

Официален вестник

на Европейския съюз

C 195



Издание
на български език

Информация и известия

Година 55
3 юли 2012 г.

Известие №	Съдържание	Страница
II Съобщения		
СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ		
Европейска комисия		
2012/C 195/01	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/02	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/03	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.6559 — Eurochem Trading GmbH/K+S Nitrogen) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/04	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.6583 — KIB/BDM/Bidmanagement) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/05	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) ⁽¹⁾	3
2012/C 195/06	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) ⁽¹⁾	3

BG

Цена:
3 EUR

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

(Продължава на вътрешната корица)

IV Информация

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Европейска комисия

2012/C 195/07	Обменен курс на еврото	4
2012/C 195/08	Становище на Консултативния комитет по сливанията, дадено на заседанието му на 13 януари 2011 година относно предварителен проект на решение по дело COMP/M.5830 — Olympic/Aegean — Докладчик: Обединеното кралство	5
2012/C 195/09	Окончателен доклад на служителя по изслушването — COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines	7
2012/C 195/10	Резюме на решение на Комисията от 26 януари 2011 година за обявяване на концентрация за несъвместима с вътрешния пазар и Споразумението за ЕИП (Дело COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines) (нотифицирано под номер C(2011) 316 окончателен) ⁽¹⁾	11

V Становища

ПРОЦЕДУРИ ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОБЩАТА ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА

Европейска комисия

2012/C 195/11	Известие за предстоящото изтичане на срока на действие на някои антидъмпингови мерки	18
---------------	--	----



⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

II

(Съобщения)

СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление(Дело COMP/M.6592 — *Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People*)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/C 195/01)

На 25 юни 2012 година Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен единствено на Френски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
- в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32012M6592. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление(Дело COMP/M.6546 — *Ericsson/Technicolor Broadcasting Services*)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/C 195/02)

На 22 юни 2012 година Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен единствено на Английски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
- в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32012M6546. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление**(Дело COMP/M.6559 — Eurochem Trading GmbH/K+S Nitrogen)**

(текст от значение за ЕИП)

(2012/С 195/03)

На 25 юни 2012 година Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен единствено на Английски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
- в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32012M6559. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление**(Дело COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement)**

(текст от значение за ЕИП)

(2012/С 195/04)

На 19 юни 2012 година Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен единствено на немски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
- в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32012M6583. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление**(Дело COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)****(текст от значение за ЕИП)**

(2012/C 195/05)

На 19 юни 2012 година Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен единствено на Английски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
- в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32012M6614. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление**(Дело COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)****(текст от значение за ЕИП)**

(2012/C 195/06)

На 25 юни 2012 година Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен единствено на Английски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
- в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32012M6617. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.

IV

(Информация)

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Обменен курс на еврото ⁽¹⁾

2 юли 2012 година

(2012/С 195/07)

1 евро =

Валута	Обменен курс	Валута	Обменен курс		
USD	шатски долар	1,2593	AUD	австралийски долар	1,2283
JPY	японска йена	100,51	CAD	канадски долар	1,2808
DKK	датска крона	7,4343	HKD	хонконгски долар	9,7676
GBP	лира стерлинг	0,80410	NZD	новозеландски долар	1,5667
SEK	шведска крона	8,7440	SGD	сингапурски долар	1,5959
CHF	швейцарски франк	1,2015	KRW	южнокорейски вон	1 440,68
ISK	исландска крона		ZAR	южноафрикански ранд	10,2766
NOK	норвежка крона	7,5255	CNY	китайски юан рен-мин-би	7,9948
BGN	български лев	1,9558	HRK	хърватска куна	7,5165
CZK	чешка крона	25,515	IDR	индонезийска рупия	11 821,43
HUF	унгарски форинт	286,20	MYR	малайзийски рингит	3,9833
LTL	литовски лит	3,4528	PHP	филипинско песо	52,722
LVL	латвийски лат	0,6967	RUB	руска рубла	41,0527
PLN	полска злота	4,2205	THB	тайландски бат	39,819
RON	румънска лея	4,4503	BRL	бразилски реал	2,5347
TRY	турска лира	2,2775	MXN	мексиканско песо	16,7865
			INR	индийска рупия	69,8180

⁽¹⁾ Източник: референтен обменен курс, публикуван от Европейската централна банка.

Становище на Консултативния комитет по сливанията, дадено на заседанието му на 13 януари 2011 година относно предварителен проект на решение по дело COMP/M.5830 — Olympic/Aegean

Докладчик: Обединеното кралство

(2012/C 195/08)

Концентрация

1. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че операцията, за която е постъпило уведомление, представлява концентрация по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламента за сливанията.
2. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че сделката, за която е постъпило уведомление, има общностно измерение съгласно член 1, параграф 3 от Регламента за сливанията.

Определяне на пазара

3. Консултативният комитет е съгласен с определенията на Комисията на съответните пазари.

По-специално Консултативният комитет е съгласен с подхода на Комисията да остави открити в настоящия случай:

- а) разграничаването между чувствителни към фактора време пътници и нечувствителни към фактора време пътници; и
- б) включването на фериботните услуги в съответния пазар за нечувствителни към фактора време пътници, както и за всички пътници по 7-те маршрута, посочени в проекторешението.

Ситуация при липса на сливане (съпоставителна ситуация)

4. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че за целите на оценката на конкуренцията по отношение на планираното сливане, най-вероятната ситуация при липсата на сливане (съответната съпоставителна ситуация), е тази, при която Aegean и Olympic Air биха продължили да бъдат в отношения на действителна конкуренция по 10 гръцки вътрешни маршрута и по редица международни маршрути, както е посочено в проекторешението.

Оценка на конкуренцията

5. Консултативният комитет е съгласен с оценката на Комисията, че операцията, за която е постъпило уведомление, води до значително възпрепятстване на ефективната конкуренция поради премахването на действителната конкуренция между Aegean и Olympic Air по следните 9 вътрешни маршрута:
 - а) Атина—Солун;
 - б) Атина—Ираклио;
 - в) Атина—Ханя;
 - г) Атина—Родос;
 - д) Атина—Санторини;
 - е) Атина—Митилини;
 - ж) Атина—Хиос;
 - з) Атина—Кос; и
 - и) Атина—Самос.
6. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че планираната операция значително би възпрепятствала ефективната конкуренция в резултат на премахването на надежден потенциален нов участник по маршрута Атина—Корфу.
7. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че планираната операция не би възпрепятствала значително ефективната конкуренция, що се отнася до пазара за възлагането на маршрути в Гърция, които са предмет на ЗПОУ.
8. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че планираната операция не би възпрепятствала значително ефективната конкуренция, що се отнася до пазара на наземното обслужване в Гърция.

Навлизване

9. Консултативният комитет е съгласен със заключението на Комисията, че след сливането в обозримо бъдеще няма вероятност за навлизване на пазара на международни и/или вътрешни превозвачи, които да създадат база на летището на Атина.

Финансово състояние на страните

10. Въпреки че критериите не са официално посочени от уведомяващите страни, Консултативният комитет е съгласен с направения от Комисията анализ на критериите за „защита на предприятие в нездравословно състояние“ и със заключението на Комисията, че тези критерии не биха били изпълнени в настоящия случай.

Ангажменти, предложени от уведомяващите страни

11. Консултативният комитет е съгласен с оценката на Комисията, че окончателните ангажменти, предложени на 6 декември 2010 г. от уведомяващите страни, не разглеждат по адекватен начин установените в пазарното разследване опасения, свързани с конкуренцията, и поради това не е вероятно те да премахнат значителното възпрепятстване на ефективната конкуренция, произтичащо от сливането.
12. Консултативният комитет е съгласен с оценката на Комисията, че окончателните ангажменти, предложени от уведомяващите страни на 6 декември 2010 г., не биха довели до вероятно, навременно и достатъчно навлизване на пазара от една или повече авиокомпани.
13. Консултативният комитет е съгласен с оценката на Комисията, че при липсата на вероятно, навременно и достатъчно навлизване на пазара самото съществуване на ангажиментите не би дисциплинирало слятото предприятие и не би противодействало на антиконкурентните последици от планираната операция.

Заключение

14. Консултативният комитет е съгласен със заключението на Комисията, че с оглед на антиконкурентните последици от планираната операция и при липсата на адекватно средство за защита концентрацията, за която е постъпило уведомление, трябва да бъде обявена за несъвместима с вътрешния пазар и с функционирането на Споразумението за ЕИП.
-

Окончателен доклад на служителя по изслушването ⁽¹⁾**COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines**

(2012/C 195/09)

ВЪВЕДЕНИЕ

Трите гръцки групи дружества Vassilakis, Marfin Investment и Laskaridis (наричани заедно „уведомяващите страни“) уведомиха Комисията на 24 юни 2010 г. за придобиването от тях посредством закупуването на акции на съвместен контрол над новосъздадено чрез сливане предприятие, в което се обединяват дейностите на предприятията Aegean Airlines SA и на Olympic Air SA.

След като разгледа уведомлението, Комисията достигна до заключението, че операцията попада в приложното поле на Регламента за сливанията ⁽²⁾ и че поражда сериозни съмнения относно нейната съвместимост с вътрешния пазар и със Споразумението за ЕИП. Съобразно с това на 30 юли 2010 г. Комисията образува производство и започна разследване от фаза II в съответствие с член 6, параграф 1, буква в) от Регламента за сливанията.

ПРОЦЕДУРАТА ВЪВ ФАЗА II

Изложение на възраженията беше изпратено на уведомяващите страни на 20 октомври 2010 г. („ИВ“), в което Комисията изложи предварителното си заключение, че поради премахването на действителната конкуренция концентрацията значително би възпрепятствала ефективната конкуренция на пазарите за редовен въздушен транспорт на пътници по 11 гръцки вътрешни маршрута и два международни маршрута, както и по пет гръцки вътрешни маршрута поради премахването на потенциалната конкуренция; а също и на пазара за възлагането на маршрути в Гърция, които са предмет на задължението за предоставяне на обществена услуга („ЗПОУ“), както и на пазара за предоставянето на услуги по наземно обслужване на гръцки летища. В рамките на посочения срок Уведомяващите страни представиха писмени коментари относно ИВ на 5 ноември 2010 г.

ДОСТЪП ДО ДОСИЕТО

След като им беше предоставен достъп до досието, на 3 ноември 2010 г. уведомяващите страни подадоха до мен искане за по-нататъшен достъп до определена информация от досието, която беше редактирана от съображения за поверителност от източника на информацията („исканата информация“). Уведомяващите страни заявиха, че исканата информация би могла да съдържа данни относно навлизането на съответните пазари на потенциален конкурент, който би оказал въздействие върху анализа на конкуренцията. След оценка на исканията за поверителност, отправени от източника на информацията, на уведомяващите страни беше предоставен пълен достъп до част от исканата информация. За друга част от исканата информация, източникът на информацията се съгласи на ограничено разкриване на информацията пред външния правен консултант, представляващ уведомяващите страни, при споразумение за неразкриване, ограничаващо използването на достъпната така информацията. При процедурата за достъп до досието Комисията вече е предоставила на уведомяващите страни достъп до друга съдържаща се в досието информация при подобна процедура на споразумение за неразкриване. Освен това по отношение на останалата част от исканата информация установих, че тя представлява търговска тайна и нейното разкриване не е необходимо за гарантиране на правото на защита на уведомяващите страни. Решението, основано на член 8 от мандата, беше съобщено на уведомяващите страни на 10 ноември 2010 г. Уведомяващите страни не направиха никакви допълнителни коментари по този въпрос.

ДОПУСКАНЕ НА ТРЕТИ СТРАНИ

Искания за допускане до производството бяха получени от следните седем на брой трети страни: Athens Airways SA, EKPIZO — гръцката асоциация на потребителите, Goldair Handling SA, Swissport Hellas SUD SA, Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA, Sky Express SA и Асоциацията на гръцките линейни пилоти (Hellenic Airline Pilots Association — „HALPA“). аз допуснах всички страни с изключение на Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA и Sky Express SA, които не отговориха на исканията за разяснения и допълнителна информация.

⁽¹⁾ Съгласно членове 15 и 16 от Решение (2001/462/ЕО, ЕОБС) на Комисията от 23 май 2001 г. относно мандата на служителите по изслушването в някои производства по конкуренция — ОВ L 162, 19.6.2001 г., стр. 21 („мандата“).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1). Считано от 1 декември 2009 г., с Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“) бяха въведени някои промени като замяната на термина „Общност“ със „Съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. Терминологията на ДФЕС ще се използва навсякъде в настоящото Решение.

Съгласно член 16 от регламента за прилагане⁽¹⁾ на допуснатите трети страни им беше предоставена информация относно естеството и предмета на производството и те бяха приканени от Комисията да представят становища. По време на цялото производство Комисията продължи да им предоставя допълнителна информация.

Уведомяващите страни поискаха статутът на заинтересована трета страна, предоставен на Athens Airways, да бъде отнет. Те заявиха, че Athens Airways вече не може да докаже достатъчен интерес от производството, с оглед на това, че от септември 2010 г. авиокомпанията вече не осъществява дейност на гръцкия национален пазар за въздушен транспорт на пътници. На уведомяващите страни беше отговорено, че промяната в дейността на Athens Airways не означава, че тя вече няма достатъчен интерес. Уведомяващите страни отправиха повторно искането си, което в крайна сметка беше отхвърлено на основание, че Athens Airways е доказала достатъчен интерес от производството, тъй като по това време *prima facie* е изглеждала като потенциален конкурент и е участвала активно в производството.

След като разгледах писмените им искания да присъстват на устното изслушване, допуснах Athens Airways, EKPIZO и Swissport Hellas SUD. Goldair Handling не отправи искане да присъства на устното изслушване. HALPA не присъства на устното изслушване, тъй като нейното искане да бъде допусната като заинтересована трета страна беше представено и прието, едва след като изслушването вече беше проведено.

УСТНОТО ИЗЛУШВАНЕ

В своя отговор на ИВ уведомяващите страни упражниха правото си на устно изслушване, което се състоя на 11 ноември 2010 г.

От страна на уведомяващите страни на изслушването присъстваха представители на Marfin Investment Group и Vassilakis, подпомагани от своя външен правен консултант и икономически експерти. От страна на Комисията на устното изслушване присъстваха някои от членовете на кабинета на заместник-председателя комисар Алмуния и на висшето ръководство на Генерална дирекция „Конкуренция“, екипът по делото, екипът на главния икономист, както и представители на Правната служба, Генерална дирекция „Предприятия и промишленост“ и Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“.

По искане на уведомяващите страни, изслушването беше проведено отчасти като заседание при закрити врата.

ФАЗАТА СЛЕД УСТНОТО ИЗЛУШВАНЕ

След изслушването на 12 ноември 2010 г. уведомяващите страни представиха първия набор от ангажименти, които бяха заменени със съществено преработен пакет след среща за анализ на ситуацията, проведена с ГД „Конкуренция“. Ангажиментите бяха свързани с пазара на въздушния транспорт на пътници по четири гръцки вътрешни маршрута, по които Olympic Air и Aegean Airlines са действителни конкуренти, както и с пазара за възлагането на маршрути в Гърция, които са предмет на ЗПОУ. Те включваха освобождаването на слотове и други допълнителни мерки, като например възможността за новите участници на пазара да сключват интерлайн споразумения със слятото предприятие. Комисията стартира пазарен тест, за да събере мнения относно ефективността на представените ангажименти и способността им да поддържат конкуренцията.

На 18 ноември 2010 г. Комисията издаде допълнително изложение на възраженията („ДИВ“). В ДИВ Комисията разясни, че операцията би възпрепятствала значително ефективната конкуренция по 10 гръцки вътрешни маршрута, независимо от точното определяне на пазара и по-специално независимо от това дали пазарът следва да бъде допълнително разделен на пазар за чувствителни към фактора време пътници и на пазар за нечувствителни към фактора време пътници, тъй като по същество оценката на конкуренцията би останала същата, дори ако се разглежда пазарът, обхващаш всички пътници. След това тя направи оценка на въздействието на операцията, за която е постъпило уведомление, върху конкуренцията по същество по същия начин, както и преди това в ИВ. Уведомяващите страни отговориха на 23 ноември 2010 г., без да поискат устно изслушване. Вместо това уведомяващите страни поискаха и получиха възможността да изложат устно становищата си на среща с ГД „Конкуренция“.

На 6 декември 2010 г. Комисията изпрати на уведомяващите страни „писмо с изложение на фактите“ („ПИФ“). В ПИФ са разгледани предимно последиците от конкуренцията от страна на фериботния транспорт на съответните пазари, като е добавен икономически анализ в подкрепа на заключенията на Комисията, изложени в ИВ и ДИВ. В него се заключава, че фериботните услуги представляват само далечен заместител на въздухоплавателните услуги.

Уведомяващите страни твърдят, че с ПИФ са повдигнати няколко процедурни въпроса. Първо, те считат, че не са имали достатъчен достъп до съответните данни, за да направят смислен коментар на съдържащия се в ПИФ

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 802/2004 на Комисията за прилагане на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета за контрола върху концентрациите между предприятията (ОВ L 133, 30.4.2004 г., стр. 1). Този регламент беше изменен с Регламент (ЕО) № 1033/2008 на Комисията (ОВ L 279, 22.10.2008 г., стр. 3).

икономически анализ. В отговор Комисията организира информационна зала с данни, със съгласието на източниците на информация, за да предостави достъп на икономическите съветници на уведомяващите страни до съответните данни при условия на поверителност. Тъй като не получих допълнителни коментари в тази връзка, считам, че този въпрос е бил решен.

Второ, уведомяващите страни счетоха, че ПИФ е съдържало нов материал и анализ, така че вместо това Комисията е трябвало да ги разгледа в ДИВ. Те също така отправиха искане да бъдат изслушани устно относно ПИФ. С писмо от 15 декември 2010 г. аз отхвърлих искането на уведомяващите страни за такова изслушване. Счетох, че ПИФ не съдържа нови или променени възражения, а се отнася до доказателствата, събрани от Комисията преди приемането на ИВ, които са били частично представени в ИВ и просто са били в подкрепа на вече изложените в ИВ и ДИВ възражения. Поради това уведомяващите страни не биха могли да разчитат на никакво право на устно изслушване относно ПИФ. Освен това, макар Комисията да разполага със свобода на преценка да организира друго устно изслушване съгласно член 14, параграф 1 от регламента за прилагане, аз достигнах до заключението, че в настоящия случай това не е оправдано, защото обхванатите от ПИФ въпроси са с ограничен обхват и уведомяващите страни биха могли напълно да упражнят правото си на изслушване, като представят писмени коментари относно ПИФ. Комисията обаче се съгласи да проведе среща с уведомяващите страни, осъществена на 17 декември 2010 г., за да бъдат обсъдени въпросите, повдигнати в ПИФ.

И накрая, в отговора си на ПИФ уведомяващите страни възразиха срещу издаването на ПИФ на 70-тия ден от фаза II на процедурата, защото това е нарушило правото им на защита и е нарушило правото им на справедлив съдебен процес съгласно член 6 от Европейската конвенция за правата на човека. Те заявиха, че представянето от тяхна страна на предложения за ангажменти противоречи на справедливия съдебен процес, когато ПИФ показва, че някои въпроси, свързани с конкуренцията, все още остават открити за Комисията. Освен това те заявиха, че времето на издаване на ПИФ означава, че Комисията не би могла да вземе предвид техния отговор на ПИФ, преди да започне оценка на отговорите от пазарното разследване относно последното им предложение за ангажменти. На мен обаче не ми беше представено конкретно искане във връзка с горепосоченото възражение. При все това, счетох, че възражението не е обосновано и реших, че не са необходими никакви действия. Вече беше отбелязано, че ПИФ не променя никое от съществуващите възражения. Следователно то не би могло да повлияе отрицателно върху способността на уведомяващите страни да предложат ангажменти на Комисията. Освен това нямаше причина да се предположи, че Комисията няма да може да вземе предвид дадения от уведомяващите страни отговор на ПИФ, както и предполагаемите последствия от него по отношение на последното предложение за ангажменти. Действително съгласно член 18, параграф 1 от Регламента за сливанията до консултативния комитет страните имат правото да изложат своите становищата във връзка с възраженията на Комисията, като последната е задължена да вземе предвид всички представени ѝ до този момент коментари. И накрая, при оценката на предполагаемите нарушения на правото на защита и правото на справедлив съдебен процес, е необходимо да се вземе предвид необходимостта от бързина, която характеризира общата схема на Регламента за сливанията ⁽¹⁾. Поради това често е неизбежно необходимите процедурни стъпки да се припокриват и да не могат да бъдат запазени стриктно отделени.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ АНГАЖИМЕНТИ И ПАЗАРНИ ТЕСТОВЕ

На 29 ноември 2010 г. след предварителните резултати от първия пазарен тест уведомяващите страни представиха на Комисията нов набор от ангажменти, които впоследствие бяха променени на 6 декември 2010 г. Тези ангажменти допълнително разшириха обхвата на ангажментите, така че да обхваща всичките 9 вътрешни маршрута, за които съществуват опасения, свързани с действителната конкуренция, и също така съдържаха предоставянето на недискриминиращ достъп до услугите за наземно обслужване, както и до услугите за поддръжка, ремонт и модернизиране, предлагани на летището на Атина или на всяко летище от направленията за съответните установени двойки градове. Комисията стартира втори пазарен тест, проведен на 6 декември 2010 г., и след това информира уведомяващите страни за резултата от срещата за анализ на ситуацията.

От мен не беше поискано да проуча обективността на двете пазарни проучвания, проведени от Комисията с цел оценка на въздействието върху конкуренцията на пакетите от ангажменти, предложени от уведомяващите страни ⁽²⁾. Следователно изглежда, че в това отношение не е възникнал такъв проблем.

⁽¹⁾ Виж Решение от 14 декември 2005 г. по дело General Electric/Комисия, T-210/01, Recueil, стр. II-5575, точка 702.

⁽²⁾ Член 14 от мандата.

ПРОЕКТОРЕШЕНИЕТО

Проектът на окончателното решение за забрана на планираната концентрация не запазва всички възражения, които бяха изложени в ИВ. Някои възражения бяха оттеглени, по-специално отнасящите се до въздушния транспорт на пътници по двата международни маршрута и по няколко вътрешни маршрута ⁽¹⁾. Съдържащите се в ИВ опасения във връзка с конкуренцията, отнасящи се до гръцките пазари за възлагането на маршрути, предмет на ЗПОУ, както и за предоставянето на услуги по наземно обслужване, също бяха оттеглени.

Що се отнася до маршрута Атина—Александруполис, в ИВ е достигнато предварителното заключение, че планираната концентрация би довела до възпрепятстване на *действителната* конкуренция между Aegean Airlines и Olympic Air. В по-късна фаза от производството обаче наличната информация разкри, че Olympic Air няма да експлоатира този маршрут през летния сезон 2011 г. Именно на тази основа Комисията достигна до заключението, че не би възникнало възпрепятстване на *действителната* конкуренция в резултат от планираната концентрация по този маршрут. В проекторешението, представено на Консултативния комитет, обаче беше заключено, че планираната концентрация би довела до възпрепятстване на *потенциалната* конкуренция между Aegean Airlines и Olympic Air. Счетох, че това би нарушило правото на уведомяващите страни да бъдат изслушани, тъй като не им е била предоставена възможността да изложат своите становища относно това променено възражение. Съобразно с това уведомих заместник-председателя комисар Алмуния, Консултативния комитет и съответните служби на Комисията. Впоследствие Комисията реши да не запази промененото възражение в проекта на окончателното решение.

По тази причина проектът на окончателното решение запазва само възраженията относно възпрепятстването на ефективната *действителна* конкуренция на пазарите за въздушен транспорт на пътници по девет вътрешни маршрута ⁽²⁾, както и възпрепятстването на *потенциалната* конкуренция по един вътрешен маршрут ⁽³⁾. По отношение на тези възражения Комисията напълно е предоставила на уведомяващите страни правото да бъдат изслушани.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Поради това считам, че правото на изслушване на всички участници в процедурата по това дело е било напълно спазено.

Брюксел, 19 януари 2011 година.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Атина—Миконос и Атина—Александруполис по отношение на посоченото в ИВ предполагаемо възпрепятстване на *действителната* конкуренция и Атина—Лимнос, Атина—Кавала, Атина—Кефалония и Атина—Йоанина по отношение на посоченото в ИВ предполагаемо възпрепятстване на *потенциалната* конкуренция.

⁽²⁾ Маршрутите са: Атина—Солун, Атина—Ираклио, Атина—Ханя, Атина—Родос, Атина—Санторини, Атина—Митилини, Атина—Хиос, Атина—Кос и Атина—Самос.

⁽³⁾ Засегнатият маршрут е Атина—Корфу.

Резюме на решение на Комисията

от 26 януари 2011 година

за обявяване на концентрация за несъвместима с вътрешния пазар и Споразумението за ЕИП

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

(нотифицирано под номер C(2011) 316 окончателен)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/C 195/10)

На 26 януари 2011 г. Комисията прие решение съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия („Регламент за сливанията“) ⁽¹⁾, и по-специално член 8, параграф 3 от него. Неповерителен вариант на решението на автентичния език на делото може да бъде намерен на уебсайта на Генерална дирекция „Конкуренция“ на следния адрес:

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

(1) На 24 юни 2010 г. Комисията получи уведомление за планирана концентрация („операцията“) в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета („Регламента за сливанията“), чрез която предприятия Vassilakis Group of companies, Гърция („Vassilakis“), Marfin Investment Group, Гърция („Marfin“) и Laskaridis Group of companies, Гърция („Laskaridis“) (наричани заедно „страните“) придобиват съвместен контрол посредством закупуване на акции над новосъздаденото чрез сливане предприятие („слятото предприятие“), в което се обединяват дейностите на следните преди това самостоятелни гръцки предприятия:

a) Aegean Airlines SA („Aegean“); и

b) Olympic Air SA („Olympic Air“), Olympic Handling SA („Olympic Handling“) и Olympic Engineering SA („Olympic Engineering“) (наричани заедно „Olympic“).

I. СТРАНИ

(2) Vassilakis е частно притежавана гръцка група от дружества с инвестиции в авиацията (Aegean), наземното обслужване (Goldair Handling), отдаването под наем и лизинга на автомобили, както и вноса и продажбата на автомобили.

(3) Marfin е инвестиционна група с инвестиции в авиацията (Olympic Air), наземното обслужване (Olympic Handling), поддръжката, ремонта и модернизацията (Olympic Engineering), услугите по кетъринг по време на полет (Olympic Catering), морския транспорт (включително корабните линии Superfast Ferries и Blue Star Ferries на Attica Group, които обслужват няколко маршрута между континентална Гърция и островите в Егейско море, както и други услуги за превоз на пътници и автомобили и товари

услуги в Адриатическо море), здравеопазването, информационните технологии и телекомуникациите, туризма и отдиха и секторите на храните и напитките.

(4) Laskaridis е частно притежавана група от дружества с инвестиции в авиацията (Aegean), морския транспорт и корабостроенето, наземното обслужване, туризма и недвижимата собственост.

(5) Aegean е гръцки независим въздушен превозвач, чиито акции се търгуват на борсата, който предоставя редовен и чартърен въздушен транспорт на пътници, както и транспорт на товари. От 1999 г. Aegean предлага редовни полети по гръцки вътрешни маршрути, както и по международни маршрути на къси разстояния. То оперира с база на международното летище в Атина и понастоящем обслужва над 45 направления на къси разстояния (включително някои маршрути, които са предмет на задължението за предоставяне на обществена услуга). Aegean се е присъединило към Star Alliance на 30 юни 2010 г. ⁽²⁾

(6) Olympic е изцяло под контрола на Marfin и се състои от три предприятия:

i) Olympic Air предоставя въздушен транспорт на пътници и товари. То започва дейността си на 1 октомври 2009 г. след приватизацията на бившето дружество Olympic Airlines, в хода на която Marfin придобива марката, слотове и лицензите на закритото дружество Olympic Airlines ⁽³⁾. Olympic Air е базирано на Международно летище Атина („AIA“) и обслужва около 40 направления на къси разстояния (включително някои маршрути, които са предмет на задължението за предоставяне на обществена услуга). То не принадлежи към никакво обединение;

⁽¹⁾ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1. Считано от 1 декември 2009 г., Договорът за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“) въведе някои промени, като замяната на термина „Общност“ със „Съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. Терминологията от ДФЕС ще се използва навсякъде в настоящото решение.

⁽²⁾ Очаква се, че слятото предприятие ще бъде член на Star Alliance.
⁽³⁾ Създаването на новото дружество Olympic беше одобрено от Европейската комисия (виж дела за държавна помощ N 321/08, N 322/08 и N 323/08) въз основа на това, че ангажиментите, поети от гръцките органи, са били напълно спазени.

- ii) Olympic Handling предлага пълен набор от услуги за наземно обслужване на 39 гръцки летища, като обслужва както Olympic Air, така и авиокомпаниите, които са трети страни;
- iii) Olympic Engineering понастоящем е в начален стадий на дейност и ще осъществява дейност в областта на предоставянето на услуги по поддръжка, ремонт и модернизация, вариращи от отработването на обикновени събития за едно въздухоплавателно средство до предоставянето на пакети за пълна поддръжка за търговски самолети.

II. КОНЦЕНТРАЦИЯ И ИЗМЕРЕНИЕ НА РАВНИЩЕ ЕС

- (7) Операцията се отнася до придобиването на съвместен контрол над новосъздаденото чрез сливане предприятие и следователно представлява концентрация по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламента за сливанията.
- (8) Операцията има измерение на равнище ЕС по смисъла на член 1, параграф 3 от Регламента за сливанията.

III. ПРОЦЕДУРА

- (9) След първата фаза на пазарното разследване Комисията достигна до заключението, че операцията попада в приложното поле на Регламента за сливанията, и изрази сериозни съмнения относно нейната съвместимост с вътрешния пазар и със Споразумението за ЕИП. В резултат на това на 30 юли 2010 г. Комисията образува производство съгласно член 6, параграф 1, буква в) от Регламента за сливанията.
- (10) Втората фаза на пазарното разследване потвърди наличието на опасения, свързани с конкуренцията, на редица пазари, което доведе до издаването на изложение на възраженията („ИВ“) на 20 октомври 2010 г. Страните имаха възможност да изложат становищата си чрез писмен отговор на изложението на възраженията и по време на устно изслушване, проведено на 11 ноември 2010 г. На 18 ноември 2010 г. на страните беше изпратено допълнително изложение на възраженията („ДИВ“), а на 6 декември 2010 г. Комисията изпрати на страните „писмо с изложение на фактите“.
- (11) На 12 ноември 2010 г. страните представиха ангажименти съгласно член 8, параграф 2 от Регламента за сливанията. Ангажиментите бяха променени на три пъти, което в крайна сметка доведе до представянето на последния набор от ангажименти на 6 декември 2010 г. За да събере мнения от участниците на пазара относно ефективността на предложените ангажименти, Комисията проведе два пазарни теста.
- (12) На 26 януари 2011 г. Комисията прие решение съгласно член 8, параграф 3 от Регламента за сливанията за обявяване на операцията за несъвместима с вътрешния пазар и Споразумението за ЕИП („Решението“).

IV. СЪОТВЕТНИ ПАЗАРИ

1. Въздушен транспорт на пътници

1.1. Традиционен подход „отправна точка/крайна точка“ („ОиК“)

- (13) Операцията се оценява въз основа на подхода „отправна точка/крайна точка“ („ОиК“), т.е. всяка „ОиК“ представлява

отделен пазар с негови собствени характеристики по отношение на определянето на структурата на пътищата и на продуктите.

1.2. Чувствителни към фактора време пътници в сравнение с нечувствителни към фактора време пътници

- (14) Комисията традиционно прави разграничение между две категории пътници, които имат различна ценова чувствителност. Чувствителните към фактора време (нечувствителни към цената) пътници обикновено пътуват по работа, често се нуждаят от значителна гъвкавост по отношение на билетите (като безплатна отмяна на пътуването, промяна на времето на излитане и др.) и за тази гъвкавост са готови да заплатят по-високи цени. Нечувствителните към фактора време (чувствителни към цената) пътници пътуват предимно с развлекателна цел или с цел посещение на приятели и роднини („ППР“), обикновено много отрано резервират билетите си и обикновено не се нуждаят от гъвкавост на резервациите.

- (15) Пазарното разследване показва, че чувствителните към фактора време пътници и нечувствителните към фактора време пътници представляват две различни групи пътници. Въпросът дали чувствителните към фактора време и нечувствителните към фактора време пътници принадлежат към два отделни пазара или дали следва да се определи един пазар, обхващащ всички пътници, може обаче да бъде оставен открит за целите на настоящото решение, тъй като оценката на конкуренцията остава същата независимо от точното определяне на пазара.

1.3. Интермодална замяна

- (16) При определянето на съответните пазари „отправна точка/крайна точка“ за услуги, свързани с въздушния транспорт, Комисията преди това разгледа други алтернативи за превоз доколкото те могат да заменят въздушния транспорт по засегнатите маршрути (интермодална конкуренция).
- (17) В разглеждания случай страните заявиха, че интермодалната конкуренция от страна на фериботния транспорт е от значение по маршрутите Атина—Ираклио, Атина—Ханя, Атина—Родос, Атина—Миконос, Атина—Санторини, Атина—Митилини, Атина—Хиос, Атина—Кос и Атина—Самос до такава степен, че следва да бъде включена в съответния пазар заедно с въздухоплавателните услуги. По същия начин железопътните услуги следва да бъдат включени в съответния пазар по маршрута Атина—Солун.
- (18) Пазарното разследване показва обаче, че фериботният транспорт като цяло е далечен заместител на въздушния транспорт по всички проблемни маршрути, тъй като фериботните услуги предлагат значително по-различен продукт от въздухоплавателните услуги, като се различават по важни измерения на конкуренцията като цена, съвкупно време на пътуване, наличие на разписания, както и качество, удобство и надеждност на услугата. Пазарното разследване показва също, че нито Aegean, нито Olympic Air вземат предвид фериботния транспорт при определянето на цените си.

(19) Освен това пазарното разследване показва, че също съществуват значителни различия между железопътните и въздухоплавателните услуги по отношение на важни параметри на конкуренцията като времето за пътуване, честота, качество и удобство на услугата, както и това, че железопътният транспорт не се възприема като някакво ограничение от Aegean и Olympic Air и техните конкуренти.

1.4. Заключение относно определянето на пазара

(20) Заклучава се, че що се отнася до чувствителните към фактора време пътници, фериботните услуги и въздухоплавателните услуги съставляват част от два отделни пазара, с изключение на маршрута Атина—Миконос. По маршрута Атина—Миконос фериботните услуги и въздухоплавателните услуги съставляват част от един и същ продуктов пазар, що се отнася до чувствителните към фактора време пътници. Що се отнася до пазарите за нечувствителните към фактора време пътници и всички пътници, въпросът дали въздухоплавателните услуги и фериботните услуги принадлежат към един и същ пазар може да бъде оставен открит за целите на настоящото решение, с изключение на маршрутите Атина—Миконос и Атина—Родос, тъй като оценката на конкуренцията остава същата независимо от това дали фериботните услуги се включват към съответния пазар или не. Това е така, защото, както ще бъде показано в анализа, осъществен по маршрути, фериботните услуги са само далечен заместител на въздухоплавателните услуги по маршрутите, даващи основание за опасения. За маршрута Атина—Миконос въздушните и фериботните услуги съставляват част от един и същ продуктов пазар, що се отнася до пазарите за нечувствителните към фактора време пътници и за всички пътници. За маршрута Атина—Родос, въздушните и фериботните услуги не съставляват част от един и същ продуктов пазар, що се отнася до пазарите за нечувствителните към фактора време пътници и за всички пътници.

(21) По същия начин по отношение на маршрута Атина—Солун пазарното разследване показва, че влаковете не са реална алтернатива на въздухоплавателните услуги по този маршрут, тъй като те са със значително по-ниско качество от въздухоплавателните услуги. Поради това железопътните услуги не са включени в съответния пазар за всички сегменти пътници по маршрута Атина—Солун.

2. Маршрути, които са предмет на задължението за предоставяне на обществена услуга („ЗПОУ“)

(22) Olympic Air и Aegean понастоящем се конкурират на пазара за възлагането на маршрути в Гърция, които са предмет на ЗПОУ и които се предоставят от НСАА (органа по гражданско въздухоплаване) след провеждането на тръжна процедура.

(23) Като се има предвид, че е малко вероятно операцията да възпрепятства значително ефективната конкуренция на този пазар, независимо от точното определяне на пазара, Комисията остави точното определяне на продуктивия и географския пазар открито, що се отнася до пазара за възлагането на маршрути в Гърция, които са предмет на ЗПОУ.

3. Наземно обслужване

(24) Операцията доведе до един вертикално засегнат пазар на наземното обслужване на различни гръцки летища.

(25) Според прецедентите на този пазар съответният продуктов пазар за предоставяне на услуги по наземно обслужване обхваща както обслужването на пътници, така и на въздухоплавателни средства. Комисията остави точното определяне на географския пазар открито в настоящото решение, като се има предвид, че е малко вероятно операцията да възпрепятства значително ефективната конкуренция по отношение на пазара на наземното обслужване, независимо от точното определяне на географския пазар.

4. Други пазари

(26) Операцията даде отражение върху други засегнати пазари, а именно пазарите на услугите по поддръжка, ремонт и модернизация („ПРМ“), услугите по кетъринг по време на полет, както и предоставянето на самолетни места на туроператори. Точното определяне на пазара по отношение на всички тези пазари беше оставено открито в настоящото решение, тъй като е малко вероятно операцията да възпрепятства значително ефективната конкуренция по отношение на който и да било от тези пазари, независимо от точното определяне на пазара.

V. ОЦЕНКА ОТ ГЛЕДНА ТОЧКА НА КОНКУРЕНЦИЯТА

1. Аналитична рамка

(27) При своята оценка на последиците за конкуренцията от дадена операция Комисията трябва да сравни ситуацията след операцията със ситуацията, която вероятно би съществувала при липсата на операция („съпоставителна ситуация“).

(28) Страните заявиха, че гръцкият пазар е прекалено малък, за да позволи устойчива работа в условията на конкуренция на два превозвача, предлагащи пълен набор от услуги, като Aegean и Olympic Air, като резултатът е, че всички маршрути могат да бъдат експлоатирани рентабилно само от един превозвач. Поради това страните представиха мнение, че при липсата на операция е малко вероятно да бъде налице ситуация, при която Aegean и Olympic Air биха продължили да се конкурират по редица вътрешни и международни маршрути.

(29) Според пазарното разследване няма причини да се смята, че гръцкият пазар не може да поддържа оперирането на повече от един превозвач, евентуално на превозвачи с различни бизнес модели. Анализът на ситуацията по отношение на конкуренцията, която вероятно би била налице при липсата на операция, разкрива, че и двете предприятия — Olympic Air и Aegean — биха били в състояние да оперират на гръцкия пазар, евентуално в преструктуриран вид или с намален размер.

(30) Aegean и Olympic Air е вероятно да продължат да се конкурират по десет гръцки вътрешни маршрута, а именно: Атина—Ханя, Атина—Кос, Атина—Миконос, Атина—Родос, Атина—Самос, Атина—Митилини, Атина—Ираклио, Атина—Хиос, Атина—Санторини и Атина—Солун в обозримото бъдеще при липсата на операция. В резултат на това Комисията оцени последиците от премахването на конкуренцията по тези вътрешни маршрути.

(31) Що се отнася до международните маршрути, засегнати от операцията, въпросът за вероятната ситуация, която би била налице при липсата на сливане, беше оставен открит, тъй като планираната концентрация не би възпрепятствала значително ефективната конкуренция по който и да било от международните маршрути.

2. Оценка

2.1. Въздушен транспорт на пътници

2.1.1. Операцията води до много големи пазарни дялове по редица гръцки вътрешни маршрути

(32) В периода януари—юни 2010 г. Olympic Air и Aegean заедно са обслужили [90—100 %] от пътниците, пътуващи по гръцките вътрешни маршрути, и [30—40 %] от пътниците, пътуващи по международните маршрути, произлизащи от AIA.

(33) Въз основа на определяне на пазара, изключващо фериботния и железопътния транспорт по маршрутите, по които тези видове транспорт са налични, операцията би довела до изключително високи комбинирани пазарни дялове, достигащи в няколко случая 100 %.

(34) В случай че съответните пазари обхващат другите видове транспорт (фериботен или железопътен в зависимост от маршрута), комбинираните пазарни дялове на Aegean и Olympic Air биха били значително по-малки. Имайки предвид обаче ограничения конкурентен натиск, който другите видове транспорт оказват върху въздухоплавателните услуги заради силно различаващите се продуктови характеристики, такива пазарни дялове биха надценили значението на другите видове транспорт и значително биха подценили действителните конкурентни ограничения, които Aegean и Olympic Air взаимно си упражняват.

(35) Освен това Marfin чрез дъщерното си дружество Attica самостоятелно контролира две фериботни дружества, осъществяващи дейност в Гърция, а именно Blue Star Ferries и Superfast Ferries. В резултат на това конкурентният натиск на тези фериботни услуги върху слятото предприятие е ограничен поради факта, че те са контролирани от Marfin.

2.1.2. Конкурентна близост между Aegean и Olympic Air

(36) Aegean и Olympic Air са в много тесни конкурентни отношения. Това ясно ги отличава от други вътрешни авиокомпани, които осъществяват дейност в много по-малък мащаб, и от вътрешните фериботни оператори, които предлагат продукти, различаващи се от тези на Aegean и Olympic Air по няколко важни измерения на конкуренцията и чиято система на ценообразуване не е толкова детайлна по отношение на вътрешните маршрути.

2.1.3. Разглеждане на маршрути, от които Olympic Air и Aegean излизат след обявяването на операцията

(37) След като анализира вътрешните документи на Aegean и Olympic Air, Комисията установи, че излизането след обявяването на операцията или на Aegean, или на Olympic Air от маршрутите Атина—Кефалония, Атина—Лимнос, Атина—София, Атина—Букурещ, Атина—Янина, Атина—Кавала, Атина—Тирана, Атина—Виена, Атина—

Корфу, Солун—Ханя, Солун—Ираклио, Солун—Митилини, Солун—Родос и Атина—Милано вече е било обмисляно преди започването на преговорите по операцията. В резултат на това такива свивания на операциите не са счестени като специфични за сливането.

(38) Поради това Комисията не анализира тези маршрути с изключение на маршрута Атина—Корфу, за който беше заключено, че операцията би премахнала потенциалната конкуренция между Aegean и Olympic Air.

2.1.4. Премахване на действителната и потенциалната конкуренция по гръцките вътрешни маршрути

Действителна конкуренция

(39) Операцията би довела до значително възпрепятстване на ефективната конкуренция поради премахването на действителната конкуренция по девет вътрешни маршрута: Атина—Солун, Атина—Ираклио, Атина—Ханя, Атина—Родос, Атина—Санторини, Атина—Митилини, Атина—Хиос, Атина—Кос и Атина—Самос, независимо от това дали са определени различни пазари за чувствителните към фактора време пътници, за нечувствителните към фактора време пътници или за всички пътници (като последните два пазара вероятно включват фериботните услуги ⁽¹⁾).

(40) Действително, що се отнася до чувствителните към фактора време пътници, за които фериботният транспорт очевидно не е алтернатива, операцията би създавала *de facto* монопол и би премахнала конкуренцията между двама особено близки конкуренти по всички тези маршрути с изключение на маршрута Атина—Ираклио, по който Sky Express извършва услуги в малък мащаб. Действително Athens Airways прекрати дейността си през септември 2010 г. и понастоящем никоя друга авиокомпания за редовни полети не извършва дейност по тези гръцки вътрешни маршрути. Дори ако Athens Airways възобнови дейността си, е малко вероятно тя да упражни достатъчно ограничаване върху слятото предприятие, като се има предвид малкия мащаб на дейността ѝ. Това също така важи и за Sky Express по маршрута Атина—Ираклио, по който авиокомпанията понастоящем извършва един полет на ден, в сравнение с десет пъти по-големия брой на полетите, извършвани от Aegean и Olympic, взети заедно.

(41) Що се отнася до нечувствителните към фактора време пътници, в решението се прави разграничение между маршрутите, по които интермодалните услуги не са част от същия пазар като въздухоплавателните услуги (Атина—Солун и Атина—Родос), и всички други маршрути, които дават основание за опасения, където въпросът за включването на фериботните услуги в един и същ пазар е оставен открит:

а) по отношение на маршрутите Атина—Солун и Атина—Родос операцията би довела до комбинирани пазарни дялове от 90 % или повече, и би премахнала конкуренцията между двама особено близки конкуренти;

⁽¹⁾ Като изключение от гореизложеното, интермодалните транспортни средства не са част от същия пазар като въздухоплавателните услуги за нито една категория пътници по маршрутите Атина—Родос (ферибот) и Атина—Солун (влак).

б) по отношение на маршрутите Атина—Ираклио, Атина—Ханя, Атина—Санторини, Атина—Митилини, Атина—Хиос, Атина—Кос и Атина—Самос се прилага същата логика като при случая с маршрутите Атина—Солун и Атина—Родос, ако фериботният транспорт не се счита за част от същия пазар. Ако фериботният транспорт се счита за част от същия пазар, пазарните дялове на страните (като изключим дъщерното дружество на Marfin — Attica Group) варират между [30—70 %] през зимния сезон 2009—2010 г. и между [10—60 %] през част от летния сезон на 2010 г. (т.е. април—юли 2010 г.). Значимостта на пазарните дялове, както и конкуренцията от страна на фериботите, обаче е ограничена, тъй като фериботните услуги показват значителна степен на диференциация в сравнение с въздухоплавателните услуги. В резултат на това е малко вероятно, че фериботите биха били в състояние да дисциплинират поведението на слятото предприятие, особено по отношение на определянето на тарифите след операцията.

(42) По отношение на възможния пазар, обхващаш всички пътници, заключенията относно сегмента от нечувствителни към фактора време пътници се прилагат *mutatis mutandis*, въпреки че нивата на действителните пазарни дялове леко се различават.

Потенциална конкуренция

(43) Пазарното разследване също така показва, че операцията би довела до премахването на потенциалната конкуренция между Aegean и Olympic Air по маршрута Атина—Корфу. Това е така, защото Aegean и Olympic Air са потенциални конкуренти по този маршрут, по-специално предвид базата им на AIA и факта, че маршрутите в исторически план е имал достатъчно добро равнище на търсенето, за да поддържа оперирането на (поне) два превозвача.

2.1.5. Заключение относно оценката по маршрути

(44) Комисията достига до заключението, че операцията би възпрепятствала значително ефективната конкуренция на вътрешния пазар или на съществена част от него по смисъла на член 2, параграф 3 от Регламента за сливанията, по-специално в резултат от създаването на господстващо положение по отношение на възможните пазари за чувствителните към фактора време пътници по маршрутите Атина—Солун, Атина—Ираклио, Атина—Ханя, Атина—Родос, Атина—Санторини, Атина—Митилини, Атина—Хиос, Атина—Кос и Атина—Самос, както и по маршрутите Атина—Родос и Атина—Солун, що се отнася до възможните пазари за нечувствителните към фактора време пътници и за всички пътници. За тези пазари, където фериботните услуги могат да бъдат част от съответния пазар, а именно възможните пазари за нечувствителните към фактора време пътници и за всички пътници по маршрутите Атина—Ираклио, Атина—Ханя, Атина—Санторини, Атина—Митилини, Атина—Хиос, Атина—Кос и Атина—Самос, не е необходимо окончателно заключение относно създаването на господстващо положение, като се има предвид, че дори и при липсата на създаване на господстващо положение, операцията при всички случаи би възпрепятствала значително ефективната конкуренция на вътрешния пазар в резултат на премахването на особено тесните конкурентни отношения между

Aegean и Olympic Air и по този начин — на важните конкурентни ограничения, които двете авиокомпании взаимно си налагат преди операцията.

(45) Освен това операцията би възпрепятствала значително ефективната конкуренция на вътрешния пазар чрез премахването на един надежден потенциален нов участник по маршрута Атина—Корфу.

(46) За разлика от това не бяха установени никакви опасения, свързани с конкуренцията, по отношение на други вътрешни и международни маршрути, по които Aegean и Olympic Air понастоящем се конкурират. Това е така, защото по тези други маршрути слятото предприятие би продължило да се сблъсква с достатъчно конкуренция след операцията.

2.1.6. Порождено от сливането навлизане по вътрешни маршрути не е вероятно, навременно или достатъчно

(47) В решението също така беше анализирано до каква степен всяко навлизане след операцията е вероятно да ограничи поведението на слятото предприятие по маршрутите, по които конкуренцията между Aegean и Olympic Air би била премахната или значително намалена в резултат на операцията. За да се счита едно навлизане като достатъчно голямо конкурентно ограничение, трябва да бъде доказано, че то е вероятно, навременно и достатъчно, за да възстанови конкурентните ограничения, които Aegean и Olympic Air биха продължили взаимно да си налагат при отсъствието на операцията.

(48) Пазарното разследване показва, че съществуват редица важни пречки пред навлизането и/или разширяването по всички гръцки вътрешни маршрути, поради които като цяло е малко вероятно някой чужд или местен конкурент да навлезе на пазара и да наложи надеждно конкурентно ограничение върху слятото предприятие след операцията. В действителност беше установено, че за да е в състояние да дисциплинира поведението на слятото предприятие по вътрешните гръцки маршрути, един нов участник на пазара ще се нуждае от база на AIA и от развиването на търговска марка, която да придобие популярност, подобна на популярността на Aegean и Olympic Air. Освен това новият участник ще трябва да се справи с високите невъзвръщаеми разходи, свързани с навлизането на пазара, да има достъп до вътрешни и международни свързващи полети и да създаде мрежа от канали за разпространение в Гърция.

(49) Комисията установи, че след операцията никакво навлизане на гръцкия национален пазар не би било вероятно, навременно и достатъчно, за да ограничи слятото предприятие.

2.2. Маршрути, които са предмет на задължението за предоставяне на обществена услуга („ЗПОУ“)

(50) В решението се заключава, че е малко вероятно операцията да доведе до значително възпрепятстване на ефективната конкуренция по отношение на пазара за възлагането на маршрути в Гърция, които са предмет на ЗПОУ, като се има предвид, че слятото предприятие би продължило да изпитва конкуренция от страна на други установени на този пазар участници, а именно Sky Express и Astra.

(51) Освен това две авиокомпаниии, а именно Danish Air Transport и румънската Carpatair, ясно са заявили интереса си за участие в търга за гръцки маршрути, предмет на ЗПОУ, през следващата поредица от тръжни процедури и пазарното разследване потвърди, че за разлика от редовните полети, авиокомпаниите могат да започнат дейност по маршрутите, предмет на ЗПОУ, в относително малък мащаб.

2.3. Наземно обслужване на гръцките летища

(52) Комисията анализира както вертикалния въпрос, произтичащ от вертикалните отношения между пазара на наземното обслужване и пазара на въздушния транспорт, така и вероятността от координиране след операцията между Olympic Handling, Goldair (в който Vassilakis има инвестиция) и независимите конкуренти Swissport International и Swissport Hellas Sud.

(53) Пазарното разследване показва, че дори и слямото предприятие да направи опит за въздействие върху поведението на Goldair на пазара, Swissport би било в състояние да подкопае всяко усилие за координиране. Действително Swissport е силен и надежден участник на гръцкия пазар на наземно обслужване, агресивно придобиващ пазарен дял.

(54) Поради това Комисията достигна до заключението, че операцията е малко вероятно да доведе до координирани последици, тъй като пазарната структура след сливането няма да увеличи стимулите за участниците на пазара за встъпването в тайни споразумения. Що се отнася до вертикалните отношения между наземното обслужване и въздушния транспорт, пазарното разследване не предостави индикации, че операцията би довела до някакви вертикални последици.

(55) Следователно не е вероятно операцията да възпрепятства значително ефективната конкуренция на пазара за предоставяне на услуги за наземно обслужване в Гърция.

2.4. Други пазари

(56) Въз основа на резултата от пазарното разследване, операцията е малко вероятно да възпрепятства значително ефективната конкуренция на пазара на услуги „ПРМ“ и услуги за кетъринг по време на полет (вертикално свързан с пазара за въздушен транспорт на пътници) и на пазара за предоставяне на самолетни места на туроператори, на който Olympic има само ограничено присъствие.

VI. ЕФЕКТИВНОСТ

(57) Както е определено в Насоките за хоризонталните сливания, страните са тези, които трябва да докажат, че изложената ефективност неутрализира антиконкурентните последици от сливането. Страните следва да докажат, че са изпълнили следните три кумулативни условия: i) ефективността ще донесе ползи за потребителите; ii) ефективността е специфична за сливането; и iii) ефективността е удостоверима⁽¹⁾.

(58) Страните не са показали, че горепосочените условия са изпълнени в настоящия случай.

⁽¹⁾ Насоки за хоризонталните сливания, параграф 78.

VII. АНАЛИЗ НА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ НА СТРАНИТЕ

(59) Комисията също така анализира цялостното финансово състояние на страните.

(60) Оценката, направена от Комисията, доведе до заключението, че перспективите пред Aegean са положителни, независимо от операцията.

(61) Що се отнася до цялостното състояние на Olympic Air, беше установено, че Olympic Air понася загуби. Поспециално Olympic Air като дружество в начален стадий на дейност е предприело агресивна стратегия на ценообразуване, която се е отразила на приходите му. Разследването на Комисията обаче показва, че в процес на прилагане са мерки за реструктуриране и че рентабилността на Olympic Air непрекъснато се подобрява.

(62) Поради това е вероятно, в зависимост от по-нататъшните мерки за реструктуриране, финансовите резултати на Olympic Air още повече да се подобрят в обозримо бъдеще. Освен това Olympic Air е собственост на Marfin и поради това финансовото му състояние следва да се постави в по-широк контекст на финансовото състояние на единственото му дружество майка — Marfin. Като се има предвид равнището на разходите, свързани с хипотетичното излизане на Olympic Air от пазара, Marfin има стимул или да продължи да подпомага дъщерното си дружество, или да го продаде, вместо да понася финансови загуби.

(63) Макар че страните не са поискали такъв анализ, Комисията реши да анализира състоянието на Olympic спрямо трите критерия, посочени в параграф 90 от Насоките за хоризонталните сливания⁽²⁾. В тази връзка пазарното разследване разкри, че:

а) малко вероятно е при липсата на операция Olympic Air да бъде принудено да излезе от пазара в близко бъдеще;

б) има вероятност да съществуват по-малко антиконкурентни алтернативи от планираната концентрация; и

в) при липсата на операция активите на Olympic Air не биха неизбежно излезли от пазара, по-специално поради факта, че търговската марка Olympic е един много привлекателен актив, за който вероятно ще се намери потенциален купувач, който би използвал дружеството, за да извършва полети на гръцкия пазар.

⁽²⁾ Съгласно параграф 90 от Насоките за хоризонталните сливания „Комисията приема следните три критерия за особено релевантни за прилагането на критерия „защита на предприятието в нездравословно състояние“. Първо, предприятието, за което се твърди, че е губещо, в близко бъдеще следва, ако не бъде придобито от друго предприятие, да е принудено да излезе от пазара поради финансови затруднения. Второ, да няма друга по-малко антиконкурентна алтернатива за продажба от сливането, за което е постъпило уведомление. Трето, при отсъствието на сливане, средствата на предприятието в нездравословно състояние неизбежно биха излезли от пазара.“ С цел избягване на съмненията, следва да се отбележи, че страните не са се позовали на така-наречения критерий „защита на предприятието в нездравословно състояние“.

(64) Поради това в решението се заключава, че не може да се твърди, че нарушаването на структурата на конкуренцията, което би следвало от операцията, не би било пряко причинено от въпросната операция.

VIII. АНГАЖИМЕНТИ

(65) За да отстранят свързаните с конкуренцията опасения, установени от Комисията, страните представиха ангажменти, които бяха променени на три пъти. Всички варианти на ангажиментите, представени от страните, имат една обща черта; всички те се състоят главно от предложението да се освободят известен брой слотове на различни гръцки летища, които свързват маршрути, за които са били установени опасения, свързани с конкуренцията. Коригиращите мерки по отношение на слотовете също така бяха придружени от някои допълнителни ангажменти, например предложението към новите участници; а) да сключат интерлайн споразумение⁽¹⁾ със слятото предприятие по проблемните маршрути; и б) да бъдат включени в програмата за редовни пътници за установената(ите) двойка(и) градове, по която(които) новият участник извършва полети.

(66) Ангажиментите относно слотовете предвиждаха върху прехвърлените слотове да бъдат придобивани наследени права след използването на слотовете от нов участник в продължение на [0—6] последователни сезона на IATA⁽²⁾. Прехвърлените слотове ще бъдат в рамките на времеви интервал от [0—15] минути от времената, поискани от новия участник.

(67) В допълнение страните предложиха да предоставят достъп при недискриминиращи условия до услугите по наземно обслужване и услугите по поддръжка, ремонт и модернизация, предоставяни от слятото предприятие на AIA или на всяко летище от направленията за деветте горепосочени маршрута.

(68) Беше предвидено ангажиментите да бъдат въведени до (поверително) или докато новите участници придобият по отделни маршрути общ пазарен дял от (поверително).

(69) Комисията проведе два пазарни теста, за да събере мнения от участниците на съответните пазари относно ефективността на предложените коригиращи мерки.

(70) В настоящия случай основните пречки пред навлизане на пазара не са свързани нито с наличието на слотове, нито с другите особености, към които са насочени допълнителните ангажменти. Действително, предвид липсата на пренатоварване на летищата, що се отнася до повечето летища в настоящия случай, има налични достатъчно слотове, които се предоставят безплатно от съответните летищни органи. Пазарният тест не разкри никакви надеждни планове за навлизане нито от международни, нито от гръцки вътрешни превозвачи. В резултат на това няма да настъпи никакво вероятно, навременно и достатъчно навлизане на пазара, което да дисциплинира поведението на слятото предприятие по отношение на ценообразуването след операцията.

(71) Подобно на предишните случаи при оценката беше взет предвид смекчаващият фактор, че Гърция е в криза, която може да оказва въздействие върху действителните планове за навлизане на пазара на потенциални нови участници.

IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(72) Концентрацията, за която е постъпило уведомление и чрез която предприятия Vassilakis Group, Marfin Investment Group и Laskaridis Group придобиват по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламента за сливанията съвместен контрол над новосъздаденото чрез сливане предприятие, в което се обединяват дейностите на предприятия Aegean Airlines S.A. и на Olympic Air SA, Olympic Handling SA и Olympic Engineering SA, се обявява за несъвместима с вътрешния пазар и Споразумението за ЕИП.

⁽¹⁾ Интерлайн споразумение е споразумение между две или повече авиокомпаниии, съгласно което договарящите се авиокомпаниии взаимно признават документите си за пътуване (билетите).

⁽²⁾ Или за маршрутите, които се експлоатират само през летния или само през зимния сезон — след 4 летни/зимни сезона.

V

(Становища)

ПРОЦЕДУРИ ОТНОСНО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОБЩАТА ТЪРГОВСКА
ПОЛИТИКА

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Известие за предстоящото изтичане на срока на действие на някои антидъмпингови мерки

(2012/С 195/11)

1. Както е предвидено в член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1225/2009 на Съвета от 30 ноември 2009 г. ⁽¹⁾ за защита срещу дъмпингов внос от страни, които не са членки на Европейската общност, Комисията уведомява, че освен ако не бъде започнато преразглеждане в съответствие с изложената по-нататък процедура, срокът на действие на долупосочените антидъмпингови мерки ще изтече на датата, посочена в таблицата по-долу.

2. Процедура

Производителите от Съюза могат да подадат писмено искане за преразглеждане. Искането трябва да съдържа достатъчно доказателства за това, че изтичането на срока на действие на мерките вероятно ще доведе до продължаване или повторно извършване на дъмпинг и нанасяне на вреда.

Ако Комисията вземе решение да преразгледа съответните мерки, на вносителите, износителите, представителите на държавата на износ и на производителите от Съюза ще бъде предоставена възможност да изпратят допълнителна информация, да опровергаят или да изразят становище по въпросите, изложени в искането за преразглеждане.

3. Срок

Производителите от Съюза могат да подадат писмено искане за преразглеждане на горното основание, което трябва да бъде получено от Европейската комисия, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium ⁽²⁾ след публикуването на настоящото известие, но не по-късно от три месеца преди датата, посочена в таблицата по-долу.

4. Настоящото известие се публикува в съответствие с член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1225/2009.

Продукт	Държава(и) на произход или износ	Мерки	Позоваване	Дата на изтичане на срока на действие ⁽¹⁾
Кокс от каменни въглища на парчета с диаметър по-голям от 80 mm (кокс 80 +)	Китайска народна република	Антидъмпингово мито	Регламент (ЕО) № 239/2008 на Съвета (ОВ L 75, 18.3.2008 г., стр. 22)	19.3.2013 г.

⁽¹⁾ Срокът на действие на мярката изтича в полунощ на датата, посочена в тази колона.

⁽¹⁾ ОВ L 343, 22.12.2009 г., стр. 51.

⁽²⁾ Факс +32 22956505.

ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2012 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 310 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	840 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	100 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език/езици в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготовителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>

