efectivă în ceea ce privește piața serviciilor de asistență la sol, indiferent de definiția exactă a pieței geografice.

4. Alte piețe

- (26) Operațiunea a produs efecte și pe alte piețe, respectiv piața serviciilor de întreținere, reparație și revizie, pe piața serviciilor de catering la bordul aeronavelor și pe piața vânzării de bilete de avion către agențiile de turism. În cadrul deciziei, Comisia a lăsat deschisă definiția exactă a pieței cu privire la ansamblul acestor piețe, întrucât este puțin probabil ca operațiunea să afecteze în mod semnificativ concurența efectivă în ceea ce privește oricare dintre aceste piețe, indiferent de definiția exactă a pieței geografice.

V. EVALUAREA CONCURENȚIALĂ

1. Cadru analitic

- (27) La evaluarea efectelor concurențiale a unei operațiuni, Comisia trebuie să compare situația concurențială existentă după operațiune cu o situație care ar putea să existe în absența acesteia („analiză contrafactuală”).
- (28) Părțile au afirmat că piața elenă este prea mică pentru a permite unor 2 companii de transport concurente (precum Aegean și Olympic Air) să își desfășoare activitățile în mod durabil. Prin urmare, toate rutele pot fi exploatate în mod profitabil doar de un singur transportator. Prin urmare, părțile au susținut că este puțin probabil, în absența concentrării, ca Aegean și Olympic Air să continue să concureze pe o serie de rute interne și internaționale.
- (29) Conform analizei de piață, nu există motive pentru a considera că piața elenă nu poate suporta activitatea mai multor transportatori care ar putea funcționa conform unor modele de afaceri diferite. Analiza situației concurențiale care ar putea exista în absența operațiunii, arată că Aegean și Olympic Air ar putea funcționa concomitent pe piața elenă, eventual într-o formă restrucurată sau redusă.
- (30) Într-un viitor previzibil, în absența concentrării, Aegean și Olympic Air ar putea continua să concureze în cazul a zece rute interne din Grecia, respectiv Atena-Chania, Atena-Kos, Atena-Mykonos, Atena-Rodos, Atena-Samos, Atena-Mytilini, Atena-Herakleion, Atena-Chios, Atena-Santorini și Atena-Salonic. Ca urmare, Comisia a evaluat efectele eliminării concurenței pe aceste rute interne.

- (31) În ceea ce privește rutele internaționale afectate de operațiune, Comisia a lăsat deschisă întrebarea de a afla ce situație ar prevala în absența concentrării, întrucât operațiunea propusă nu ar afecta în mod semnificativ concurența efectivă pe niciuna dintre aceste rute internaționale.

2. Evaluare

2.1. Transport aerian de pasageri

2.1.1. Tranzacția conduce la cote de piață foarte mari pe o serie de rute interne din Grecia

- (32) În perioada ianuarie-iunie 2010, Olympic Air și Aegean controlau [90-100 %] dintre pasagerii care călătoreau pe legăturile grecești interne și [30-40 %] dintre pasagerii care călătoreau pe rutele internaționale din AIA.
- (33) Pe baza unei definiții a pieței care exclude transportul cu feribotul și serviciile feroviare unde sunt disponibile aceste moduri de transport, operațiunea ar fi condus la cote de piață cumulate foarte ridicate, atingând 100 % în anumite cazuri.
- (34) Dacă piețele relevante ar include celelalte moduri de transport (servicii de transport cu feribotul sau serviciile feroviare, în funcție de rută), cotele de piață combinate ale Aegean și Olympic Air ar fi în mod considerabil mai reduse. Cu toate acestea, având în vedere presiunea concurențială limitată exercitată de alte moduri de transport asupra diferitelor servicii aeriene ca urmare a caracteristicilor variate ale produsului, asemenea cote de piață ar supraestima importanța altor moduri de transport și ar subestima în mod considerabil presiunea concurențială reală exercitată reciproc de Aegean și Olympic Air.
- (35) În plus, Marfin, prin intermediul filialei sale Attica, controlează în mod exclusiv două societăți de transport cu feribotul care își desfășoară activitatea în Grecia, și anume Blue Star Ferries și Superfast Ferries. În consecință, presiunea concurențială a acestor servicii de transport cu feribotul asupra entității rezultate în urma concentrării este limitată de faptul că acestea sunt controlate de Marfin.

2.1.2. Intensitatea relației concurențiale dintre Aegean și Olympic Air

- (36) Aegean și Olympic Air au o relație concurențială foarte strânsă. Aceasta le diferențiază în mod clar de alte companii aeriene interne, prezente la o scară mult mai redusă, și de operatorii de transport cu feribotul care oferă produse diferite față de cele puse la dispoziție de Aegean și Olympic Air în ceea ce privește mai multe dimensiuni concurențiale importante și ale căror sisteme tarifare sunt mai puțin sofisticate pe rutele interne.

2.1.3. Tratatamentul rezervat rutelor aeriene la care Aegean și Olympic Air au renunțat după anunțarea operațiunii

- (37) În urma analizei documentelor interne ale Aegean și Olympic Air, Comisia a constatat că retragerea uneia sau

celeilalte companii, după anunțarea operațiunii, de pe rutele Atena-Kefallonia, Atena-Limnos, Atena-Sofia, Atena-București, Atena-Ioannina, Atena-Kavala, Atena-Tirana, Atena-Viena, Atena-Corfu, Salonic-Chania, Salonic-Herakleion, Salonic-Mytilini, Salonic-Rodos și Atena-Milano era deja luată în considerare înainte de a se angaja în dialogul privind operațiunea. Ca urmare, Comisia a considerat că aceste retrageri nu au legătură cu operațiunea de concentrare.

- (38) Prin urmare, Comisia nu a analizat aceste rute, cu excepția rutei Atena-Corfu, în cazul căreia s-a ajuns la concluzia că operațiunea ar elimina concurența posibilă între Aegean și Olympic Air.

2.1.4. Eliminarea concurenței efective și posibile pe rutele interne din Grecia

Concurență efectivă

- (39) Tranzacția ar duce la apariția unui obstacol semnificativ în calea concurenței efective, ca urmare a eliminării concurenței reale pe nouă rute interne: Atena-Salonic, Atena-Herakleion, Atena-Chania, Atena-Rodos, Atena-Santorini, Atena-Mytilini, Atena-Chios, Atena-Kos, și Atena-Samos, indiferent dacă sunt definite piețe diferite pentru pasagerii sensibili la factorul timp, pasagerii indiferenți la acest factor sau toți pasagerii (ultimele două piețe putând include servicii de transport cu feribotul ⁽¹⁾).
- (40) Într-adevăr, în ceea ce privește pasagerii sensibili la factorul timp, pentru care transportul cu feribotul nu este, în nici un caz, o alternativă, operațiunea ar fi creat un monopol *de facto* și ar fi eliminat concurența dintre doi concurenți extrem de apropiați pe aceste rute, cu excepția rutei Atena-Herakleion în cazul căreia Sky Express exploatează servicii la scară redusă. Într-adevăr, Athens Airways și-a încetat activitatea în septembrie 2010 și nicio altă companie aeriană cu zboruri regulate nu este activă în prezent pe aceste rute interne din Grecia. Chiar dacă Athens Airways și-ar relua activitatea, este puțin probabil ca aceasta să exercite o presiune suficientă asupra entității rezultate, având în vedere scara redusă a activităților acesteia. Acest fapt este valabil și pentru Sky Express în cazul rutei aeriene Atena-Herakleion, unde aceasta exploatează un zbor regulat zilnic, comparativ cu o frecvență de zece ori mai mare, cumulată pentru Aegean și Olympic.
- (41) În ceea ce privește pasagerii indiferenți la factorul timp, decizia face distincție între rutele în cazul cărora soluțiile de transport intermodal nu fac parte din aceeași piață cu serviciile aeriene (Atena-Salonic și Atena-Rodos) și restul rutelor vizate, în cazul cărora includerea serviciilor de transport cu feribotul în aceeași piață a fost lăsată deschisă:
- (a) în ceea ce privește rutele Atena-Salonic și Atena-Rodos, operațiunea ar conduce la cote de piață combinate de 90 % sau mai mari și ar elimina concurența dintre doi concurenți extrem de apropiați;

⁽¹⁾ Cu titlu de excepție față de cele menționate mai sus, mijloacele de transport intermodale nu fac parte din aceeași piață ca serviciile aeriene pentru niciuna dintre categoriile de pasageri care circulă pe rutele Atena-Rodos (cu feribotul) și Atena-Salonic (cu trenul).

- (b) același raționament se aplică și în cazul rutelor Atena-Herakleion, Atena-Chania, Atena-Santorini, Atena-Mytilini, Atena-Chios, Atena-Kos și Atena-Samos, dacă serviciile de transport cu feribotul nu au fost considerate ca parte a aceleiași piețe. Dacă serviciile de transport cu feribotul ar fi considerate parte a aceleiași piețe, cotele de piață ale părților (cu excepția grupului Attica, filială a Marfin) se situează în intervalul [30-70 %] în sezonul de iarnă 2009-2010 și între [10-60 %] pentru o parte din sezonul estival 2010 (și anume, aprilie-iulie 2010). Cu toate acestea, relevanța cotelor de piață și a concurenței exercitate de serviciile de transport cu feribotul este limitată întrucât acestea prezintă un grad ridicat de diferențiere în raport cu serviciile aeriene. Prin urmare, este puțin probabil ca, în urma concentrării economice, serviciile de transport cu feribotul să poată influența comportamentul entității nou-create, în special în ceea ce privește stabilirea tarifelor.
- (42) Concluziile desprinse privind segmentul pasagerilor indiferenți la factorul timp se aplică, *mutatis mutandis*, pieței care include toți pasageri, deși nivelurile efective ale cotelor de piață diferă în mod sensibil.

Concurența potențială

- (43) Analiza de piață a arătat, de asemenea, că operațiunea ar conduce la eliminarea concurenței potențiale dintre Aegean și Olympic Air, pe ruta Atena-Corfu. Aceasta se explică prin faptul că Aegean și Olympic Air sunt concurenți potențiali pe această rută, luând în considerare, în special, baza de care dispun pe AIA și faptul că cererea pentru această rută a fost întotdeauna suficientă pentru a susține prezența a (cel puțin) doi transportatori.

2.1.5. Concluzie asupra evaluării individuale a rutelor

- (44) Comisia concluzionează că operațiunea ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă sau pe o parte importantă a acesteia, în sensul articolului 2 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice, în special ca urmare a creării unei poziții dominante, în ceea ce privește piețele posibile pentru pasagerii sensibili la factorul timp pe rutele Atena-Salonic, Atena-Herakleion, Atena-Chania, Atena-Rodos, Atena-Santorini, Atena-Mytilini, Atena-Chios, Atena-Kos și Atena-Samos, precum și în ceea ce privește piețele posibile pentru pasagerii indiferenți la factorul timp și toți pasagerii pe rutele Atena-Salonic și Atena-Rodos. Pentru piețele în cazul cărora serviciile de transport cu feribotul pot face parte din piața relevantă, și anume piețe posibile pentru pasagerii indiferenți la factorul timp și toți pasagerii de pe rutele Atena-Herakleion, Atena-Chania, Atena-Santorini, Atena-Mytilini, Atena-Chios, Atena-Kos și Atena-Samos, nu este necesară concluzia definitivă privind crearea unei poziții dominante, întrucât, chiar în absența unei poziții dominante, operațiunea ar crea obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața internă în urma eliminării relației concurențiale deosebit de strânse între Aegean și Olympic Air și, prin

urmare, a presiunilor concurențiale importante pe care le exercitau reciproc cele două companii aeriene anterior operațiunii.

- (45) În plus, tranzacția ar crea obstacole semnificative în calea concurenței efective în cadrul pieței interne prin eliminarea unui nou concurent potențial credibil pe ruta Atena-Corfu.
- (46) Pe de altă parte, s-a constatat că nu există probleme de concurență pe alte rute interne și internaționale în cazul cărora Aegean și Olympic Air concurează în prezent. Acest lucru se datorează faptului că, în cazul acestor rute, entitatea rezultată în urma concentrării ar continua să se confrunte cu o concurență suficientă după tranzacție.

2.1.6. Intrările pe piață pe rutele interne ca urmare a concentrării nu sunt probabile, nu intervin în timp util și nu sunt suficiente

- (47) De asemenea, Comisia a analizat în cadrul deciziei măsura în care intrările pe piața posterioare operațiunii ar putea pune presiuni asupra comportamentului entității rezultate în urma concentrării pe rutele unde concurența între Aegean și Olympic Air ar fi eliminată sau redusă în mod semnificativ în urma operațiunii. Pentru a putea considera că o intrare pe piață exercită o presiune concurențială suficientă, aceasta trebuie să se dovedească probabilă, să intervină în timp util și să fie suficientă pentru a recrea presiunile concurențiale pe care le-ar exercita reciproc Aegean și Olympic Air în absența operațiunii.
- (48) Analiza de piață a arătat că există o serie de bariere importante în calea intrării și/sau a expansiunii pe toate rutele interne din Grecia și că este puțin probabil ca un concurent extern sau intern să intre pe piață și să exercite presiuni concurențiale credibile asupra entității rezultate în urma operațiunii. Într-adevăr, pentru a putea influența comportamentul entității rezultate în urma concentrării pe rutele interne din Grecia, s-a constatat că un nou actor pe piață ar trebui să dispună de o bază pe AIA și ar trebui să dezvolte o marcă a cărei notorietate să fie similară cu cea a Aegean și Olympic Air. În plus, orice nou actor pe piață ar trebui să se confrunte cu costuri irecuperabile ridicate, să aibă acces la traficul de tranzit interior și internațional și să stabilească o rețea de canale de distribuție în Grecia.
- (49) Comisia a concluzionat că, ulterior operațiunii, nicio intrare pe piața internă greacă nu este probabilă, nu ar interveni în timp util și nu ar exercita presiuni suficiente asupra entității rezultate în urma concentrării.

2.2. Rutele supuse obligației de serviciu public (OSP)

- (50) Decizia concluzionează că este puțin probabil ca tranzacția să creeze obstacole semnificative în calea unei concurențe eficiente în ceea ce privește piața atribuirii de rute supuse OSP în Grecia, având în vedere că entitatea rezultată în urma concentrării ar continua să suporte presiunea concurențială din partea altor actori de pe această piață, respectiv Sky Express și Astra.

- (51) În plus, două companii aeriene, și anume Danish Air Transport și compania română Carpatair și-au exprimat în mod clar interesul pentru participarea la următoarele licitații în vederea atribuirii de rute în Grecia supuse OSP, iar analiza de piață a confirmat că, spre deosebire de zborurile regulate, companiile aeriene pot demara activități pe rutele OSP, însă la o scară relativ redusă.

2.3. Asistența la sol în aeroporturi grecești

- (52) Comisia a analizat atât aspectul vertical care rezultă din relația verticale dintre piața asistenței la sol și piața transportului aerian, cât și probabilitatea unei coordonări a activităților, ulterioară operațiunii, între Olympic Handling, Goldair (al cărei acționar este și Vassilakis) și concurenții independenți Swissport International și Swissport Hellas Sud.
- (53) Conform analizei de piață, chiar și în cazul în care entitatea rezultată în urma concentrării ar încerca să influențeze comportamentul Goldair pe piață, Swissport ar fi capabilă să contreze orice efort de coordonare. Într-adevăr, Swissport este un actor solid și credibil pe piața asistenței la sol din Grecia, acesta urmând o strategie agresivă de câștigare a cotei de piață.
- (54) Prin urmare, Comisia a ajuns la concluzia că este puțin probabil ca tranzacția să dea naștere unor efecte coordonate, întrucât structura pieței după operațiunea de concentrare nu va crește motivația actorilor de pe piață de a încheia acorduri coluzive. În ceea ce privește relația verticală între piața serviciilor de asistență la sol și cea a transportului aerian, analiza de piață nu a oferit indicii conform cărora operațiunea ar conduce la efecte verticale.
- (55) Prin urmare, operațiunea nu este de natură să împiedice în mod semnificativ concurența efectivă pe piața furnizării de servicii de asistență la sol în Grecia.

2.4. Alte piețe

- (56) În baza concluziilor analizei de piață, este puțin probabil ca operațiunea să împiedice în mod semnificativ concurența efectivă pe piața serviciilor de întreținere, reparație și revizie (IRR), a serviciilor de catering la bordul aeronavelor (legată vertical de piața transportul aerian de pasageri) și pe piața vânzării de bilete de avion către agențiile de turism unde Olympic are o prezență limitată.

VI. CREȘTERI ÎN EFICACITATE

- (57) Astfel cum prevăd Orientările privind concentrările orizontale, este sarcina părților de a demonstra că creșterile în eficacitate invocate compensează efectele anticoncurențiale ale unei concentrări economice. Părțile ar trebui să demonstreze îndeplinirea următoarelor trei condiții cumulative: (i) creșterile în eficacitate vor aduce beneficii consumatorilor; (ii) aceste creșteri sunt specifice concentrării; și (iii) aceste creșteri ale eficienței pot fi verificate ⁽¹⁾.
- (58) Părțile nu au demonstrat că aceste condiții sunt îndeplinite în acest caz.

⁽¹⁾ Orientările privind concentrările orizontale, punctul 78.

VII. ANALIZA SITUAȚIEI FINANCIARE A PĂRȚILOR

- (59) De asemenea, Comisia a analizat situația financiară globală a părților.
- (60) Evaluarea efectuată de Comisie a condus la concluzia că perspectivele Aegean sunt pozitive, independent de realizarea operațiunii.
- (61) În ceea ce privește situația globală a Olympic Air, s-a constatat că aceasta a suferit pierderi. În special, fiind o companie nou înființată, Olympic Air s-a angajat într-o politică tarifară agresivă, aceasta afectându-i veniturile. Cu toate acestea, analiza Comisiei a arătat că măsurile de restructurare sunt în curs de aplicare și că profitabilitatea Olympic Air se îmbunătățește în mod constant.
- (62) Prin urmare, este probabil ca, în condițiile aplicării unor măsuri de restructurare suplimentare, rezultatele financiare ale Olympic Air să se îmbunătățească într-un viitor previzibil. În plus, Olympic Air aparține Marfin și, prin urmare, situația sa financiară ar trebui interpretată în contextul mai larg al situației financiare a unicei firme mamă, Marfin. Având în vedere amplexarea costurilor legate de o ieșire ipotetică a Olympis Air de pe piață, Marfin este stimulată fie să continue finanțarea filialei sale, fie să o vândă, în loc să se suporte pierderi financiare.
- (63) Deși părțile nu au solicitat aceasta, Comisia a decis să analizeze situația Olympic prin prisma celor trei criterii stabilite la punctul 90 din Orientările privind concentrările orizontale ⁽²⁾. În acest sens, analiza de piață a arătat că:
- (a) este puțin probabil ca, în absența operațiunii, Olympic Air să fie forțată să iasă de pe piață în viitorul apropiat;
 - (b) probabil există alternative mai puțin anticoncurențiale decât concentrarea propusă; și
 - (c) dacă operațiunea nu ar avea loc, activele companiei Olympic Air nu ar ieși în mod inevitabil de pe piață, având în vedere, în special, că marca Olympic reprezintă un activ foarte atractiv, care ar putea găsi un posibil cumpărător care să o folosească pentru a opera zboruri în piața elenă.

⁽²⁾ În conformitate cu punctul 90 din Orientările privind concentrările orizontale, „Comisia consideră că, pentru aplicarea «excepției întreprinderii aflate în criză», sunt deosebit de relevante următoarele trei criterii: în primul rând presupusa întreprindere în criză ar fi forțată să iasă de pe piață într-un viitor apropiat, din cauza dificultăților financiare, în cazul în care nu va fi preluată de o altă întreprindere. În al doilea rând nu există opțiuni mai puțin anticoncurențiale de achiziționare decât concentrarea notificată. În al treilea rând, în absența concentrării, activele întreprinderii aflate în criză ar ieși în mod inevitabil de pe piață”. Pentru a evita orice îndoială, trebuie precizat faptul că părțile nu au invocat așa-numita „excepție a întreprinderii aflate în criză”.

(64) Prin urmare, decizia concluzionează că nu se poate considera că deteriorarea structurii concurențiale care ar rezulta în urma operațiunii nu ar fi cauza directă a acesteia.

VIII. ANGAJAMENTE

(65) Pentru a soluționa problemele de concurență identificate de Comisie, părțile au prezentat angajamente, care au fost modificate de trei ori. Toate versiunile angajamentelor prezentate de părți au o trăsătură comună; toate acestea constau, în principal, în oferta de a elibera un număr de sloturi orare în diferite aeroporturi grecești care conectează destinațiile în cazul cărora au fost identificate probleme de concurență. De asemenea, soluția eliberării sloturilor a fost însoțită de unele angajamente suplimentare, de exemplu posibilitatea oferită noilor actori pe piață (a) de a încheia un acord interlinii ⁽¹⁾ cu entitatea nou-creată pentru rutele care ridică probleme și (b) să fie integrați în programul de fidelitate al entității nou-create pentru legătura/legăturile vizată(e) pe care își desfășoară activitatea.

(66) Angajamentele privind sloturile prevedeau acordarea de drepturi dobândite asupra sloturilor cedate după utilizarea acestora de către noul operator pentru [0-6] sezoane IATA consecutive ⁽²⁾. Sloturile transferate ar fi situate în cadrul unui interval de [0-15] minute față de orarele solicitate de nou operator.

(67) În plus, părțile s-au oferit să acorde acces nediscriminatoriu la serviciile de asistență la sol și la serviciile de întreținere, reparații și revizie furnizate de către entitatea nou-creată ca urmare a concentrării pe AIA sau pe orice aeroport de destinație dintre cele nouă rute menționate mai sus.

(68) Angajamentele trebuiau să intre în vigoare pentru (confidențial) sau până când noii actori pe piață ar dobândi pe rutele individuale o cotă de piață agregată de (confidențial).

(69) Comisia a efectuat două teste de piață pentru a colecta punctele de vedere ale participanților relevanți de pe piață cu privire la eficacitatea măsurilor corective propuse.

(70) În acest caz, principalele bariere la intrarea pe piață nu se referă disponibilitatea sloturilor, nici la alte aspecte acoperite în cadrul angajamentelor auxiliare. Într-adevăr, dată fiind absența aglomerației din majoritatea aeroporturilor vizate de cazul de față, autoritățile aeroportuare competente oferă suficiente sloturi gratuite. Testul de piață nu a evidențiat niciun proiect credibil de intrare pe piață pentru transportatorii interni greci sau internaționali. Prin urmare, nu ar avea loc nicio intrare probabilă, în timp util și suficientă nu ar permite influențarea comportamentului tarifar al entității nou-create după operațiune.

(71) La fel ca în cazurile anterioare, a fost luat în considerare în cadrul evaluării factorul atenuant privind situația de criză prin care trece Grecia, fapt care poate influența planurile reale de intrare ale potențialilor noi actori.

IX. CONCLUZII

(72) Concentrarea notificată prin care grupul Vassilakis grupul de investiții Marfin, și grupul Laskaridis dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra unei societăți nou-create, inclusiv asupra activităților desfășurate de Aegean Airlines SA, Olympic Air SA, Olympic Handling SA și Olympic Engineering SA, este declarată incompatibilă cu piața internă și cu Acordul privind SEE.

⁽¹⁾ Un acord interlinii este un acord între două sau mai multe companii aeriene conform căruia companiile aeriene contractante acceptă documentele de călătorie (biletele) celeilalte părți.

⁽²⁾ Sau după 4 sezoane de vară/iarnă pentru rutele care sunt exploatate numai în sezonul estival sau numai în sezonul de iarnă.

V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII
COMERCIALE COMUNE

COMISIA EUROPEANĂ

Aviz de expirare iminentă a anumitor măsuri antidumping

(2012/C 195/11)

1. În conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1225/2009 al Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene ⁽¹⁾, Comisia face cunoscut faptul că, în cazul în care nu se va deschide o reexaminare în conformitate cu procedura următoare, măsurile antidumping menționate în continuare vor expira la data menționată în tabelul de mai jos.

2. Procedură

Producătorii din Uniune pot depune o cerere scrisă de reexaminare. Cererea trebuie să conțină elemente de probă suficiente care să susțină faptul că expirarea măsurilor ar determina, probabil, continuarea sau reaparitia dumpingului și a prejudiciului.

În cazul în care Comisia decide să reexamineze măsurile în cauză, importatorii, exportatorii, reprezentanții țărilor exportatoare și producătorii din Uniune vor avea posibilitatea de a dezvolta, de a respinge sau de a comenta aspectele expuse în cererea de reexaminare.

3. Termen

Pe baza celor de mai sus, producătorii din Uniune pot depune o cerere scrisă de reexaminare la adresa Comisiei Europene, Direcția Generală Comerț (unitatea H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles, Belgium ⁽²⁾, oricând după data publicării prezentului aviz, dar cel târziu cu trei luni înainte de data menționată în tabelul de mai jos.

4. Prezentul aviz este publicat în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1225/2009.

Produs	Țara (țările) de origine sau de export	Măsuri	Referință	Data expirării ⁽¹⁾
Cocs de cărbune în bucăți cu un diametru mai mare de 80 mm (Coke 80 +)	Republica Populară Chineză	Taxă antidumping	Regulamentul (CE) nr. 239/2008 al Consiliului (JO L 75, 18.3.2008, p. 22)	19.3.2013

⁽¹⁾ Măsura expiră la miezul nopții la data menționată în această coloană.

⁽¹⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

Prețul abonamentelor în 2012
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 310 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	840 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	100 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>

