

# Amtsblatt der Europäischen Union

# C 137



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

57. Jahrgang

7. Mai 2014

Inhalt

### II Mitteilungen

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

#### Europäische Kommission

2014/C 137/01	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache M.7200 — Lenovo/IBM x86 server business) <sup>(1)</sup> .....	1
---------------	--	---

### IV Informationen

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

#### Europäische Kommission

2014/C 137/02	Euro-Wechselkurs .....	2
2014/C 137/03	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, abgegeben in seiner Sitzung vom 18. Januar 2013 zum Entwurf eines Beschlusses in der Sache COMP/M.6570 — UPS/TNT Express — Berichterstatter: Österreich .....	3
2014/C 137/04	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten — UPS/TNT Express (COMP/M.6570) .....	4
2014/C 137/05	Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission vom 30. Januar 2013 zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen (Sache COMP/M.6570 — UPS/TNT Express) (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 431 final) <sup>(1)</sup> .....	8

# DE

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

2014/C 137/06	Mitteilung der Kommission über die nicht beantragte Menge, die zu der Menge hinzuzurechnen ist, die für den Teilzeitraum vom 1. Juli bis 30. September 2014 im Rahmen bestimmter von der EU für Erzeugnisse der Sektoren Geflügelfleisch, Eier und Eialbumin eröffneter Kontingente festgesetzt wurde .....	18
---------------	---	----

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

2014/C 137/07	Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung, die Aussetzung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung) <sup>(1)</sup> .....	19
---------------	--	----

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

**Europäische Kommission**

2014/C 137/08	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni) <sup>(1)</sup> .....	42
---------------	--	----

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

## II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN  
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

## EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss****(Sache M.7200 — Lenovo/IBM x86 server business)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2014/C 137/01)

Am 29. April 2014 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates<sup>(1)</sup> entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32014M7200 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

---

<sup>(1)</sup> Abl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

## IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN  
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

## EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs <sup>(1)</sup>

6. Mai 2014

(2014/C 137/02)

## 1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs		
USD	US-Dollar	1,3945	CAD	Kanadischer Dollar	1,5232
JPY	Japanischer Yen	141,89	HKD	Hongkong-Dollar	10,8103
DKK	Dänische Krone	7,4641	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,5909
GBP	Pfund Sterling	0,82115	SGD	Singapur-Dollar	1,7387
SEK	Schwedische Krone	9,0666	KRW	Südkoreanischer Won	1 431,82
CHF	Schweizer Franken	1,2169	ZAR	Südafrikanischer Rand	14,6440
ISK	Isländische Krone		CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	8,6829
NOK	Norwegische Krone	8,2420	HRK	Kroatische Kuna	7,5863
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	IDR	Indonesische Rupiah	16 059,02
CZK	Tschechische Krone	27,438	MYR	Malaysischer Ringgit	4,5377
HUF	Ungarischer Forint	307,03	PHP	Philippinischer Peso	61,729
LTL	Litauischer Litas	3,4528	RUB	Russischer Rubel	49,4230
PLN	Polnischer Zloty	4,2019	THB	Thailändischer Baht	45,094
RON	Rumänischer Leu	4,4420	BRL	Brasilianischer Real	3,1202
TRY	Türkische Lira	2,9183	MXN	Mexikanischer Peso	18,1675
AUD	Australischer Dollar	1,4932	INR	Indische Rupie	83,8060

<sup>(1)</sup> Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

**Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, abgegeben in seiner Sitzung vom 18. Januar 2013 zum Entwurf eines Beschlusses in der Sache COMP/M.6570 — UPS/TNT Express**

**Berichterstatter: Österreich**

(2014/C 137/03)

1. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass es sich bei der angemeldeten Transaktion um einen Zusammenschluss im Sinne des Artikels 3(1)(b) der EG-Fusionskontrollverordnung handelt.
2. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die angemeldete Transaktion EU-weite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 der EG-Fusionskontrollverordnung hat.
3. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission bezüglich der im Entscheidungsentwurf vorgenommenen Marktabgrenzungen für die relevanten geographischen und Produktmärkte.
4. Der Beratende Ausschuss teilt insbesondere die Auffassung der Kommission, dass ein separater Markt für (internationale) Intra-EWR Express Dienstleistungen besteht, der eine nationale Dimension hat.
5. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass das Zusammenschlussvorhaben einen wirksamen Wettbewerb auf den folgenden Märkten nicht erheblich behindern würde: (1) Luftfracht, (2) Speditionstätigkeiten und (3) Vertragslogistik.
6. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass der angemeldete Zusammenschluss, so wie er ursprünglich von der anmeldenden Partei vorgeschlagen wurde, voraussichtlich zu nicht koordinierten horizontalen Effekten führen würde, die den wirksamen Wettbewerb im Markt für Intra-EWR Express Dienstleistungen in den folgenden Ländern erheblich beeinträchtigen würden:
  - Bulgarien,
  - Tschechische Republik,
  - Dänemark,
  - Estland,
  - Finnland,
  - Ungarn,
  - Lettland,
  - Litauen,
  - Malta,
  - Niederlande,
  - Polen,
  - Rumänien,
  - Slowakei,
  - Slowenien,
  - Schweden.
7. Der Beratende Ausschuss stimmt der Untersuchung der Kommission zu Effizienzgewinnen, insbesondere der Verrechnung mit den erwarteten Preiserhöhungen, und dem Schluss zu, dass diese nicht ausreichend sind, um die durch das Zusammenschlussvorhaben hervorgerufene erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs auf den im vorherigen Punkt genannten Märkten auszugleichen.
8. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass wegen der äußerst begrenzten Anzahl potentiell geeigneter Käufer eines Veräußerungsgeschäfts eine Upfront-buyer- oder Fix-it-first Lösung erforderlich war.
9. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die von der anmeldenden Partei am 29. November 2012 angebotenen, jeweils am 16. Dezember 2012 und am 3. Januar 2013 modifizierten Verpflichtungszusagen nicht die von der Kommission identifizierten Bedenken ausräumen und die durch das Zusammenschlussvorhaben hervorgerufene erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs beseitigen können.
10. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass der angemeldete Zusammenschluss für unvereinbar mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen gemäß Artikel 2(3) und Artikel 8(3) der EG-Fusionskontrollverordnung und Artikel 57 des EWR Abkommens erklärt werden muss.

## Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten <sup>(1)</sup>

### UPS/TNT Express

(COMP/M.6570)

(2014/C 137/04)

#### I. HINTERGRUND

1. Am 15. Juni 2012 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung <sup>(2)</sup> bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen UPS erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung im Wege eines öffentlichen Übernahmeangebots nach niederländischem Recht die alleinige Kontrolle über das Unternehmen TNT (UPS und TNT werden im Folgenden als „Beteiligte“ bezeichnet). Am 20. Juli 2012 leitete die Kommission das Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung ein.

#### II. SCHRIFTLICHES VERFAHREN

##### Die Mitteilung der Beschwerdepunkte

2. Am 19. Oktober 2012 erhielt UPS eine Mitteilung der Beschwerdepunkte. Dem Unternehmen wurde eine Frist von 10 Werktagen für die Übermittlung einer schriftlichen Antwort gewährt. In der Mitteilung der Beschwerdepunkte gelangte die Kommission zu der vorläufigen Feststellung, dass die angemeldete Übernahme auf dem Markt für internationale Express-Paketzustellungsdienste im EWR in 29 EWR-Staaten Wettbewerbsbedenken aufwerfen würde.

##### Akteneinsicht

3. UPS wurde am 22., 26. und 29. Oktober, 28. November, 13. und 21. Dezember 2012 sowie am 17. Januar 2013 über CD-ROMs Akteneinsicht gewährt. Ferner wurde Akteneinsicht in Datenräumen gewährt. In dem einen wurde drei externen Anwälten von UPS mit Zustimmung von FedEx am 26. und 29. Oktober 2012 Auszüge aus internen Präsentationen und Antworten auf Auskunftsverlangen von FedEx zugänglich gemacht. Im zweiten erhielten wirtschaftliche Berater von UPS am 26. Oktober 2012 Einsicht in Ausschreibungsdaten.

4. Am 25. Oktober 2012 beantragte UPS zusätzliche Akteneinsicht. Die Generaldirektion Wettbewerb stellte daraufhin teilweise Fassungen von Dokumenten zur Verfügung, in denen weniger Angaben unkenntlich gemacht worden waren als zuvor, und gab UPS über dessen externe Berater in einem Datenraum vollständigen Zugang zu diesen Unterlagen; teilweise lehnte die Generaldirektion den Antrag jedoch auch ab. Kurz darauf wandte UPS sich in dieser Angelegenheit an mich. UPS forderte weiterreichenden Zugang zu den internen Präsentationen von FedEx über dessen Expansionspläne in Europa; Auszüge daraus waren den externen Beratern von UPS zuvor im schon erwähnten Datenraum zugänglich gemacht worden. UPS brachte vor, dass FedEx im Kontrollverfahren eine Schlüsselrolle spiele: Das Unternehmen sei gewissermaßen als „Kläger“ aufgetreten und habe die „Hauptbeweise“ gegen das geplante Vorhaben vorgelegt. Daher habe UPS ein „eindeutiges Recht“ auf Einsicht und Prüfung aller von FedEx eingereichten Unterlagen in der vollständigen Fassung, in der keine Angaben unkenntlich gemacht wurden. UPS zufolge würde der Zugang zu diesen Unterlagen es dem Unternehmen erlauben, die Einwände von FedEx gegen das geplante Vorhaben zu verstehen und die Plausibilität der Vorbringen von FedEx auf der Grundlage anderer Beweismaterials in der Akte sowie anhand allgemein zugänglicher Daten zu überprüfen.

5. Ich lehnte den Antrag von UPS aus nachstehenden Gründen ab: Erstens hat UPS nicht wegen einer etwaigen Sonderstellung von FedEx im Verfahren ein „eindeutiges Recht“ auf Einsichtnahme in die vollständige Fassung (ohne unkenntlich gemachte Angaben) aller Unterlagen von FedEx in der Kommissionsakte. Das Ausmaß der Akteneinsicht hängt nicht von der Stellung eines Auskunft gebenden Unternehmens im Verfahren ab. Zweitens hatte UPS — entweder über CD-ROMs oder in den erwähnten Datenräumen — in vollem Umfang Zugang zu dem belastenden Beweismaterial, auf das sich die Kommission in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte gestützt hat. Drittens schien es sich bei den unkenntlich gemachten Angaben um sehr sensible Geschäftsgeheimnisse zu handeln, und UPS hat nicht aufgezeigt, dass der Zugang zu den Angaben für die Ausübung seiner Verteidigungsrechte „unerlässlich“ wäre wie nach Artikel 8 Absatz 4 des Beschlusses 2011/695/EU erforderlich. Schließlich konnte ich nicht feststellen, dass der Inhalt der von FedEx vorgelegten Unterlagen, in denen Angaben unkenntlich gemacht worden waren, im Widerspruch zu den Feststellungen der Kommission in der Mitteilung der Beschwerdepunkte bezüglich der Expansionspläne von FedEx, stehen würde, wie von UPS behauptet worden war.

<sup>(1)</sup> Nach Artikel 16 und Artikel 17 des Beschlusses des Präsidenten der Europäischen Kommission vom 13. Oktober 2011 über Funktion und Mandat des Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren (ABl. L 275 vom 20.10.2011, S. 29) (im Folgenden „Beschluss 2011/695/EU“).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

6. Da die Kommissionsakte jedoch keine Beschreibungen der nicht zugänglichen internen Präsentationen umfasste, ersuchte ich FedEx darum, die Anträge auf vertrauliche Behandlung zu rechtfertigen und Zusammenfassungen der unkenntlich gemachten Angaben vorzulegen, um UPS besser in die Lage zu versetzen, seine Verteidigungsrechte in vollem Umfang auszuüben.

7. Ferner hat UPS auch die vollständige Offenlegung anderer Unterlagen von FedEx beantragt. Da der Anmelder jedoch, während der Antrag bei mir anhängig war, einige dieser Unterlagen von der GD Wettbewerb in einer Fassung erhalten hat, in der weniger Angaben unkenntlich gemacht wurden als bei der ersten Akteneinsicht, erachtete ich ihn als erledigt. In Bezug auf andere Unterlagen verwies ich die Angelegenheit im Einklang mit Artikel 3 Absatz 7 des Beschlusses 2011/695/EU an die GD Wettbewerb, denn an diese hätte sich UPS zunächst wenden müssen.

### Dritte

8. Drei Wettbewerber der beteiligten Unternehmen, nämlich DHL, FedEx und GeoPost, sowie ein Flughafen, nämlich Liège Airport, haben „hinreichendes Interesse“ im Sinne von Artikel 18 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung dargelegt und daher die Gelegenheit erhalten, sich als Dritte schriftlich und mündlich zu dem Vorhaben zu äußern.

#### *Bessere Information*

9. DHL und FedEx beschwerten sich, dass die ihnen übermittelte bearbeitete Fassung der Mitteilung der Beschwerdepunkte zu viele unkenntlich gemachte Stellen enthalte, um Art und Gegenstand des Fusionskontrollverfahrens voll erfassen zu können. Besonders DHL beantragte die Offenlegung der Abschnitte der Mitteilung der Beschwerdepunkte, in denen es um geltend gemachte Effizienzvorteile, Preiskonzentration und Ausschreibungsdaten geht.

10. Die GD Wettbewerb wies diese Beschwerden mit der Begründung ab, dass die Information von Dritten, sofern sie über das rechtlich vorgeschriebene Minimum hinaus geht, in ihrem Ermessen liege.

#### *Zugang zur Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte*

11. Vorbereitend für die mündliche Anhörung, beantragte FedEx Zugang zu einer nichtvertraulichen Fassung der Antwort von UPS auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, in der Annahme, dass sich ein Teil der Bemerkungen von UPS auf die besondere Stellung von FedEx in diesem Verfahren beziehen würden.

12. Ich lehnte diesen Antrag mit dem Hinweis ab, dass Dritte weder nach geltendem Recht noch nach den *Best Practices* der Kommission verlangen können, dass ihnen die Antwort des Anmelders auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte übermittelt wird. Auch verfügt die Kommission über alle zur Beurteilung des Beweiswerts der ihr übermittelten Informationen erforderlichen Untersuchungs- und sonstigen Mittel. Daher ist die mündliche Anhörung weder die einzige noch notwendigerweise die geeignetste Gelegenheit, um die Glaubwürdigkeit Dritter zu beurteilen. Ferner hat UPS die Frage seiner Glaubwürdigkeit in seiner Präsentation anlässlich der mündlichen Anhörung angesprochen, sodass FedEx Kenntnis von den wichtigsten Argumenten von UPS sowie Gelegenheit zur Stellungnahme hatte.

### III. MÜNDLICHES VERFAHREN

13. Der Anmelder beantragte eine mündliche Anhörung, die am 12. November 2012 stattfand. Im Rahmen dieser mündlichen Anhörung gab es drei nichtöffentliche Sitzungen. Zwei betrafen die Präsentation von UPS zu Effizienzvorteilen und der Preiskonzentrationsanalyse, die dritte die Präsentation von FedEx über den Umfang seines Dienstleistungsangebotes in Europa. Für den Anmelder nahmen daran dieselben externen Berater teil, welche die Akteneinsicht im Datenraum am 26. und 29. Oktober wahrgenommen hatten.

14. UPS beantragte ferner eine nichtöffentliche Sitzung für die Präsentation eines Vertreters von TNT zu länderspezifischen Fallstudien zum Kundenverhalten. Ich lehnte diesen Antrag ab, da ich der Auffassung war, dass es zur Wahrung des Rechts von UPS auf mündliche Anhörung nicht erforderlich ist, dass der Vertreter von TNT vertrauliche Informationen vorträgt. Ferner erachtete ich die Teilnahme von Wettbewerbern an der Präsentation von TNT als vorteilhaft für die Klärung relevanter Fakten, weil die Wettbewerber ebenfalls zu Kundenverhalten Stellung nehmen könnten. Meine Einschätzung wurde durch DHL bestätigt, die sich während der Anhörung zu einigen nachfragebezogenen Fragen äußerten.

#### IV. VERFAHREN NACH DER MÜNDLICHEN ANHÖRUNG

##### Abhilfemaßnahmen

15. Im November 2012 legte der Anmelder ein erstes Paket von Abhilfemaßnahmen vor, das die Kommission jedoch als nicht geeignet zur Ausräumung der sich aus der Übernahme ergebenden Wettbewerbsbedenken erachtete. Im Dezember 2012 und Januar 2013 übermittelte UPS jeweils eine überarbeitete Fassung des Pakets von Abhilfemaßnahmen, in dem die Veräußerung von Vermögenswerten in einigen EU-Mitgliedstaaten, für die Wettbewerbsbedenken bestanden, vorgesehen war. Die Kommission betrachtete die Abhilfemaßnahmen in dieser Form jedoch weiterhin als unzureichend, insbesondere wegen der Unzulänglichkeit des vorgeschlagenen Käufers im Hinblick auf eine Qualifikation als geeigneter Erwerber und künftiger konkurrenzfähiger Wettbewerber im EWR.

##### Sachverhaltsschreiben

16. Am 21. Dezember 2012 übermittelte die Kommission UPS ein Sachverhaltsschreiben, in dem sie das Unternehmen über zusätzliches Beweismaterial informierte, das die früheren Feststellungen der Kommission zur Wettbewerbsstellung von FedEx in vierzehn Mitgliedstaaten untermauerte. UPS erhielt eine Frist von zwei Werktagen zur schriftlichen Stellungnahme. Darin beschwerte sich UPS, dass das Sachverhaltsschreiben zu einem Zeitpunkt übermittelt worden sei, als das Unternehmen keine Möglichkeit mehr gehabt habe, die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen zu ändern. Ferner wiederholte UPS seinen Antrag auf Zugang zu internen Unterlagen von FedEx, den die GD Wettbewerb erneut zurückwies. Schließlich beantragte UPS die Übermittlung der Protokolle von Zusammenkünften der Kommission mit FedEx, die auch erfolgt ist.

17. UPS hat mich im Zusammenhang mit diesen Anträgen nicht nach Artikel 3 Absatz 7 des Beschlusses 2011/695/EU angerufen, so dass mein Eingreifen nicht erforderlich war. Dennoch sei angemerkt, dass ich im Bezug auf den Zeitpunkt der Übermittlung des Sachverhaltsschreibens nicht zu dem Ergebnis komme, dass die Verteidigungsrechte von UPS verletzt worden wären. Meiner Auffassung nach stand UPS ausreichend Zeit zur Verfügung, um die Abhilfemaßnahmen zu ändern, was dadurch bestätigt wird, dass das Unternehmen einen Tag vor seiner schriftlichen Stellungnahme geänderte Abhilfemaßnahmen vorschlug. Wichtiger noch ist, dass das Sachverhaltsschreiben weder den Umfang noch den Inhalt der Beschwerdepunkte der Kommission abändert, wie sie UPS anlässlich von Zusammenkünften nach der mündlichen Anhörung mitgeteilt wurden. Folglich wurde durch das Sachverhaltsschreiben kein neues Element eingebracht, das von UPS vor der Vorbereitung eines überarbeiteten Pakets von Abhilfemaßnahmen nicht hätte berücksichtigt werden können. Was UPS' Kritik zum Zugang zu internen Unterlagen von FedEx angeht, verweise ich auf Erwägungsgrund 5.

18. Am 21. Januar 2013 beantragte UPS bei mir, zu überprüfen, ob die Weigerung der GD Wettbewerb, dem Unternehmen Zugang zu den internen Unterlagen (besonders zu den Expansionsplänen) von FedEx zu gewähren, rechtmäßig sei. Die angeblichen Unzulänglichkeiten hinsichtlich des Umfangs und des Zeitpunkts der Akteneinsicht, beantragte UPS, sollten in den vorliegenden Abschlussbericht aufgenommen werden. Ich habe die beantragte Überprüfung durchgeführt, kann aber keine Verletzung von UPS' Recht auf Akteneinsicht feststellen. Erstens sei zum Umfang der Akteneinsicht festgehalten, dass UPS Gelegenheit erhalten hat, alle belastenden Beweise, darunter auch vertrauliche Informationen zu den Expansionsplänen von FedEx, auf die sich die Mitteilung der Beschwerdepunkte und das Sachverhaltsschreiben stützen, einzusehen. Der Aktenzugang war nicht auf die von der erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs betroffenen 15 Länder beschränkt, sondern erstreckte sich auf Zusammenfassungen von vertraulichen Informationen für alle EWR-Länder, für die solche Pläne bestehen. Auch hatte UPS Zugang zu allen anderen von FedEx übergebenen Unterlagen, mit Ausnahme der darin enthaltenen vertraulichen Angaben. Was diese vertraulichen Angaben angeht, so wurde UPS gegenüber gerechtfertigt, weshalb sie unkenntlich gemacht bzw. durch Beschreibungen oder Zusammenfassungen der nicht zugänglichen Stellen ersetzt wurden. Auf dieser Grundlage vertrete ich die Auffassung, dass die Vorschriften über die Akteneinsicht eingehalten worden sind. Zweitens ist hinsichtlich des Zeitpunkts der Akteneinsicht festzustellen, dass UPS sein Vorbringen nicht ausreichend belegt hat und ich daher keine Überprüfung vornehmen konnte.

19. UPS scheint in seinem Antrag davon auszugehen, dass die Kommission die in der Mitteilung erhobenen Beschwerdepunkte bezüglich bestimmter Mitgliedstaaten ausschließlich nach einer Neubewertung der Expansionspläne von FedEx auf der Grundlage interner, vor der Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgelegter Unterlagen und neuer, danach übermittelter Informationen zurückgezogen hat. Nach Angaben der GD Wettbewerb ist dem nicht so. Die Kommission hat ihre Beschwerdepunkte angesichts der neuen Informationen von FedEx abgeändert, gleichermaßen jedoch aufgrund erneut durchgeführter Untersuchungen zu Preiskonzentration und Effizienzvorteilen, die zum Großteil erst möglich waren, als UPS der GD Wettbewerb zusätzliche Informationen gegeben hatte.

**V. BESCHLUSSENTWURF DER KOMMISSION**

20. Ich bin der Auffassung, dass der Beschlussentwurf ausschließlich Beschwerdepunkte betrifft, zu denen die am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen Stellung nehmen konnten.

**VI. SCHLUSSBEMERKUNG**

21. Allgemein stelle ich fest, dass alle Verfahrensbeteiligten in der Lage waren, ihre Verfahrensrechte in dieser Sache effektiv wahrzunehmen.

Michael ALBERS

---

**Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission**  
**vom 30. Januar 2013**  
**zur Feststellung der Unvereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen**

**(Sache COMP/M.6570 — UPS/TNT Express)**

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 431 final)

**(Nur der englische Text ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2014/C 137/05)

Am 30. Januar 2013 nahm die Kommission nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen<sup>(1)</sup> und insbesondere Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung einen Beschluss über einen Unternehmenszusammenschluss an. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses in der verbindlichen Sprachfassung der Wettbewerbssache kann auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden: [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

### I. DIE PARTEIEN

1. United Parcel Service Inc. („UPS“ — Vereinigte Staaten von Amerika) ist weltweit einer der größten Anbieter von Logistikdienstleistungen hauptsächlich in den Sektoren Kleinpaketlieferdienst, Güterverkehr und Vertragslogistik. Das Drehkreuz von UPS in der EU befindet sich in Köln, Deutschland.
2. TNT Express N.V. („TNT“ — Niederlande) ist in den Sektoren Kleinpaketlieferdienst und Güterverkehr tätig. Das zentrale Drehkreuz des europäischen Netzes von TNT befindet sich in Liège, Belgien.

### II. DAS VORHABEN UND DIE EU-WEITE BEDEUTUNG

3. Am 15. Juni 2012 ging bei der Kommission die Anmeldung eines geplanten Zusammenschlusses gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 („Fusionskontrollverordnung“) ein, nach der das Unternehmen UPS beabsichtigte, gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung in Form einer öffentlichen Übernahme die alleinige Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens TNT in Übereinstimmung mit niederländischem Recht zu übernehmen<sup>(2)</sup> („Zusammenschluss“). UPS und TNT werden nachfolgend als die „Parteien“ bezeichnet.
4. Das Vorhaben besitzt gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung eine EU-weite Bedeutung.

### III. DAS VERFAHREN

5. Nach der ersten Phase der Marktuntersuchung war die Kommission zu der Schlussfolgerung gelangt, dass dieser Zusammenschluss ernsthafte Zweifel an seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen aufwirft. Daher eröffnete die Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung am 20. Juli 2012 das Verfahren der Phase II.
6. Die Mitteilung der Beschwerdepunkte wurde den Parteien am 19. Oktober 2012 übersandt. Die Parteien hatten die Möglichkeit, ihren Standpunkt in Form einer schriftlichen Antwort sowie einer mündlichen Anhörung darzulegen, die am 12. November 2012 stattfand.
7. Am 29. November 2012 bot die anmeldende Partei Verpflichtungen gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates an. Anschließend wurden am 16. Dezember 2012 und am 3. Januar 2013 neue Verpflichtungen angeboten.
8. UPS wurde am 21. Dezember 2012 ein Sachverhaltsschreiben übersandt. UPS übermittelte am 4. Januar 2013 seine schriftliche Erwiderung auf das Sachverhaltsschreiben.
9. Am 30. Januar 2013 nahm die Kommission gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung einen Beschluss an, mit dem sie den Zusammenschluss für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen unvereinbar erklärte („**Beschluss**“).

<sup>(1)</sup> ABI. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

<sup>(2)</sup> Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* C 186 vom 26.6.2012, S. 9.

#### IV. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

##### 1. Beschreibung des Kleinpaketesektors

10. Der Wirtschaftszweig der Kleinpaketlieferdienste weist zumindest zwei wesentliche Merkmale auf:

a) wesentliche Dichte-/Größenvorteile, da es sich um einen **netzgebundenen Wirtschaftszweig** handelt. Die Kosten für die Abholung und die Zustellung tragen maßgeblich zu den direkten Kosten eines Paketdienstleisters bei. Zudem ist eine Abdeckung *sowohl* am Ausgangspunkt *als auch* am Bestimmungsort wichtig;

b) stark differenzierte Produkte, da die Dienstleister in der Lage sind, die bereitgestellten Dienstleistungen anhand von zahlreichen Aspekten zu differenzieren: i) Liefergeschwindigkeit (von Expresszustelloptionen früh morgens am nächsten Tag bis zu Standardzustellungen innerhalb von zwei Tagen oder mehr), ii) Geografie (von nationalen Dienstleistungen bis zu internationalen Sendungen außerhalb des EWR) und iii) Dienstleistungsqualität (wie Zuverlässigkeit, Sicherheit, späte Abholzeiten, umfassende Möglichkeit zur Nachverfolgung usw.).

11. In diesem Wirtschaftszweig sind eine Reihe verschiedener Betreiber tätig: Integratoren, nationale und lokale Postbetreiber, Partnerschaftsnetze und Spediteure, die in Abhängigkeit von der Struktur und des Typs des jeweiligen Netzes jeweils ein verschiedenes Betriebsmodell aufweisen. Die Haupteigenschaft eines Integrators besteht darin, dass er die vollständige Kontrolle über die Logistik des Paketversands vom Ursprungs- bis zum Bestimmungsort ausübt, einschließlich des Lufttransports. Innerhalb des EWR gibt es vier Integratoren: UPS, TNT, DHL und FedEx.

12. Nationale Postbetreiber besitzen umfassende nationale bodengestützte Netze und sind in bestimmten Fällen ebenfalls im internationalen Geschäft tätig. Insbesondere Royal Mail (Vereinigtes Königreich) über seine Tochtergesellschaft GLS, La Poste (Frankreich) über ihre Tochtergesellschaft DPD, PostNL (Niederlande) und die Österreichische Post (Österreich) sind als internationale Netzbetreiber anzusehen. La Poste bietet insbesondere in Frankreich und Spanien internationale Expresszustellungen innerhalb des EWR für zahlreiche EWR-Länder an, ebenso wie die Royal Mail im Vereinigten Königreich. Allerdings verfügen diese Betreiber nicht über ihr eigenes Luftflottennetz und bieten internationale Expresszustellungen innerhalb des EWR auf der Grundlage des Straßentransports im Fall von Nachbarländern sowie als Lufttransport, der auf gewerblichen Flügen (Frachtraum) oder auf Integratoren basiert, an.

13. Nationale Zustelldienste für Kleinpakete betreiben ein vorrangig inländisches Geschäft mit kleinen Paketen. Unternehmen, wie Bartolini in Italien, Yodl im Vereinigten Königreich, Siodemka in Polen oder Speedex in Griechenland sind vorrangig national tätig und stehen mit den Parteien nur auf dieser Ebene im Wettbewerb. Partnerschaftsnetze (wie Eurodis, NetExpress und EuroExpress) verfügen auf den internationalen Expressmärkten innerhalb des EWR kaum über eine eigene Geschäftstätigkeit. Spediteure (z. B. Kuehne + Nagel, DB Schenker, DSV, Geodis) konzentrieren sich auf schwere Sendungen, liefern manchmal jedoch auch kleine Pakete, in der Regel für Kunden, die Fracht über ihre Netze versenden. Auf dem internationalen Expressmarkt innerhalb des EWR verkaufen sie in der Regel die Dienstleistungen der Integratoren weiter.

##### 2. Marktdefinition

14. In Übereinstimmung mit ihrer Beschlusspraxis<sup>(1)</sup> identifiziert die Kommission die entsprechenden Produktmärkte für Kleinpaketlieferdienste<sup>(2)</sup> anhand der Zustellgeschwindigkeit (d. h. Expresszustellungen — üblicherweise Dienstleistungen mit einer Zustellverpflichtung am darauffolgenden Tag und Standard-/verzögerte Zustellungen) sowie anhand dessen, ob die Pakete im gleichen Land, in zwei verschiedenen EWR-Ländern oder in einem EWR-Land und in einem Nicht-EWR-Land abgeholt und zugestellt werden (d. h. nationale Zustellungen, internationale Zustellungen innerhalb des EWR und internationale Zustellungen außerhalb des EWR).

15. Hinsichtlich der geografischen Dimension identifizierte die Kommission nationale Märkte sowohl für inländische als auch für internationale Dienstleistungen.

16. Die Kommission kam für die Zwecke des Beschlusses zu der Schlussfolgerung, dass ein separater Produktmarkt für internationale, innerhalb des EWR tätige Express-Kleinpaketzustelldienste besteht. Dieser Markt hat eine nationale Ausdehnung.

<sup>(1)</sup> Sache COMP/M.3971 Deutsche Post/Exel Abs. 8-24.

<sup>(2)</sup> Die Kommission ermittelt einen separaten Produktmarkt für Kleinpaketdienste, für die 31,5 kg als angemessener Schwellenwert erscheint, um kleine Pakete von Fracht zu unterscheiden.

### 3. Internationale, innerhalb des EWR tätige Express-Kleinpaketzustelldienste

#### i) Wettbewerbsdruck auf die Parteien: Nicht-Integratoren

17. Der internationale Expressdienst innerhalb des EWR ist ein vernetzter Wirtschaftszweig, in dessen Rahmen die Betreiber ihre Präsenz in allen Ländern sicherstellen müssen. Die notwendige Präsenz erfordert ihrerseits Investitionen in die Infrastruktur entlang der Wertschöpfungskette (von der Abholung, der Sortierung, dem Linienerkehr, den Verteilzentren und den Luftnetzen bis zur Zustellung). Falls eine Auslagerung von Bestandteilen der Wertschöpfungskette überhaupt möglich ist, wird die Kontrolle über die Wertschöpfungskette, die betriebliche Effizienz und letztendlich die Qualität der bereitgestellten Dienstleistungen durch die Auslagerung reduziert.

18. Die Auslagerung des Lufttransports ist ein Beweis dafür. Nach Schätzungen von UPS sind die Kosten für den Lufttransport im Rahmen von internationalen Zustellungen für einen wesentlichen Teil der Direktkosten verantwortlich. Bei der Minimierung dieser Kosten ist die Auslastung der Flugzeuge ein wesentlicher Faktor, und damit die Notwendigkeit, die Kapazität, Flugpläne und Strecken an das Transportaufkommen anzupassen, um diese Kosten zu minimieren. Nicht-Integratoren, die Lufttransportdienstleistungen auslagern, haben keine Kontrolle über die Routen, die Häufigkeit, die Zeitpläne und die Kapazität des entsprechenden Flugzeugs. Aus diesem Grund verfügen sie über weniger Möglichkeiten zur Anpassung ihrer Kostenstruktur und gehen ein höheres Risiko hinsichtlich der Einhaltung der vereinbarten Zustellfrist ein. Dies ist ein ernsthafter Nachteil gegenüber den Integratoren.

19. Auf der Grundlage der Marktuntersuchung stellte sich heraus, dass Nicht-Integratoren im Hinblick auf verschiedene Schlüsselparameter des Wettbewerbs schwächere Wettbewerber sind: i) Abdeckung (Anzahl der bedienten Länder, Postleitzahlen, Geschäftsadressen), da ihre Abdeckung geringer ist als die durch die Parteien angebotene, ii) Luftnetze, somit bedienen Nicht-Integratoren keine Kunden mit einem bedeutenden Bedarf an internationalen Expressdienstleistungen innerhalb der EWR, für die ein Lufttransport erforderlich ist (Langstreckensegment), iii) Premiumdienstleistungen, d. h. Expressdienstleistungen mit einer auf den Vormittag des nächsten Tages geplanten Zustellung.

20. Diese Schwächen zeichnen ebenfalls die beiden bodengestützten Betreiber, La Poste und Royal Mail aus, die ein zwar umfangreiches Netz innerhalb des EWR betreiben, jedoch für die Parteien keine ernstzunehmenden Wettbewerber auf dem internationalen Expressmarkt innerhalb des EWR darstellen. Dies wurde durch die Analyse der Kommission der von UPS, TNT, DHL und FedEx bereitgestellten Angebotsdaten im Wesentlichen bestätigt.

21. Aus den weiter oben aufgeführten Gründen kommt die Kommission zur Schlussfolgerung, dass die nicht-integrierten Akteure nicht in der Lage sind, einen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die Integratoren auszuüben.

#### ii) Wettbewerbsdruck auf die Parteien: FedEx und DHL

22. Die Parteien argumentierten, dass außer DHL als aktuellem Marktführer ebenfalls FedEx als ernstzunehmender Wettbewerber anzusehen sei. Allerdings bestätigte eine gründliche Untersuchung, dass es sich bei FedEx zum aktuellen Zeitpunkt aus folgenden Gründen um einen schwächeren Wettbewerber handelt:

a) bezüglich der Marktanteile ist FedEx in den meisten EWR-Ländern der schwächste der vier Integratoren. Der Marktanteil von FedEx liegt in 14 der 15 EWR-Länder, in denen die Kommission ein bedeutendes Hindernis für wirksamen Wettbewerb festgestellt hat, unter [5-10 %]. Nach einem Zusammenschluss hätte FedEx unter allen Integratoren den geringsten Marktanteil in allen 29 EWR-Ländern;

b) die von FedEx bereitgestellte Abdeckung ist im Vergleich zu den anderen Wettbewerbern geringer. Dies ist im Hinblick auf die bedienten Geschäftsadressen bezüglich aller Expressdienstleistungen (Geschäftszeitende, vor Mittag und vor 10 Uhr morgens) der Fall;

c) das von FedEx bereitgestellte Netz ist im Vergleich mit den anderen Integratoren in Europa weniger entwickelt (hinsichtlich der Anzahl der Abholstellen, der Flugpunkte, der Flugzeugtypen usw.);

d) die europäischen Abhol- und Zustellkosten sind aktuell wesentlich höher als die Kosten von UPS und TNT.

23. Die Kommission kam zum Schluss, dass FedEx auf dem Markt der internationalen Expressdienstleistungen innerhalb des EWR einen schwachen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt. Dieser Standpunkt wird sowohl von Kunden, als auch von anderen Wettbewerbern geteilt. Die Kerntätigkeiten des Geschäfts von FedEx zielen auf Zustellungen außerhalb des EWR ab. Dies wurde ebenfalls durch die Analyse bestätigt, die die Kommission anhand der internen Datenbanken von UPS und FedEx durchführte.

24. Die Kommission berücksichtigte ebenfalls die wettbewerbsrechtliche Beurteilung des laufenden organischen Expansionsplans von FedEx, der auf die Stärkung der Netzinfrastruktur und die Verbesserung der Dichte und der Abdeckung sowie ebenfalls auf die globale inländische Expansion abzielt. Wie sich herausstellte, wird der organische Expansionsplan von FedEx in Abhängigkeit von den jeweiligen EWR-Ländern tatsächlich als geeignet angesehen, FedEx hinsichtlich der Anziehung von zusätzlichem Paketaufkommen zu unterstützen und die Kapazitäten zur Ausweitung des Netzes zu generieren. Somit nützt der Plan indirekt der Wettbewerbsfähigkeit auf dem internationalen Markt innerhalb des EWR. Allerdings kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx in der nahen Zukunft hinsichtlich seiner Marktposition immer noch hinter den Parteien und DHL zurückliegen würde.

25. Im Hinblick auf DHL bestätigte das Ergebnis der Marktuntersuchung, dass es sich bei DHL und einen starken und glaubwürdigen Akteur handelt, der ein ernst zu nehmender Wettbewerber für UPS und TNT ist. Nach einem Zusammenschluss müssten sich die Kunden also auf zwei sehr starke Integratoren einstellen: DHL und das fusionierte Unternehmen.

iii) *Wettbewerbsbeeinträchtigung, Grad des Wettbewerbs und Marktzutrittschranken*

26. Die Kommission bewertete die Auswirkungen des Zusammenschlusses in den verschiedenen nationalen Märkten, da der Zusammenschluss in zahlreichen EWR-Ländern zu einem wesentlichen Anstieg der Marktkonzentration und einer starken kombinierten Marktposition der Parteien geführt und die Zahl der Wettbewerber von vier auf drei (UPS/TNT, DHL und FedEx) oder sogar von drei auf zwei (UPS/TNT und DHL) reduziert hätte.

27. Tatsächlich können die Parteien gemeinsam mit DHL als enge Wettbewerber auf dem internationalen Expressmarkt innerhalb des EWR betrachtet werden, während andere Unternehmen einschließlich FedEx Produkte anbieten, die sehr viel entferntere Substitute sind als die von UPS, TNT und DHL angebotenen Produkte. Da keine Ausgleichsfaktoren vorhanden sind, kam die Kommission zum Schluss, dass die Parteien, bei denen es sich um enge Wettbewerber handelt, nach dem Zusammenschluss über einen Anreiz zur Anhebung der Preise verfügen würden. Die von der Kommission durchgeführte Analyse der Preiskonzentration hatte zum Ergebnis, dass es in allen 29 EWR-Ländern zu einem Preisanstieg kommen würde. UPS teilte hinsichtlich der Größenordnung des Preisanstiegs nicht die Meinung der Kommission.

28. UPS machte geltend, dass bestimmte Kunden ihre Nachfragemacht ausüben könnten, indem sie sich auf weniger anspruchsvolle Dienstleistungen umorientieren oder bei anderen existierenden Anbietern bestellen, und zwar indem sie andere Anbieter für Expressdienste auswählen oder Nicht-Expresssendungen bei anderen Anbietern aufgeben (Multisourcing). Dies wurde allerdings im Rahmen der Marktuntersuchung nicht bestätigt.

29. Hinsichtlich der Marktzutrittschranken stellte sich heraus, dass ein neuer Marktteilnehmer i) eine ausgefeilte IT-Infrastruktur, ii) eine sich über den gesamten EWR erstreckende Sortierinfrastruktur und iii) ein Luftnetz einrichten müsste, das einen effizienten Anschluss an die entsprechenden Luft- und Straßenverbindungen gewährleistet. Durch die Abwesenheit von neuen Marktteilnehmern in den vergangenen 20 Jahren wird belegt, dass diese Schranken ziemlich hoch und schwer zu meistern sind und selbst durch die Auslagerung von Dienstleistungen nicht überwunden werden können. Hinsichtlich der Auslagerung des Lufttransports ergaben die Resultate der Kommission, dass es sich hier um keine effektive Alternative handelt, da dies eine doppelte Ausgrenzung und eine allgemein geringere Dienstleistungsqualität zur Folge hätte.

30. Angesichts der Abwesenheit neuer Wettbewerber und der Abwesenheit einer ausgleichenden Nachfragemacht, da sogar der größte Kunde von UPS lediglich [0-5] % des Gesamtumsatzes ausmacht, kam die Kommission zum Schluss, dass, falls das fusionierte Unternehmen die Preise für den internationalen Expressmarkt innerhalb des EWR einseitig um [5-10] bis [10-20] % erhöhen sollte, dieser Preisanstieg nicht als Anreiz für einen weiteren Markteintritt oder für die Ausdehnung des Zeitrahmens, der für die Beurteilung dieser Konzentration erforderlich ist, dienen würde, wie von der großen Mehrheit der Wettbewerber bestätigt wurde.

iv) *Effizienzvorteile*

31. In den Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse sind eine Reihe kumulativer Bedingungen für die Berücksichtigung von Effizienzvorteilen festgelegt. Die Effizienzvorteile müssen den Verbrauchern zugutekommen, fusionsspezifisch und überprüfbar sein. UPS brachte vor, dass sich durch den Zusammenschluss wesentliche Effizienzvorteile aufgrund der Kombination der Geschäfte von UPS und TNT ergeben würden. UPS betonte die erwarteten wesentlichen Dichte- und Größenvorteile, eine verbesserte Dienstleistungsqualität und transaktionsbezogene Effizienzvorteile aufgrund der Kombination der sich ergänzenden Netze: Die Kunden von UPS erhielten Zugang zu dem umfassenden europäischen Straßen- und Frachtnetz von TNT und den Kunden von TNT käme der Zugang zum weltweiten Netz von UPS zugute.

32. Gemäß der Analyse von UPS kämen die Effizienzvorteile den Verbrauchern zugute, da die meisten Kostensynergien fusionsspezifisch und überprüfbar wären, da diese nicht ohne eine vollständige Integration erzielt werden könnten. Um die Überprüfbarkeit der Effizienzvorteile nachzuweisen, stellten die Parteien interne Dokumente mit einer Schätzung der Effizienzvorteile nach Ablauf eines bestimmten, auf den Zusammenschluss folgenden Zeitraums in Jahren bereit, die sie in drei Hauptbereiche aufgliederten: betriebliche (mit denen die Transportkosten am Boden abgedeckt werden), das Luftnetz sowie die Management- und Verwaltungskosten, die sich auf einen Gesamtbetrag von 400-550 Mio. EUR belaufen. Auf der Grundlage der Schätzungen der Parteien wären die Gesamteinsparungen für die internationalen Expressdienstleistungen innerhalb des EWR in Abhängigkeit von den verschiedenen Ländern unterschiedlich.

33. Die Kommission stimmte zu, dass die Effizienzvorteile fusionsspezifisch sind. Allerdings sah sie lediglich die Kosteneinsparungen im Zusammenhang mit dem europäischen Luftnetz und der Bodendienstabfertigung, die sich während der ersten drei Jahre nach Abschluss des Zusammenschlusses ergeben würden, als überprüfbar an, nämlich [...] Mio. EUR für die Synergien eines innereuropäischen Luftnetzes und [...] Mio. EUR für die Bodendienstabfertigung. Diese Einsparungen wurden im Hinblick auf die einzelnen Länder und den Geschäftsumfang von UPS und die Kostendaten auf der Sendungsebene zugeteilt. Um die Durchsatzquote der Veränderungen in Form von überprüfbaren Kosten für die Verbraucher zu schätzen, hält die Kommission die Schätzung der Auswirkung der durchschnittlichen Gesamtkostenveränderungen auf den Preis der internationalen Expressdienstleistungen innerhalb des EWR, die von den Parteien gemäß ihrer Preiskonzentrationsanalyse bereitgestellt wird, für angemessen. Dies ist wahrscheinlich eine Unterschätzung des tatsächlichen Durchsatzes der Grenzkosten.

34. Auf der Grundlage der Berechnung der Kommission belaufen sich die Gesamteinsparungen für die internationalen Expressdienstleistungen innerhalb des EWR in den verschiedenen Ländern auf [0-5] bis [5-10] % des Preises.

35. UPS führte aus, dass das Vorhaben ebenfalls Effizienzvorteile außerhalb des Marktes anregen würde. Die Kommission kam allerdings zu dem Schluss, dass eine Überprüfung dieser Vorteile in einer dem Standard entsprechenden Weise nicht möglich ist.

v) *Analyse nach Ländern*

36. Die Kommission bewertete die wahrscheinlichen Auswirkungen des Zusammenschlusses nach Ländern, und zwar anhand der vier wesentlichen Faktoren: der Marktstruktur, der Expansionspläne der Wettbewerber für die nächsten Jahre, insbesondere anhand der Expansionspläne von FedEx sowie mithilfe des Ergebnisses der Marktuntersuchung und der Auswirkungen auf die Preise unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile.

37. In dem Beschluss wird die Ansicht vertreten, dass der vorgeschlagene Zusammenschluss wahrscheinlich in 15 Ländern zu einer wesentlichen Behinderung wirksamen Wettbewerbs auf dem Markt für internationale Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR führen wird: in i) Bulgarien, ii) der Tschechischen Republik, iii) Dänemark, iv) Estland, v) Finnland, vi) Ungarn, vii) Lettland, viii) Litauen, ix) Malta, x) den Niederlanden, xi) Polen, xii) Rumänien, xiii) der Slowakei, xiv) Slowenien und xv) Schweden, wie in den folgenden Absätzen zusammengefasst wird.

38. Die Marktanteile der Integratoren<sup>(1)</sup> nach dem Zusammenschluss wurden in Bulgarien folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [30-40] %; DHL [50-60] %; FedEx [5-10] %. Aufgrund der eingeschränkten Marktpräsenz von FedEx, seiner schwachen geografischen Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) und unter Berücksichtigung von internen Dokumenten im Zusammenhang mit Expansionsplänen in Bulgarien schien das Unternehmen zum Zeitpunkt des Beschlusses sowie in der nahen Zukunft einen lediglich eingeschränkten Wettbewerbsdruck auf die Parteien auszuüben.

39. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Bulgarien zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Bulgarien unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [5-10] % bewegen würden.

40. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem bulgarischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

41. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in der Tschechischen Republik folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [50-60] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. FedEx zeichnet sich durch eine eingeschränkte Marktpräsenz, eine schwächere geografische Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) und längere Beförderungszeiten aus. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich schwachen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

<sup>(1)</sup> Die Kommission rekonstruierte die Marktpositionen für alle Integratoren auf der Grundlage ihrer Erträge, die ausschließlich im Rahmen des Integrator-Geschäfts erzielt wurden.

42. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in der Tschechischen Republik zwischen [0-5] % und [0-5] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in der Tschechischen Republik unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [0-5] % bewegen würden.

43. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem tschechischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

44. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Dänemark folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [50-60] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. FedEx zeichnet sich durch eine eingeschränkte Marktpräsenz, eine etwas schwächere geografische Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) und längere Beförderungszeiten aus. Auf der Grundlage der organischen Expansion in Dänemark wurde es als wahrscheinlich angesehen, dass FedEx in der nahen Zukunft nur einen eingeschränkten Anstieg seines internationalen Expressmarktanteils innerhalb des EWR mit einem resultierenden Marktanteil von weniger als [5-10] % verzeichnen würde.

45. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Dänemark zwischen [0-5] % und [0-5] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Dänemark unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile negativ wären und sich in einem Bereich von -[0-5] % bis -[0-5] % bewegen würden. Obwohl die Effizienzvorteile den Preisanstieg aufzuwiegen scheinen, besteht ein ernstes Risiko, dass die Effizienzvorteile alleine nicht ausreichend wären, um die negative Gesamtauswirkung des Zusammenschlusses aufzuwiegen. Der Zusammenschluss würde einen wichtigen Wettbewerber vom dänischen internationalen Expressmarkt innerhalb des EWR beseitigen und die Möglichkeit zum Wechseln des Anbieters beschränken, während keine ausreichende ausgleichende Nachfragemacht vorhanden und kein Markteintritt bzw. keine Expansion wahrscheinlich wäre bzw. rechtzeitig und in ausreichendem Umfang erfolgen würde, um die möglichen wettbewerbswidrigen Auswirkungen auszugleichen.

46. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem dänischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

47. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Estland folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [50-60] %; FedEx [0-5] %. FedEx zeichnet sich durch eine eingeschränkte Marktpräsenz ohne geografische Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich schwachen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

48. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Estland zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Estland unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [0-5] % bewegen würden.

49. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem estnischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

50. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Finnland folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [30-40] %; DHL [60-70] %; FedEx [0-5] %. FedEx zeichnet sich durch eine sehr eingeschränkte Marktpräsenz mit einer schwächeren geografischen Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus. Noch stärker fällt ins Gewicht, dass FedEx keine Premiumdienstleistungen, d. h. Zustellungen in den Morgenstunden in den Nachbarländern Schweden, Norwegen und Dänemark anbietet. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass es unwahrscheinlich ist, dass FedEx seine Position in absehbarer Zukunft in einem Ausmaß verändern wird, durch das die negativen Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb ausgeglichen würden.

51. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Finnland zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Finnland unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [0-5] % bewegen würden, ungeachtet der erwarteten Kosteneinsparungen.

52. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem finnischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

53. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Ungarn folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [30-40] %; FedEx [10-20] %. FedEx verfügt über einen wesentlich geringeren Marktanteil als die anderen drei Integratoren, mit einer schwächeren geografischen Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte). Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich eingeschränkten Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

54. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Ungarn zwischen [0-5] % und [0-5] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Ungarn unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile sich in einem Bereich von -[0-5] % bis [0-5] % bewegen würden. Die quantitative Analyse führt in Ungarn zu einem nicht eindeutigen Ergebnis, angesichts dessen, dass die Nettoauswirkung als leichter Preisrückgang oder leichter Preisanstieg prognostiziert wird.

55. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem ungarischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

56. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Lettland folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. FedEx kann aufgrund seiner eingeschränkten Marktpräsenz und seiner sehr viel schwächeren geografischen Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) bezüglich der internationalen Expresszustellungen innerhalb des EWR aus Lettland im Vergleich mit den anderen Integratoren als ein schwächerer Akteur angesehen werden. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich eingeschränkten Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

57. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Lettland zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Lettland unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv und bedeutend wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [5-10] % bewegen würden.

58. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem lettischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

59. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Litauen folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [50-60] %; DHL [40-50] %; FedEx [0-5] %. FedEx zeichnet sich durch eine sehr eingeschränkte Marktpräsenz ohne geografische Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich eingeschränkten Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

60. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Litauen zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Litauen unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv und bedeutend wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [5-10] % bewegen würden.

61. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem litauischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

62. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Malta folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [50-60] %; FedEx [0-5] %. Das Ergebnis der Marktuntersuchung bestätigte, dass FedEx hinsichtlich der internationalen Expresszustellungen innerhalb des EWR der schwächste Integrator ist. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich schwachen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

63. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Malta zwischen [5-10] % und [10-20] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Malta unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [5-10] % bis [5-10] % bewegen würden.

64. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem maltesischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

65. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in den Niederlanden folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [50-60] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. Alle Integratoren verfügen über eine geografische Abdeckung von 100 % (hinsichtlich der Bestimmungsorte). Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich eingeschränkten Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

66. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in den Niederlanden zwischen [0-5] % und [0-5] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in den Niederlanden unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile negativ wären und sich in einem Bereich von -[0-5] % bis -[0-5] % bewegen würden. Allerdings wurde die Quantifizierung der Nettoauswirkungen des Zusammenschlusses weniger stark gewichtet, weil es das Modell nicht gestattete, die Besonderheiten des niederländischen Marktes zu erfassen, da die geschätzten Preisauswirkungen den Umstand widerspiegeln, dass die Abdeckung von FedEx in den Niederlanden vollständig ist (tatsächlich verfügen alle vier Integratoren über eine Abdeckung von 100 %). Die Kommission stellte fest, dass die Daten bezüglich der Abdeckung und der Marktanteile in den Niederlanden besonders inkonsistent sind. FedEx verfügt zwar über eine Abdeckung von 100 %, erzielt jedoch nur eingeschränkte Erträge.

67. Die Kommission war der Ansicht, dass der Zusammenschluss wahrscheinlich einen wichtigen Wettbewerber vom niederländischen internationalen Expressmarkt innerhalb des EWR beseitigen würde, wo FedEx keinen wirkamen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt. Zudem würde der Zusammenschluss nach Meinung der Kommission die Möglichkeit zum Wechseln des Anbieters beschränken, während ebenfalls keine ausreichende ausgleichende Nachfragemacht vorhanden ist und kein Markteintritt bzw. keine Expansion wahrscheinlich ist bzw. rechtzeitig und in ausreichendem Umfang erfolgen würde, um die möglichen wettbewerbswidrigen Auswirkungen auszugleichen.

68. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem niederländischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

69. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Polen folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. FedEx zeichnet sich durch eine eingeschränkte Marktpräsenz mit einer leicht schwächeren geografischen Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus, so dass es nur einen eingeschränkten Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausübt. Der kürzlich erfolgte Erwerb von Opek durch FedEx würde es FedEx gestatten, seine nationale Präsenz in Polen zu verstärken, allerdings würde bezüglich der internationalen Expresszustellungen innerhalb des EWR und der nationalen Expresszustellungen kein zusätzliches Auftragsaufkommen geschaffen. Alles in allem folgte die Kommission, es unwahrscheinlich ist, dass FedEx in der nahen Zukunft zu einem wesentlich stärkeren Wettbewerber auf diesem Markt wird.

70. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Polen zwischen [0-5] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Polen unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [0-5] % bewegen würden.

71. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem polnischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

72. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Rumänien folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [50-60] %; FedEx [0-5] %. FedEx zeichnet sich durch eine sehr eingeschränkte Marktpräsenz mit einer sehr viel schwächeren geografischen Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich schwachen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

73. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Rumänien zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Rumänien unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [5-10] % bewegen würden.

74. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem rumänischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

75. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in der Slowakei folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. FedEx zeichnet sich durch eine sehr eingeschränkte Marktpräsenz mit einer sehr viel schwächeren geografischen Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich schwachen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

76. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in der Slowakei zwischen [0-5] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in der Slowakei unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [0-5] % bewegen würden.

77. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem slowakischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

78. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Slowenien folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [30-40] %; DHL [60-70] %; FedEx [0-5] %. FedEx zeichnet sich durch eine eingeschränkte Marktpräsenz ohne geografische Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich schwachen Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

79. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Slowenien zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Slowenien unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [0-5] % bewegen würden.

80. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem slowenischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

81. Die Marktanteile der Integratoren nach dem Zusammenschluss wurden in Schweden folgendermaßen eingeschätzt: UPS/TNT [40-50] %; DHL [50-60] %; FedEx [0-5] %. FedEx zeichnet sich durch eine eingeschränkte Marktpräsenz und eine geografische Abdeckung (hinsichtlich der Bestimmungsorte) aus, die schwächer sind als im Fall von UPS und DHL. Ebenfalls unter Berücksichtigung der internen Dokumente von FedEx im Zusammenhang mit Expansionsplänen kam die Kommission zum Schluss, dass FedEx auch in der nahen Zukunft weiterhin einen lediglich schwächeren Wettbewerbsdruck auf die Parteien ausüben wird.

82. Gemäß der von der Kommission durchgeführten Analyse der Preiskonzentration würde der Preisanstieg für Sendungen mit Ursprung in Schweden zwischen [5-10] % und [5-10] % liegen, während die geschätzten Auswirkungen auf den Nettopreis in Schweden unter Berücksichtigung der Effizienzvorteile positiv wären und sich in einem Bereich von [0-5] % bis [0-5] % bewegen würden.

83. Aus diesem Grund kam die Kommission zum Schluss, dass der Zusammenschluss auf dem schwedischen Markt für die internationalen Expresszustellungen von Kleinpaketen innerhalb des EWR wahrscheinlich zu einem wesentlichen Hindernis für wirksamen Wettbewerb führen würde.

## V. VERPFLICHTUNGEN

### 1. Beschreibung der Verpflichtungen

84. UPS übermittelte drei Verpflichtungspakete: i) am 29. November 2012, ii) am 16. Dezember 2012 und iii) am 3. Januar 2013.

85. Diese drei Pakete mit Abhilfemaßnahmen verfügten in unterschiedlichem Ausmaß über eine strukturellen und eine verhaltensbezogene Säule:

- eine auf Veräußerungen bezogene Abhilfemaßnahme: Verkauf der TNT-Tochtergesellschaften in 17 Ländern an einen einzigen Käufer.<sup>(1)</sup>
- eine auf den Zugang bezogene Abhilfemaßnahme: Verpflichtung von UPS, einen Zugang zum innereuropäischen Luftnetz von UPS von den Ländern bzw. zu den Ländern bereitzustellen, auf die sich die Abhilfemaßnahmen beziehen.

<sup>(1)</sup> i) Bulgarien, ii) Tschechische Republik, iii) Dänemark, iv) Estland, v) Finnland, vi) Ungarn, vii) Lettland, viii) Litauen, ix) Malta, x) Niederlande, xi) Polen, xii) Rumänien, xiii) Slowakei, xiv) Slowenien und xv) Schweden. Die Abhilfemaßnahmen im zweiten Paket bezogen sich ebenfalls auf Spanien und Portugal.

86. Mithilfe der Veräußerungen würden Überschneidungen in den Abhilfелändern beseitigt.

87. Keiner der Marktakteure, die zu den Verpflichtungen vom 29. November 2012 und vom 16. Dezember 2012 befragt wurden, erklärte sein Interesse an dem veräußerten Geschäft als Ganzes, mit Ausnahme von La Poste/DPD.

88. Als eines der Ergebnisse des zweiten Markttests legte UPS am 3. Januar 2013 ein weiteres Verpflichtungspaket vor, mit dem es versuchte, bestimmte Bedürfnisse von La Poste/DPD zu erfüllen.

## 2. Bewertung der Verpflichtungen

89. Die Kommission ist daher insgesamt zu dem Schluss gelangt, dass es nicht wahrscheinlich ist, dass die vorgeschlagenen Verpflichtungen die Wettbewerbsbedenken ausräumen würden, die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgebracht worden waren. Einerseits war UPS nicht in der Lage, eine Up-front-buyer- oder eine Fix-it-first-Lösung anzubieten, und andererseits waren die Verpflichtungen in Kombination mit dem Geschäftsplan des einzigen interessierten Käufers, La Poste/DPD, nicht ausreichend, um die Bedenken der Kommission zu zerstreuen. Diesbezüglich bestanden folgende Bedenken nach dem dritten Paket auch weiterhin:

### i) Zeitpunkt des Abschlusses des Veräußerungsverfahrens

90. La Poste/DPD müsste mit UPS *unter anderem* eine Vereinbarung über den Aktienerwerb aushandeln, La Poste/DPD wies jedoch darauf hin, dass die Due-Diligence-Prüfung sehr viel mehr Zeit in Anspruch nehmen könnte als von UPS geschätzt.

### ii) Eignung von La Poste/DPD als Käufer der veräußerten Tätigkeitsbereiche

91. Angesichts der verhältnismäßig kleinen Volumina und der erforderlichen Investitionen in den Bestimmungsländern, die nicht von den Abhilfemaßnahmen abgedeckt werden, legte La Poste/DPD keinen Nachweis dafür vor, dass es eine Bewertung der Rentabilität der erworbenen internationalen Expressdienstleistungen innerhalb des EWR durchgeführt hatte. Stattdessen bewertete La Poste/DPD die Gesamrentabilität der veräußerten TNT-Tochtergesellschaften als Ganzes, nach Ländergruppen. Aus dem Geschäftsplan von La Poste/DPD ergab sich, dass das Unternehmen über keine genauen Wirtschaftsdaten hinsichtlich der Rentabilität der internationalen Expressgeschäfte innerhalb des EWR verfügte.

92. La Poste/DPD erläuterte darüber hinaus, dass das Unternehmen nach Auslaufen der Vereinbarung mit UPS nicht beabsichtigte, Flugzeuge anzuschaffen, zu leasen oder zu chartern, ungeachtet seiner früheren negativen Einstellung bezüglich der Möglichkeit, auf der Grundlage von Auslagerungen im internationalen Expresssegment innerhalb des EWR effizient tätig zu sein. Hierdurch verstärkten sich die weiter oben erwähnten Zweifel hinsichtlich des Zeitraums, der auf das Ablaufen der Vereinbarung über den Zugang zum Luftnetz von UPS gefolgt wäre, ganz wesentlich.

93. Folglich waren nicht ausreichend Nachweise vorhanden, die der Kommission die Schlussfolgerung erlaubt hätten, dass, falls La Poste/DPD die Verpflichtungen vom 3. Januar 2013 übernehmen würde, es wahrscheinlich wäre, dass das Unternehmen ein Netz entwickeln würde, mit dessen Hilfe es internationale Expresszustellungen innerhalb des EWR so effizient wie ein Integrator abwickeln könnte.

## VI. SCHLUSSFOLGERUNG

94. Aus diesen Gründen kommt die Kommission in ihrem Beschluss zu dem Schluss, dass das vorgeschlagene Geschäft, in dessen Rahmen United Parcel Service Inc. gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 die alleinige Kontrolle über TNT Express N.V. übernimmt, mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen nicht vereinbar ist.

**Mitteilung der Kommission über die nicht beantragte Menge, die zu der Menge hinzuzurechnen ist, die für den Teilzeitraum vom 1. Juli bis 30. September 2014 im Rahmen bestimmter von der EU für Erzeugnisse der Sektoren Geflügelfleisch, Eier und Eieralbumin eröffneter Kontingente festgesetzt wurde**

(2014/C 137/06)

Mit den Verordnungen (EG) Nr. 1384/2007<sup>(1)</sup> und 1385/2007<sup>(2)</sup> der Kommission sind Einfuhrzollkontingente für Erzeugnisse des Geflügelfleischsektors eröffnet worden. Die in den ersten sieben Tagen des Monats März 2014 für den Teilzeitraum vom 1. April bis zum 30. Juni 2014 und die Kontingente 09.4091, 09.4092 und 09.4421 eingereichten Einfuhrlicenzanträge beziehen sich auf Mengen, die die verfügbaren Mengen unterschreiten. Gemäß Artikel 7 Absatz 4 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1301/2006 der Kommission<sup>(3)</sup> werden die Mengen, für die keine Anträge gestellt wurden, zu der für den folgenden Kontingentsteilzeitraum (1. Juli bis 30. September 2014) festgesetzten Menge hinzugerechnet; sie sind im Anhang der vorliegenden Mitteilung aufgeführt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 309 vom 27.11.2007, S. 40.

<sup>(2)</sup> ABl. L 309 vom 27.11.2007, S. 47.

<sup>(3)</sup> ABl. L 238 vom 1.9.2006, S. 13.

ANHANG

Laufende Nummer des Kontingents	Nicht beantragte Mengen, die zu der für den Teilzeitraum vom 1. Juli bis 30. September 2014 festgesetzten Menge hinzuzurechnen sind (in kg)
09.4091	280 000
09.4092	1 627 000
09.4421	350 000

## INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

**Veröffentlichung der Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung, die Aussetzung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft <sup>(1)</sup>**

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2014/C 137/07)

Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung) veröffentlicht die Europäische Kommission die Liste der von den Mitgliedstaaten im Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2013 getroffenen Entscheidungen über die Erteilung, die Aussetzung oder den Widerruf von Betriebsgenehmigungen.

### Erteilte Betriebsgenehmigungen

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie <sup>(1)</sup>	Entscheidung rechtswirksam seit
Österreich	Agiles Aviation GmbH	Glanegg 2, 5082 Gröding	Fluggäste, Fracht, Post	A	3.6.2013
Österreich	X-JET GmbH	Walfischgasse 8/13, 1010 Wien	Fluggäste, Fracht, Post	A	6.3.2013
Bulgarien	AIR BRIGHT Ltd.	116A, vh.B, app. 27, Geo Milev str., Sofia 1574	Fracht, Post	A	22.5.2013
Bulgarien	„A L K“ Jsc	2A, N. Obreshkov str., Sofia — 1113	Fluggäste, Fracht, Post	A	25.1.2013
Bulgarien	JET OPS EUROPE Ltd.	App.2, 14 Karnigradska str., Sofia 1000	Fluggäste, Fracht, Post	B	12.8.2013
Tschechische Republik	Eclair Aviation s.r.o.	Italská 1580/26, Vinohrady, Praha 2, PSČ 120 00	Fluggäste, Fracht, Post	B	7.7.2013
Dänemark	Jutland Jets Air Taxa A/S	Karup Airport, N O Hansens vej 4, DK-7470 Karup	Fluggäste, Fracht, Post	A	4.3.2013

<sup>(1)</sup> ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie (1)	Entscheidung rechtswirksam seit
Estland	AS Fort Aero	Viru väljak 2, 10111 Tallinn	Fluggäste, Fracht, Post	A	18.10.2013
Estland	Nordic JET OÜ	Paljassaare tee 14, 10313 Tallinn	Fluggäste, Fracht, Post	A	10.10.2013
Finnland	Airline Management Technologies ALMT Oy	Siipitie 11, 01530 Vantaa	Fluggäste, Fracht, Post	B	17.5.2013
Frankreich	ALPHI	31 boulevard de la Tour Maubourg 75007 Paris	Fluggäste, Fracht, Post	B	28.2.2013
Frankreich	EWA AIR	Place de France, Immeuble Issoufali BP 52, 97610 DzaoudziDzaoudzi	Fluggäste, Fracht, Post	A	23.10.2013
Frankreich	HOP!	Parc tertiaire SILIC, 40 rue d'Arcueil 94150 Rungis	Fluggäste, Fracht, Post	A	15.3.2013
Frankreich	VOLDIRECT SAS	22 bis rue des Landes 35135 Chantepie	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.3.2013
Frankreich	Héli Sphère 45	Aérodrome des Quatre Vents 45500 st Denis de l'Hôtel	Fluggäste, Fracht, Post	B	31.5.2013
Frankreich	HELISAIR	Aérodrome de Grenoble Le Versoud 38420 Le Versoud	Fluggäste, Fracht, Post	B	6.6.2013
Deutschland	aeroways GmbH	Clemensstraße 49, 80803 München	Fluggäste, Fracht, Post	A	27.6.2013
Deutschland	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14, 70794 Filderstadt	Fluggäste	B	14.1.2013
Deutschland	DL Helicopter Technik GmbH	Walter-Carsten-Straße 1, 27637 Nordholz	Fluggäste, Fracht, Post	B	29.7.2013
Deutschland	Helicopter Business Travel GmbH & Co. KG	Am Plärrer 35, 90443 Nürnberg,	Fluggäste, Fracht, Post	B	23.9.2013
Deutschland	HeliSense GmbH	Thalmühlstraße 32, 86739 Ederheim,	Fluggäste, Fracht, Post	B	3.5.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie (1)	Entscheidung rechtswirksam seit
Deutschland	Pro Jet GmbH	Berliner Allee 11-22, 66482 Zweibrücken	Fluggäste, Fracht, Post	A	20.11.2013
Griechenland	AEROSPACE ONE	Koumpi 24-19003 Markopoulo Mesogaias Attikis	Fracht, Post	A	17.9.2013
Irland	National Flight Centre Limited	Weston Airport, Leixlip, Co. Kildare	Fluggäste, Fracht, Post	B	31.5.2013
Italien	Ariane s.r.l. Unipersonale	Via Colonnello Alessi n.15-23100 Sondrio (SO)	Fluggäste, Fracht	B	23.9.2013
Italien	E+S Air s.r.l.	Contrada Ficocelle s.n.c. 84081 — Ogliastro Cilento (SA)	Fluggäste, Fracht	B	10.12.2013
Italien	Hoverfly s.r.l.	Via Benedetto Croce n. 249-66100 Chieti (CH)	Fluggäste, Fracht	B	22.2.2013
Litauen	Air Lituania, UAB	J. Galvydžio str. 5, LT-08236 Vilnius	Fluggäste, Fracht, Post	A	6.8.2013
Litauen	Grand Cru Airlines, UAB	Darius ir Gireno str. 81-1, LT-02189 Vilnius,	Fluggäste, Fracht, Post	A	19.7.2013
Polen	Husair sp. z o.o.	ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa	Fluggäste, Fracht	B	4.10.2013
Polen	Royal-Star sp. z o.o.	ul. Drogowców 7 39-200 Dębica	Fluggäste, Fracht	B	15.11.2013
Rumänien	S.C. BLUE AIR — AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.	17 Teheran Street, sector 1, Bucharest	Fluggäste, Fracht	A	20.8.2013
Rumänien	S.C. INTERAVIATION CHARTER SRL	Bucuresti, Bd. Regiei nr. 2, sector 6	Fluggäste, Fracht	A	28.1.2013
Rumänien	S.C. UNITED EUROPEAN AIRLINES S.R.L.	5 Georges Bizet Street, sector 2, Bucharest	Fluggäste	B	22.8.2013
Slowakei	Air Carpatia, s.r.o.	Slowackého 4673/24, 821 04 Bratislava	Fluggäste, Fracht, Post	B	18.3.2013
Slowakei	Go2Sky, spol. s.r.o.	Ivánska cesta 65/3421, 821 04 Bratislava	Fluggäste, Fracht, Post	A	3.7.2013
Slowakei	EHC service, s.r.o.	Sibírska 2, 080 01 Prešov	Fluggäste, Fracht, Post	B	19.6.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie <sup>(1)</sup>	Entscheidung rechtswirksam seit
Spanien	BIGAS GRUP, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300-08400 Granollers (Barcelona)	Fluggäste, Fracht, Post	B	23.5.2013
Spanien	BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300-08400 Granollers (Barcelona)	Fluggäste, Fracht, Post	B	13.11.2013
Spanien	EVELOP AIRLINES, S.L.	José Rover Motta, 27-07006 Palma de Mallorca	Fluggäste, Fracht, Post	A	22.11.2013
Schweden	SAAB AB	SE-581 88 Linköping	Fluggäste, Fracht, Post	A	12.8.2013
Schweden	Sundt Air Sweden AB	Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås	Fluggäste, Fracht, Post	B	22.3.2013
Schweiz	Heli Sitterdorf AG	Flugplatz, 8589 Sitterdorf	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.5.2013
Vereinigtes Königreich	Apem Aviation Ltd	Unit 3 And 4A, Business Park, Flint Road, Saltney Ferry, Chester. CH <sub>4</sub> 0GZ	Fluggäste, Fracht, Post	B	8.5.2013
Vereinigtes Königreich	Blu Halkin Ltd	Marshall Business Aviation Centre, Cambridge Airport, Newmarket Road, Cambridge. CB5 8RX	Fluggäste, Fracht, Post	B	12.7.2013
Vereinigtes Königreich	London Helicopter Centres Ltd	The Servotec Building, Redhill Aerodrome, Redhill, Surrey. RH1 5JY	Fluggäste, Fracht, Post	B	15.8.2013
Vereinigtes Königreich	Newcastle Aviation Ltd	Number 1, Apex Building Village, Annitsford, Cramlington, Northumberland. NE23 7BF	Fluggäste, Fracht, Post	B	19.12.2013
Vereinigtes Königreich	BAE Systems (Corporate Air Travel) Ltd	Warwick House, PO Box 87 Farnborough, Aerospace Centre, Farnborough, Hampshire. GU14 6YU	Fluggäste, Fracht, Post	A	19.12.2013

<sup>(1)</sup> Kategorie A: Betriebsgenehmigungen ohne die in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vorgesehene Beschränkung.  
Kategorie B: Betriebsgenehmigungen mit der in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vorgesehenen Beschränkung.

### Vorläufig erteilte Betriebsgenehmigungen

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Vorläufige Genehmigung bis
Italien	Blue Panorama Airlines S.p.A.	Viale Liegi n. 32-00198 Roma	Fluggäste, Fracht	A	23.4.2013	23.10.2013
Italien	Blue Panorama Airlines S.p.A.	Viale Liegi n. 32-00198 Roma	Fluggäste, Fracht	A	23.10.2013	23.4.2014

### Reaktivierte Betriebsgenehmigungen

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Deutschland	Advanced Aviation Logistic GmbH	Glockeneichweg 135, 88341 Bad Saulgau	Fluggäste, Fracht, Post	B	13.12.2013
Italien	Air Italy S.p.A.	Corso Sempione n. 111-21013 Gallarate (MI)	Fluggäste, Fracht	A	Widerruf der vorläufigen Betriebsgenehmigung und Wiedereinsetzung der Betriebsgenehmigung seit 14.10.2013
Italien	Meridiana Fly S.p.A.	Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda — 07026 Olbia	Fluggäste, Fracht	A	Widerruf der vorläufigen Betriebsgenehmigung und Wiedereinsetzung der Betriebsgenehmigung seit 3.6.2013
Niederlande	AIS Airlines B.V.	Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad	Fluggäste, Post, Fracht	B	24.9.2013 CAMO/AOC wurde vorübergehend ausgesetzt 10.9.2013-24.9.2013
Rumänien	S.C. VALAHIA AIR SRL	Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4	Fluggäste, Fracht	B	Aussetzung aufgehoben. Betriebsgenehmigung (1. Ausgabe) gültig ab 16.12.2013

### Ausgesetzte Betriebsgenehmigungen

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Tschechische Republik	HOLIDAYS Czech Airlines, a.s.	Praha 6, Jana Kašpara 1069/1, PSČ 160 08	Fluggäste, Post, Fracht	A	8.11.2013	
Frankreich	Taxi Caraïbes Air	Les Hauts de Californie, 97232 Le Lamentin	Fluggäste, Post, Fracht	B	12.7.2013	Widerrufen am 1.8.2013
Deutschland	ACG Air Cargo Germany GmbH	Gebäude 13 35, 55483 Hahn — Airport	Fracht	A	17.4.2013	
Deutschland	Arrow Airservice Inhaber: Winfried Gebhardt	Flugplatz F1/19, 15344 Strausberg	Fluggäste, Post, Fracht	B	28.10.2013	
Deutschland	Augsburg Airways GmbH	Wartungsallee 13-85356 München	Fluggäste, Post, Fracht	A	1.11.2013	
Deutschland	Condor Berlin GmbH	Willy-Brandt-Platz 2, 12529 Schönefeld	Fluggäste, Post, Fracht	A	2.5.2013	
Deutschland	DL Helicopter GmbH	Werkstr. 11, 21218 Seevetal,	Fluggäste, Post, Fracht	B	30.7.2013	
Deutschland	Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH	Heinrich-Mann-Str. 2, 01156 Dresden	Fluggäste, Post, Fracht	B	1.2.2013	
Deutschland	Eifelair Geschäfts- u. Charterflug GmbH	Vollmert 32, 53902 Bad Münstereifel	Fluggäste, Post, Fracht	B	31.7.2013	
Deutschland	Fly Point Flugservice Haufe KG	Am Küngelhof 4, 99820 Hörselberg-Hainich	Fluggäste, Post, Fracht	B	9.12.2013	
Deutschland	GAS Air Service GmbH	Am Bahnhof 5, 49201 Dissen — (falsch: 49201 Greven)	Fluggäste, Post, Fracht	A	12.3.2013	
Deutschland	Germania Express Flugesellschaft mbH	Lilienthalstraße 6, 12529 Schönefeld OT Waltersdorf	Fluggäste, Post, Fracht	B	1.11.2013	
Deutschland	Greenbird GmbH	Dürrheimer Str. 90, 78166 Donaueschingen	Fluggäste, Post, Fracht	B	11.1.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Deutschland	Hanseflug GmbH	Nordstraße 18, 30855 Langenhagen	Fluggäste, Post, Fracht	B	2.9.2013	
Deutschland	Heli AG & Co. KG	Carl-Benz-Straße 3, 79211 Denzlingen	Fluggäste, Post, Fracht	B	1.11.2013	
Deutschland	OLT Express Germany GmbH	Henrich-Focke-Str. 6, 28199 Bremen	Fluggäste, Post, Fracht	A	28.1.2013	
Deutschland	Rhein-Ruhr-Helicopter Rainer Zemke GmbH & Co.KG	Flughafen 34, 41066 Mönchengladbach	Fluggäste, Post, Fracht	B	6.11.2013	
Deutschland	Vibro-Air Flugservice GmbH & Co. KG	Mozartstr. 19, 41065 Mönchengladbach	Fluggäste, Post, Fracht	A	2.9.2013	
Deutschland	VIP-FLIGHTS GmbH	Einsteinstr. 37, 82152 Martinsried, Gemeinde Planegg	Fluggäste, Post, Fracht	B	12.2.2013	
Deutschland	Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG	Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden	Fluggäste, Post, Fracht	B	15.4.2013	
Griechenland	AVIATOR AIRWAYS S.A.	Vouliagmenis Ave. 85, Glyfada 16674	Fluggäste, Post, Fracht	B	3.4.2013	
Griechenland	HELLENIC IMPERIAL AIRWAYS S.A.	102, Vouliagmenis Ave. & Ermou, 167 77 Elliniko	Fluggäste, Post, Fracht	A	16.1.2013	
Griechenland	INTERJET S.A.	40,2 Km Attikis Road, 19002 Paiania Attikis	Fluggäste, Fracht, Post	A	23.4.2013	
Irland	Premier Helicopters Limited	Bond Road, East Wall, Dublin 3.	Fluggäste, Fracht, Post	B	10.1.2013	
Italien	Aermarche S.p.A.	Via della Vittorina n. 60-06024 Gubbio (PG)	Fluggäste	B	10.1.2013	
Italien	Air Vallée S.p.A.	Via Flaminia n. 409-47924 Rimini (RN)	Fluggäste	A	24.4.2013	
Italien	Belle Air Europe s.r.l.	Piazzale Sandro Sordoni — 60015 Falconara Marittima (AN)	Fluggäste, Fracht	A	27.11.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Italien	Palio Air Service s.r.l.	Via dei Fossi n. 14/C — 59100 Prato (PO)	Fluggäste, Fracht	B	7.10.2013	
Italien	S.T.C. Aviation S.p.A.	Via Francesco Rolla n. 29-16152 Genova (GE)	Fluggäste	B	19.11.2013	
Niederlande	AIS Airlines B.V.	Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad	Fluggäste, Post, Fracht	B	3.9.2013	Dekret ILT-2013/29 211 CAMO/AOC ausgesetzt
Rumänien	BLUE AIR TRANSPORT AERIAN S.A.	Bucuresti, str. Buzesti nr. 71, sector 1	Fluggäste, Post	A	20.8.2013	
Rumänien	S.C. VALAHIA AIR SRL	Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4	Fluggäste, Fracht	B	20.6.2013	Aussetzung des AOC
Rumänien	SC JETTRAN AIR SRL	Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1	Fluggäste, Fracht	A	28.1.2013	
Rumänien	S.C. MEDALLION AIR SRL	Bucuresti, str. Nicolae Caramfil nr. 77, parter, sector 1	Fluggäste, Fracht	A	20.6.2013	Aussetzung des AOC
Spanien	AIR LINK SOLUTIONS, S.L.	Narcisos, 20-28016 Madrid	Fluggäste, Post, Fracht	B	27.9.2013	
Spanien	CANARIAS AERONAUTICA, S.L.	Luis Saavedra Miranda, 26-35014 Las Palmas (Gran Canaria)	Fluggäste, Post, Fracht	B	31.10.2013	
Spanien	DOMINGUEZ TOLEDO, S.A.	La Orotava, 118-29006 Málaga	Fluggäste, Post, Fracht	B	23.4.2013	
Spanien	HELISWISS IBERICA, S.A.	Aeropuerto de Sabadell — Hangar n° 4 — Lado Norte — 08205 Sabadell (Barcelona)	Fluggäste, Post, Fracht	B	22.1.2013	
Spanien	IBERWORLD AIRLINES, S.A.	Carretera de Valldemosa Km. 7,4 — Edificio Orizonia Parcbit — 07121 Palma de Mallorca	Fluggäste, Post, Fracht	A	17.5.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Spanien	TURISVOL, S.L.	Santiago Rusiñol, s/n — Apartado de Correos 181-17250 Playa de Aro (Girona)	Fluggäste, Fracht, Post	B	27.2.2013	Betriebsgenehmigung ausgesetzt bis 8.10.2013
Spanien	IMD AIRWAYS, S.L.	Morse, 14-28906 Getafe (Madrid)	Fluggäste, Post, Fracht	A	27.9.2013	
Spanien	LET'S FLY, S.L.	Port ginesta, local 814-08860 Les Botigues de Sitges (Barcelona)	Fluggäste, Post, Fracht	A	14.10.2013	
Vereinigtes Königreich	RotorMotion UK Limited	14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP	Fluggäste, Fracht, Post	B	22.3.2013	7.6.2013 (widerrufen)
Vereinigtes Königreich	Suckling Airways (Cambridge) Ltd	Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE	Fluggäste, Fracht, Post	A	25.4.2013	14.5.2013 (widerrufen)
Vereinigtes Königreich	Excel Charter Ltd	Hangar 17, Stapleford Aerodrome, Stapleford Tawney, Essex	Fluggäste, Fracht, Post	B	4.6.2013	
Vereinigtes Königreich	PremiAir Aviation Services Ltd	Business Aviation Centre, Blackbushe Airport, Camberley, Surrey	Fluggäste, Fracht, Post	B	12.11.2013	
Vereinigtes Königreich	Redhill Aviation Ltd	Standen Farm, Standen, East Grinstead, West Sussex	Fluggäste, Fracht, Post	B	17.12.2013	

### Freiwillige Rückgabe von Betriebsgenehmigungen

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Dänemark	CHC Denmark ApS	John Tranums Vej 20, DK-6705 Esbjerg Ø	Fluggäste, Fracht, Post	A	31.1.2013
Spanien	BIGAS GRUP, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300-08400 Granollers (Barcelona)	Fluggäste, Fracht, Post	B	14.11.2013

### Widerrufene Betriebsgenehmigungen

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Österreich	Air-Styria Luftfahrtunternehmen Ges.m.b.H.	Flughafen Graz, 8073 Feldkirchen bei Graz	Fluggäste, Fracht, Post	B	2.9.2013	
Österreich	Early-birds GmbH	Schachenwald 37, 8073 Feldkirchen bei Graz	Fluggäste, Fracht, Post	B	19.7.2013	
Österreich	Flugtaxi Gesellschaft m.b.H.	Schillerstraße 19, 4910 Ried im Innkreis	Fluggäste, Fracht, Post	B	19.7.2013	
Österreich	JETALLIANCE Flugbetriebs GmbH	Flugplatz 1, 2542 Kottlingbrunn	Fluggäste, Fracht, Post	A	8.10.2013	
Österreich	JETALLIANCE South GmbH	Flugplatz 1, 2542 Kottlingbrunn	Fluggäste, Fracht, Post	A	16.10.2013	
Österreich	„VIF“ Luftfahrtgesellschaft mbH	Schwefel 91, BT 4, 6850 Dornbirn	Fluggäste, Fracht, Post	B	29.4.2013	
Bulgarien	Air Scorpio Ltd.	Ul. Persenk 73, 1164 Sofia	Fluggäste, Fracht, Post	A	10.9.2013	Genehmigung: Nr. BG 1008-4.7.2011 — widerrufen
Bulgarien	„AVB-2010“ Jsc.	2A, Nikola Obreshkov Str., 1113 Sofia	Fluggäste, Fracht	A	30.1.2013	Betriebsgenehmigung Nr. BG 1008-11 vom 7.12.2011.
Finnland	Airecon Oy	Liikelentotie 8, 01530 Vantaa	Fluggäste, Fracht, Post	B	17.5.2013	
Finnland	Oulun Helikopteripalvelu Oy	Lentokatu 2, 90460 Oulunsalo	Fluggäste, Fracht, Post	B	3.10.2013	
Frankreich	AERO ENTREPRISE	Aéroport de Toussus le Noble, Bat 311, 78117 Toussus le Noble	Fluggäste, Fracht, Post	B	23.10.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Frankreich	Aérozais	1 rue du Coin, 49000 Cholet	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.10.2013	
Frankreich	Atlantique Air Lines	27 rue de la Clef des Champs, 44118 La Chevrolière	Fluggäste, Fracht, Post	A	30.10.2013	Sreicherung aus dem Handelsregister (Amtliche Mitteilung BODACC B vom 26.6.2013). Fusion mit Atlantique Air Assistance
Frankreich	Avialim	Aéroport de Limoges, 87100 Limoges	Fluggäste, Fracht, Post	B	14.3.2013	Gerichtliche Liquidation vom 7.3.2013 durch Beschluss des Handelsgerichts Limoges vom 6.3.2013.
Frankreich	Aviaxess	Héliport de Paris, 61 rue Henri Farman, 75015 Paris	Fluggäste, Fracht, Post	B	15.12.2013	Gerichtliche Liquidation Beschluss mit Wirkung vom 12.12.2013, AOC nicht erneuert, vorläufige Genehmigung mit Gültigkeit bis 15.12.2013 nicht verlängert
Frankreich	SN THS	51 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon	Fluggäste, Fracht, Post	A	30.9.2013	
Frankreich	Taxi Caraïbes AIR	Aéroport de Fort de France Le Lamentin, Zone Aviation générale, Les Hauts de Californie, 97232 Le Lamentin	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.8.2013	Nach Aussetzung am 12.7.2013
Frankreich	Transports Aériens Intercaraïbes (TAI)	SFA La Côte sauvage, 97098 Saint Barthélemy	Fluggäste, Fracht, Post	B	10.9.2013	
Deutschland	ACG Air Cargo Germany GmbH	Gebäude 13 35, 55483 Hahn — Airport	Fracht	A	31.10.2013	Ausgesetzt seit 17.4.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Deutschland	Advance Air Luftfahrtgesellschaft mbH	Buchenweg 17, 35789 Weilmünster	Fluggäste, Fracht, Post	B	24.7.2013	Ausgesetzt seit 3.12.2012
Deutschland	Condor Berlin GmbH	Willy-Brandt-Platz 2, 12529 Schönefeld	Fluggäste, Fracht, Post	A	13.12.2013	Ausgesetzt seit 2.5.2013
Deutschland	Contact Air Flugdienst GmbH & Co. KG	Gottlieb-Manz-Straße 2, 70794 Filderstadt	Fluggäste, Fracht, Post	A	31.5.2013	Ausgesetzt seit 31.8.2012
Deutschland	Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH	Heinrich-Mann-Str. 2, 01156 Dresden	Fluggäste, Fracht, Post	B	22.10.2013	Ausgesetzt seit 1.2.2013
Deutschland	Elbe Helicopter GmbH & Co. KG	Flugplatz Bautzen, 02627 Kubschütz	Fluggäste, Fracht, Post	B	27.2.2013	Ausgesetzt seit 2.4.2012
Deutschland	FSH Luftfahrtunternehmen GmbH	Schloßplatz 1, 04827 Machern	Fluggäste, Fracht, Post	B	31.5.2013	Ausgesetzt seit 1.7.2012
Deutschland	GAS Air Service GmbH	Am Bahnhof 5, 49201 Dissen	Fluggäste, Fracht, Post	A	24.9.2013	Ausgesetzt seit 12.3.2013
Deutschland	German Sky Airlines GmbH	Lierenfelder Str. 45, 40231 Düsseldorf	Fluggäste, Fracht, Post	A	14.3.2013	Ausgesetzt seit 1.12.2012
Deutschland	Greenbird GmbH	Dürrheimer Str. 90, 78166 Donaueschingen	Fluggäste, Fracht, Post	B	21.8.2013	Ausgesetzt seit 11.1.2013
Deutschland	HOMAC Aviation AG	Am Flughafen 46, 88046 Friedrichshafen	Fluggäste, Fracht, Post	B	30.10.2013	Ausgesetzt seit 20.6.2013
Deutschland	OLT Express Germany GmbH	Henrich-Focke-Str. 6, 28199 Bremen	Fluggäste, Fracht, Post	A	29.8.2013	Ausgesetzt t seit 28.1.2013
Deutschland	PrivateJet International GmbH	Flughafenallee 24-28, 28199 Bremen	Fluggäste, Fracht, Post	A	13.6.2013	Ausgesetzt seit 29.8.2012
Deutschland	VIP-FLIGHTS GmbH	Einsteinstr. 37 82152 Martinsried, Gemeinde Planegg	Fluggäste, Fracht, Post	B	8.10.2013	Ausgesetzt seit 12.2.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Deutschland	Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG	Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden	Fluggäste, Fracht, Post	B	16.10.2013	Ausgesetzt seit 15.4.2013
Deutschland	XL Airways Germany GmbH	Hessenring 13, 64546 Mörfelden-Walldorf	Fluggäste, Fracht, Post	A	10.7.2013	Ausgesetzt seit 15.12.2012
Griechenland	INTERJET ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ Α.Ε.	40,2 klm Attikis Road, 19002 Paiania Attikis	Fluggäste, Fracht, Post	B	21.3.2013	
Griechenland	SKY WINGS AIRLINES S.A.	58, Vouliagmenis Ave., 16675 Voula Attikis	Fluggäste, Fracht, Post	A	10.5.2013	
Irland	Premier Helicopters Limited	Bond Road, East Wall, Dublin 3.	Fluggäste, Fracht, Post	B	2.4.2013	Ausgesetzt seit 10.1.2013
Italien	Air Mach s.r.l.	Via Mazzini n. 225-15067 Novi Ligure (AL)	Fluggäste	B	17.9.2013	
Italien	Delta Aerotaxi s.r.l.	Via del Termine n. 11-50127 Firenze (FI)	Fluggäste	B	29.8.2013	
Italien	Eagles S.p.A.	Via delle Arti n. 101/A — 00054 Fiumicino (RM)	Fluggäste, Fracht	A	2.9.2013	
Italien	Executive Aircraft Management s.r.l.	Viale dell'Aviazione n. 65-20138 Milano (MI)	Fluggäste	B	2.10.2013	
Italien	Halkin JET s.r.l.	Via Piera Cillario Ferrero n. 8-12051 Alba (CN)	Fluggäste	B	1.2.2013	
Italien	Helica s.r.l.	Via Fratelli Solari n. 10 — Zona Industriale — 33020 Amaro (UD)	Fluggäste, Fracht	B	25.9.2013	
Italien	Interfly s.r.l.	Via Aldo Moro n. 10-25100 Brescia	Fluggäste, Fracht	B	29.8.2013	
Italien	Rotkopf Aviation Italia s.r.l.	Via Bartolomeo Cavaceppi n. 113-00127 Roma (RM)	Fluggäste, Fracht	B	19.11.2013	
Lettland	SIA „Simplejet LV“	International airport „Riga“, Marupes civil parish, Riga district LV-1054	Fluggäste	A	22.11.2013	
Litauen	Aurela, UAB	Rodunios kelias 32, LT-02187 Vilnius	Fluggäste, Fracht, Post	A	11.6.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Niederlande	Air Charters Europe B.V.	Machlaan 26 A-9761TK Eelde	Fluggäste, Fracht, Post	B	3.7.2013	Beschluss Air Charters Europe Nr. ILT-2013/22725 Auditbericht Nr. ILT-2013/22725 Auditbasis Kategorie B Handelskammer Nr. 4082190
Niederlande	Anti Gravity B.V.	Arendweg 33-8218PE Lelystad	Fluggäste, Fracht, Post	B	26.4.2013	Vorläufige Genehmigung abgelaufen. AOC beschränkt auf A-nach-A.
Niederlande	Special Air Services B.V.	Postbus 198 7390 AD Twello	Fluggäste, Fracht, Post	B	26.4.2013	AOC NL-AOC-13/23 beschränkt auf A-nach-A (EU-OPS Anhang 1 EU OPS 1.005(a)).
Polen	OLT Express Poland sp. z o.o.	ul. Puławska 465 02-844 Warszawa	Fluggäste	A	10.5.2013	
Polen	OLT Express Regional sp. z o.o.	ul. Długie Ogrody 8 -14 80-755 Gdańsk	Fluggäste, Fracht, Post	A	8.4.2013	
Polen	Silvair sp. z o.o.	Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3 02-777 Warszawa	Fluggäste, Fracht	B	29.7.2013	
Rumänien	Compania Romana de Aviatie ROMAVIA	Bd. Dimitrie Cantemir nr. 1, sector 4, Bucuresti	Fluggäste, Fracht	A	24.5.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Rumänien	S.C. InterAviation SRL	Str. Verii nr. 1-3, Sector 2, Bucuresti	Fluggäste, Fracht	B	4.6.2013	
Rumänien	SC JETTRAN AIR SRL	Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1	Fluggäste, Fracht	A	5.8.2013	Betriebsgenehmigung ausgesetzt seit 28.1.2013
Rumänien	SC ROMSTRADE LOGISTIC EXPRESS SRL	Judetul Giurgiu, sat Adunatii-Copaceni, comuna Adunatii-Copaceni (SOLA 50, nr. topografic 783, camera 4)	Fluggäste, Fracht	B	22.5.2013	
Rumänien	SC ALFA AIR SERVICES SRL	Bd. Basarabia nr. 250, etaj 2, Corp administrativ (birouri), etajul 2 al Grupului Industrial TITAN, biroul nr. 215, sector 3, București	Fluggäste	B	18.3.2013	
Spanien	AEROTEC ESCUELA DE PILOTOS, S.L.	Chalet del RACE s/n — Aeropuerto de Cuatro Vientos — 28044 Madrid	Fluggäste, Fracht, Post	B	18.7.2013	
Spanien	ISLAS AIRWAYS, S.A.	Avda. Punta de Anaga, 36-1ª Planta — 38111 Santa Cruz de Tenerife	Fluggäste, Fracht, Post	A	10.7.2013	Islas Airways, S.A. verfügte über eine vorläufige Genehmigung bis 10.7.2013. Diese Genehmigung wurde am 30.10.2012 ausgesetzt und verlor am 10.7.2013 ihre Gültigkeit.
Spanien	MINT LÍNEAS AÉREAS, S.A.	Los Arfe, 66-28027 Madrid	Fluggäste, Fracht, Post	A	10.4.2013	
Spanien	SOKO AVIATION, S.L.	Base Aérea Civil — Complejo Base Aérea — 28850 Torrejón De Ardoz (Madrid)	Fluggäste, Fracht, Post	B	3.10.2013	
Spanien	SPANAIR, S.A.	Plaza de Europa, 54-56-08902 L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona).	Fluggäste, Fracht, Post	A	29.4.2013	
Schweden	JE Time Sweden AB	Kanalvägen10C, SE-194 61 Upplands Väsby	Fluggäste, Fracht, Post	B	9.9.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Schweden	Sweden Airways AB	Ellipsvägen 5, SE-141 75 Kungens Kurva	Fluggäste, Fracht, Post	B	15.1.2013	
Vereinigtes Königreich	Oasis Flight Ltd	One Ash, The Green, East End, Witney, Oxfordshire. OX29 6PY	Fluggäste, Fracht, Post	B	29.1.2013	
Vereinigtes Königreich	Veritair Aviation Limited	Cardiff Heliport, Foreshore Road, East Moors, Cardiff. CF10 4LZ	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.5.2013	
Vereinigtes Königreich	Suckling Airways (Cambridge) Ltd	Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE	Fluggäste, Fracht, Post	A	14.5.2013	
Vereinigtes Königreich	Blue City Aviation Ltd	Anson House, Coventry Airport West, Coventry. CV8 3AZ	Fluggäste, Fracht, Post	B	7.6.2013	
Vereinigtes Königreich	MB Air Ltd	Newcastle City Heliport, Railway Street, Newcastle Upon Tyne. NE4 7AN	Fluggäste, Fracht, Post	B	7.6.2013	
Vereinigtes Königreich	Ocean Sky (UK) Ltd	Portland House, Bressenden Place, London. SW1E 5BH	Fluggäste, Fracht, Post	B	7.6.2013	
Vereinigtes Königreich	RotorMotion UK Limited	14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP	Fluggäste, Fracht, Post	B	7.6.2013	
Vereinigtes Königreich	Alan Mann Helicopters Ltd	Fairoaks Airport, Chobham nr Woking, Surrey. GU24 8HX	Fluggäste, Fracht, Post	B	11.6.2013	
Vereinigtes Königreich	Bmibaby Ltd	PO Box 737, Donington Hall, Castle Donington, Derby, Derbyshire, DE74 2SB	Fluggäste, Fracht, Post	A	11.6.2013	
Vereinigtes Königreich	Manhattan JET Management Ltd	Suite 217 Business Aviation Centre, Farnborough International Airport, Farnborough, Hampshire. GU14 6XA	Fluggäste, Fracht, Post	B	27.6.2013	
Vereinigtes Königreich	Cranfield Helicopters Ltd	Hangar 1, Cranfield Airport, Cranfield, Bedford. MK43 0JR	Fluggäste, Fracht, Post	B	11.7.2013	
Vereinigtes Königreich	Lakeland Seaplane Tours Ltd	Unit 7 St Angelo Airport, Trory, Enniskellen, Co Fermanagh, Northern Ireland. BT94 2FP	Fluggäste, Fracht, Post	B	14.8.2013	

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit	Bemerkungen
Vereinigtes Königreich	HD Air Ltd	Elmdon Building, Birmingham International Airport, Birmingham. B26 3QN	Fluggäste, Fracht, Post	A	18.12.2013	
Vereinigtes Königreich	Cambridge Aero Club Ltd	Airport House, The Airport, Cambridge. CB5 8RY	Fluggäste, Fracht, Post	B	27.12.2013	

### Änderung des Namens des Genehmigungsinhabers

Mitgliedstaat	Alter Name des Luftfahrtunternehmens	Neuer Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Frankreich	Airlinair	HOP!-AIRLINAIR	Parc d'affaires SILIC, 24-26 rue de Villeneuve, BP 40193, 94 563 Rungis Cedex	Fluggäste, Fracht, Post	A	BODACC B vom 26.7.2013.
Frankreich	Brit Air	HOP!-BRIT AIR	Aérodrome de Morlaix, CS 27925, 29679 Morlaix Cedex	Fluggäste, Fracht, Post	A	BODACC B vom 17.7.2013.
Frankreich	DARTA	AERO JET	Bât H5, Aéroport du Bourget, 175 Avenue de l'Europe, 93350 Le Bourget	Fluggäste, Fracht, Post	A	Namensänderung durch a.o. HV der Aktionäre von DARTA Transport Aérien vom 30.11.2012, Beschluss vom 13.2.2013.
Frankreich	Regional CAE	HOP!-REGIONAL	Aéroport de Nantes atlantique, 44340 Bouguenais	Fluggäste, Fracht, Post	A	BODACC B vom 11.7.2013.
Italien	Air One Executive S.p.A.	Livingston Executive S.p.A.	Corso Sempione n. 111-21013 Gallarate (MI)	Fluggäste, Fracht	B	10.4.2013
Deutschland	COMMANDER Flugdienst GmbH	AAA Aviation & Aircraft Assets GmbH	Van-der-Smissen-Str. 9, 22767 Hamburg	Fluggäste, Fracht, Post	B	27.5.2013
Deutschland	HELI Flight Flugschule-Flugbetrieb GmbH & Co.KG	HELI-FLIGHT GmbH & Co KG	Flugplatz, 61203 Reichelsheim	Fluggäste, Fracht, Post	B	21.6.2013

Mitgliedstaat	Alter Name des Luftfahrtunternehmens	Neuer Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Deutschland	WDL Aviation GmbH & Co. KG	WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft	Flughafen Köln/Bonn, Flugzeughalle 6, 51130 Köln	Fluggäste, Fracht, Post	A	1.1.2013
Niederlande	Lelykopters BV	HeliCentre Helicopter Services BV	Arendweg 33, 8218 PE Lelystad	Fluggäste, Fracht, Post	B	3.12.2013
Portugal	Airlinair Portugal — Serviços Aéreo, S.A.	LFAS — Lease Fly Aviation Services, S.A.	Rua Bartolomeu de Gusmão, nº 18, 2745-269 São Domingos de Rana	Fluggäste, Fracht, Post	A	28.3.2013
Portugal	Perfect Aviation, S.A.	United JET Services, S.A.	Rua Bartolomeu de Gusmão, nº 118, 2785-269 São Domingos de Rana	Fluggäste, Fracht, Post	A	16.12.2013
Schweden	Andersson Business JET AB	Bromma Business JET AB	c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm	Fluggäste, Fracht, Post	A	5.8.2013
Schweden	Golden Air Flyg AB	Braathens Regional AB	Trollhättan Vänersborg Flygplats, 461 83 Västra Tunhem	Fluggäste, Fracht, Post	A	11.1.2013
Schweiz	Bonsai Helicopter AG	Helialpin AG	Airport St.Gallen-Altenrhein, Rütliweg 1340, CH-9423 Altenrhein	Fluggäste, Fracht, Post	B	19.11.2013

#### Änderung der Anschrift des Genehmigungsinhabers

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Alte Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Neue Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Österreich	Altenrhein Luftfahrt GmbH	Schwefel 91, 6850 Dornbirn	Office Park 3, Top 312, 1300 Wien-Flughafen	Fluggäste, Fracht, Post	A	15.7.2013
Österreich	Globe Air AG	Linzerstraße 30,, 4063 Hörsching	Polytec-Straße 1, 4063 Hörsching	Fluggäste, Fracht, Post	B	11.11.2013
Österreich	International JET Management GmbH	Oppolzergasse 6, 1010 Wien	Concorde Business Park 2/F 14, 2320 Schwechat	Fluggäste, Fracht, Post	B	14.2.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Alte Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Neue Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Bulgarien	SUNLIGHT AIR Jsc	17, Debar str., 1618, Sofia	fl.12, 159, Tsar Boris III Blvd., 1618, Sofia	Fluggäste	A	12.11.2013
Tschechische Republik	HELI CZECH s.r.o.	Světlá pod Hoříčkami 39, PSČ 552 05	Pardubice, Luďka Matury 811, Studánka, PSČ 530 12	Fluggäste, Post	B	13.8.2013
Deutschland	AirGo Flugservice GmbH & Co. KG	Am Finther Wald 5833, 55126 Mainz-Finthen	Am Finther Wald 5833, 55126 Mainz	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K.	Flughafenstr. 5, 86169 Augsburg	Flughafenstr. 3, 86169 Augsburg	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt	Plieninger Straße 70, 70794 Filderstadt	Fluggäste, Fracht, Post	B	16.10.2013
Deutschland	BSF Swissphoto GmbH	Am Flughafen Schönefeld, Mittelstraße 7, 12529 Schönefeld	Mittelstraße 7, 12529 Schönefeld	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	City-Flight Germany GmbH	Ruhrstraße 54-56, 41469 Neuss	Flughafenstraße 69, 41066 Mönchengladbach	Fluggäste, Fracht, Post	B	11.2.2013
Deutschland	Classic Wings GmbH	Ellewick 24 48691 Vreden	Flughafenstraße 48, 40474 Düsseldorf	Fluggäste, Fracht, Post	B	29.11.2013
Deutschland	FAIR AIR GmbH	Moritzhöfen 7, 95447 Bayreuth	Flugplatzstr. 1, 95463 Bindlach	Fluggäste, Fracht, Post	B	4.7.2013
Deutschland	FLN FRISIA-Luftverkehr GmbH Norddeich	Flugplatz, 26506 Norddeich	Westerlooger Strohweg 5, 26506 Norden	Fluggäste, Fracht, Post	B	20.9.2013
Deutschland	Flugschule- und Luftfahrtunternehmen ARDEX GmbH Berlin Land Brandenburg	Flugplatz Heinrichsfelde, 16866 Kyritz	Flugplatz 2b, 16866 Kyritz	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	Heli Aviation GmbH	Flughafenstr. 7, 86169 Augsburg	Flughafenstr. 19, 86169 Augsburg	Fluggäste, Fracht, Post	B	27.2.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Alte Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Neue Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Deutschland	HHS Hanseatic Helicopter Service GmbH	Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum, Gebäude 347 A, 22335 Hamburg	Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum (Geb. 347 A), Flughafenstr. 1-3, 22335 Hamburg	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	JK JETKONTOR AG	Pinneberger Str. 243, 25488 Holm	Pinneberger Str. 243 d, 25488 Holm	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	NIGHTEXPRESS Luftverkehrsgesellschaft m.b.H.	Gebäude 511, Raum 3056, 60549 Frankfurt/Main	Flughafen Tor 109, Gebäude 511, Raum 3056, Cargo City Süd, 60549 Frankfurt am Main	Fracht, Post	A	1.1.2013
Deutschland	Nordcopters GmbH	Lachmannweg 3b, 22589 Hamburg	Bültenkoppel/Flugplatz, 25492 Heist	Fluggäste, Fracht, Post	B	29.5.2013
Deutschland	Rotorflug GmbH	Heliport Burgholzhausen, 61381 Friedrichsdorf	Peter-Geibel-Straße 24, 61381 Friedrichsdorf	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	Silver Cloud Air GmbH	Waldspitzweg 3, 67105 Schifferstadt	Joachim-Becher-Str. 2, 67346 Speyer	Fluggäste, Fracht, Post	B	15.10.2013
Deutschland	Sylt Air GmbH	Flughafen, Gebäude 101a, 25980 Sylt-Ost	Zum Fliegerhorst 101, 25980 Sylt/OT Tinum	Fluggäste, Fracht, Post	B	1.1.2013
Deutschland	WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft	Flughafen Köln/Bonn, Flugzeughalle 6, 51147 Köln	Flughafen Köln/Bonn, Flugzeughalle 6, 51130 Köln	Fluggäste, Fracht, Post	A	1.1.2013
Deutschland	WIKING Helikopter Service GmbH	Blumenthalstr. 15, 28209 Bremen	JadeWeserAirport, 26452 Sande	Fluggäste, Fracht, Post	B	25.9.2013
Ungarn	A.B.C. Air Hungary Légiközlekedési és Kereskedelmi Kft	H-1185 Budapest, Ferihegy 1.	H-1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér 1.	Fracht	B	27.2.2013
Irland	Airlink Airways Ltd T/A Private Sky	Western Business Park, Ballymurtagh, Shannon, Co. Clare.	First Floor, Block 2, Shannon Business Park, Shannon, Co. Clare.	Fluggäste, Fracht, Post	A	4.2.2013
Italien	Livingston Executive S.p.A.	Viale Abruzzo n. 410-66013 Chieti (CH)	Corso Sempione n. 111-21013 Gallarate (MI)	Fluggäste, Fracht	B	10.4.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Alte Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Neue Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Polen	Ad Astra Executive Charter S.A.	ul. Czeresińska 40A, 02-456 Warszawa	ul. Kondratowicza 50, 03-642 Warszawa	Fluggäste, Fracht	B	29.10.2013
Polen	Flyjet sp. z o.o.	Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa	ul. Sabały 60, 02-174 Warszawa	Fluggäste, Fracht	A	17.10.2013
Polen	Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco“ z o.o.	ul. Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik	ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa	Fluggäste, Fracht, Post	B	23.4.2013
Polen	Travel Service Polska sp. z o.o.	ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa	ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa	Fluggäste	A	8.7.2013
Portugal	HI FLY — Transportes Aéreos, S.A.	Rua do Borja, nº 6 1350-047 Lisboa	Rua Latino Coelho nº1, Edifício Hifly Building 7º Andar 1050-132 Lisboa	Fluggäste, Fracht, Post	A	2013
Portugal	ORBEST, S.A.	Av. D. João II, Edifício Central Office, Lote 1.17.03, 6º, Parque das Nações, 1990-084 Lisboa	Edifício Rodrigo Uria, Rua Duque de Palmela nº 23, 1250-097 Lisboa	Fluggäste, Fracht, Post	A	2013
Rumänien	S.C. BLUE AIR — AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.	17 Teheran Street, sector 1, Bucharest	42-44 Bucuresti — Ploiesti Street, Baneasa Business&Technology Park, sector 1, Bucharest	Fluggäste, Fracht	A	9.12.2013
Slowakei	Travel Service, a.s. org. zložka Slovensko	Letisko M. R. Štefánika, 823 11 Bratislava	Ivánska cesta 30/B, 821 04 Bratislava	Fluggäste, Fracht, Post	A	8.11.2013
Schweden	Amapola Flyg AB	Box 912, SE-195 05 Arlandastad	Box 57, SE-230 32 Malmö-Sturup	Fluggäste, Fracht, Post	A	17.5.2013
Schweden	Braathens Regional AB	Trollhättan Vänersborg Flygplats, 461 83 Trollhättan	Trollhättan Vänersborg Flygplats, 461 83 Västra Tunhem	Fluggäste, Fracht, Post	A	11.1.2013
Schweden	Bromma Business JET AB	Vetevägen 16, SE-187 69 Täby	c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm	Fluggäste, Fracht, Post	A	5.8.2013
Schweden	Copterflyg AB	Lövstigen 2, SE-823 30 Kilafors	Ringvägen 12, SE-831 37 Östersund	Fluggäste, Fracht, Post	B	5.11.2013

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Alte Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Neue Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Schweden	Sundt Air Sweden AB	Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås	Hässlögatan 16, SE-721 31 Västerås	Fluggäste, Fracht, Post	B	11.4.2013 Gültig bis 1.4.2014

#### Änderung der Kategorie

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Frankreich	Corail Hélicoptères	Aéroport de Pierrefonds, 97410 Saint-Pierre	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie B in Kategorie A	12.11.2013
Deutschland	AIR HAMBURG Luftverkehrsgesellschaft mbH	Kleine Bahnstr. 8- 22525 Hamburg	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie B in Kategorie A	5.7.2013
Deutschland	AIR TRAFFIC Gesellschaft mit beschränkter Haftung EXECUTIVE JET SERVICE	Flughafen, Halle 3, 40474 Düsseldorf	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie B in Kategorie A	1.3.2013
Deutschland	Flair JET Luftverkehrsgesellschaft mbH	Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie B in Kategorie A	5.3.2013
Deutschland	Flair JET Luftverkehrsgesellschaft mbH	Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie A in Kategorie B	19.4.2013
Deutschland	Germania Express Fluggesellschaft mbH	Lilienthalstraße 6, 2529 Schönefeld OT Waltersdorf	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie A in Kategorie B	22.4.2013
Deutschland	Helijet Charter GmbH	Liebigstraße 3-9, 40764 Langenfeld	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie B in Kategorie A	21.11.2013
Deutschland	JET Executive International Charter GmbH & Co. KG	Mündelheimer Weg 50 40472 Düsseldorf	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie A in Kategorie B	12.2.2013
Spanien	Aeronova, S.L.	Polígono Industrial El Oliveral, Bloque A, Nave 2, Fase 3-46394 Ribarroja (Valencia)	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie B in Kategorie A	11.9.2013
Vereinigtes Königreich	British International Helicopter Services Ltd	Anson House, Coventry Airport, Coventry. CV8 3AZ	Fluggäste, Fracht, Post	Wechsel von Kategorie A in Kategorie B	8.10.2013

### Änderung der Beförderungsberechtigung

Mitgliedstaat	Name des Luftfahrtunternehmens	Anschrift des Luftfahrtunternehmens	Vorherige Beförderungsberechtigung für	Beförderungsberechtigung für	Kategorie	Entscheidung rechtswirksam seit
Deutschland	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14, 70794 Filderstadt	Fluggäste	Fluggäste, Fracht, Post	B	19.2.2013
Polen	Flyjet sp. z o.o.	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa	Fluggäste	Fluggäste, Fracht	A	11.6.2013
Polen	Small Planet Airlines sp. z o.o.	ul. 17 Stycznia 45B 02-146 Warszawa	Fluggäste	Fluggäste, Fracht	A	24.9.2013

## V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER  
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

**Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**

**(Sache M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2014/C 137/08)

1. Am 29. April 2014 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates<sup>(1)</sup> bei der Europäischen Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Allianz S.p.A. (Italien), das letztlich von der Allianz Gruppe (Deutschland) kontrolliert wird, erwirbt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die Kontrolle über einen Teil der Sachversicherungssparte (das „Übernahmeziel“, Italien) des Versicherungsunternehmens UnipolSai Assicurazioni SpA („UnipolSai“, Italien).

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Allianz: Lebens- und Sachversicherung sowie Vermögensverwaltung,
- Übernahmeziel: Sachversicherung.

3. Die Europäische Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Europäischen Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Europäischen Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Europäischen Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Fusionskontrolle  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).







