

# Επίσημη Εφημερίδα C 195

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

55ο έτος  
3 Ιουλίου 2012

Ανακοίνωση αριθ.	Περιεχόμενα	Σελίδα
II Ανακοινώσεις		
ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ		
<b>Ευρωπαϊκή Επιτροπή</b>		
2012/C 195/01	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) <sup>(1)</sup> .....	1
2012/C 195/02	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) <sup>(1)</sup> .....	1
2012/C 195/03	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.6559 — Eurochem Trading GmbH/K+S Nitrogen) <sup>(1)</sup> .....	2
2012/C 195/04	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement) <sup>(1)</sup> .....	2
2012/C 195/05	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) <sup>(1)</sup> .....	3
2012/C 195/06	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) <sup>(1)</sup> .....	3

**EL**

Τιμή:  
3 EUR

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

## IV Πληροφορίες

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

2012/C 195/07	Ισοτιμίες του ευρώ .....	4
2012/C 195/08	Γνώμη της Συμβουλευτικής Επιτροπής συγκεντρώσεων που διατυπώθηκε κατά τη συνεδρίαση της 13ης Ιανουαρίου 2011 σχετικά με προσχέδιο απόφασης στην υπόθεση COMP/M.5830 — Olympic/Aegean — Εισηγητής: Ηνωμένο Βασίλειο .....	5
2012/C 195/09	Τελική έκθεση του συμβούλου ακροάσεων — COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines .....	7
2012/C 195/10	Περίληψη απόφασης της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 2011, με την οποία μία συγκέντρωση κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (Υπόθεση COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines) [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2011) 316 τελικό] <sup>(1)</sup> .....	11

## V Γνωστοποιήσεις

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

2012/C 195/11	Ανακοίνωση για την επικείμενη λήξη της ισχύος ορισμένων μέτρων αντιντάμπινγκ .....	18
---------------	------------------------------------------------------------------------------------	----



<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση  
(Υπόθεση COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 195/01)

Στις 25 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την χαρακτηρίσει συμβίβασιμη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνον στα γαλλική και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου για τον ανταγωνισμό της Επιτροπής (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων, και ημερομηνιών και τομεακά ευρετήρια·
- σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) με αριθμό εγγράφου 32012M6592. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση  
(Υπόθεση COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 195/02)

Στις 22 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την χαρακτηρίσει συμβίβασιμη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνον στα αγγλική και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου για τον ανταγωνισμό της Επιτροπής (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων, και ημερομηνιών και τομεακά ευρετήρια·
- σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) με αριθμό εγγράφου 32012M6546. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση  
(Υπόθεση COMP/M.6559 — Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 195/03)

Στις 25 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την χαρακτηρίσει συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνον στα αγγλικά και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου για τον ανταγωνισμό της Επιτροπής (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων, και ημερομηνιών και τομεακά ευρετήρια·
- σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) με αριθμό εγγράφου 32012M6559. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

---

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση  
(Υπόθεση COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 195/04)

Στις 19 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την χαρακτηρίσει συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνον στα γερμανικά και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου για τον ανταγωνισμό της Επιτροπής (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων, και ημερομηνιών και τομεακά ευρετήρια·
- σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) με αριθμό εγγράφου 32012M6583. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση  
(Υπόθεση COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 195/05)

Στις 19 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την χαρακτηρίσει συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνον στα αγγλικά και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου για τον ανταγωνισμό της Επιτροπής (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων, και ημερομηνιών και τομεακά ευρετήρια·
- σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) με αριθμό εγγράφου 32012M6614. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

---

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σχετικά με κοινοποιηθείσα συγκέντρωση**

**(Υπόθεση COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 195/06)

Στις 25 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την χαρακτηρίσει συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνον στα αγγλικά και θα δημοσιοποιηθεί χωρίς τα επιχειρηματικά απόρρητα στοιχεία τα οποία ενδέχεται να περιέχει. Θα διατίθεται:

- από τη σχετική με τις συγκεντρώσεις ενότητα του δικτυακού τόπου για τον ανταγωνισμό της Επιτροπής (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ο δικτυακός αυτός τόπος παρέχει διάφορα μέσα που βοηθούν στον εντοπισμό μεμονωμένων αποφάσεων για συγκεντρώσεις όπως ευρετήρια επιχειρήσεων, αριθμών υποθέσεων, και ημερομηνιών και τομεακά ευρετήρια·
  - σε ηλεκτρονική μορφή στον δικτυακό τόπο EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) με αριθμό εγγράφου 32012M6617. Ο δικτυακός τόπος EUR-Lex αποτελεί την επιγραμμική πρόσβαση στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.
-

## IV

(Πληροφορίες)

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>

2 Ιουλίου 2012

(2012/C 195/07)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	AUD	αυστραλιανό δολάριο
	1,2593		1,2283
JPY	ιαπωνικό γιεν	CAD	καναδικό δολάριο
	100,51		1,2808
DKK	δανική κορόνα	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ
	7,4343		9,7676
GBP	λίρα στερλίνα	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο
	0,80410		1,5667
SEK	σουηδική κορόνα	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης
	8,7440		1,5959
CHF	ελβετικό φράγκο	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν
	1,2015		1 440,68
ISK	ισλανδική κορόνα	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ
			10,2766
NOK	νορβηγική κορόνα	CNY	κινεζικό γιουάν
	7,5255		7,9948
BGN	βουλγαρικό λεβ	HRK	κροατικό κούνα
	1,9558		7,5165
CZK	τσεχική κορόνα	IDR	ινδονησιακή ρουπία
	25,515		11 821,43
HUF	ουγγρικό φιορίνι	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ
	286,20		3,9833
LTL	λιθουανικό λίτας	PHP	πέσο Φιλιππινών
	3,4528		52,722
LVL	λεττονικό λατ	RUB	ρωσικό ρούβλι
	0,6967		41,0527
PLN	πολωνικό ζλότι	THB	ταϊλανδικό μπατ
	4,2205		39,819
RON	ρουμανικό λέι	BRL	ρεάλ Βραζιλίας
	4,4503		2,5347
TRY	τουρκική λίρα	MXN	μεξικανικό πέσο
	2,2775		16,7865
		INR	ινδική ρουπία
			69,8180

<sup>(1)</sup> Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

**Γνώμη της Συμβουλευτικής Επιτροπής συγκεντρώσεων που διατυπώθηκε κατά τη συνεδρίαση της 13ης Ιανουαρίου 2011 σχετικά με προσχέδιο απόφασης στην υπόθεση COMP/M.5830 — Olympic/Aegean**

**Εισηγητής: Ηνωμένο Βασίλειο**

(2012/C 195/08)

**Συγκέντρωση**

1. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα πράξη αποτελεί συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων.
2. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα πράξη έχει κοινοτική διάσταση κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων.

**Ορισμός της αγοράς**

3. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με τους ορισμούς της Επιτροπής όσον αφορά τις σχετικές αγορές που αναφέρονται στο σχέδιο απόφασης.

Ειδικότερα, η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την προσέγγιση της Επιτροπής να παραμείνουν ανοικτά στην παρούσα υπόθεση τα σημεία

- α) η διάκριση μεταξύ επιβατών που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο και επιβατών που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο και
- β) η πρόβλεψη υπηρεσιών οχηματαγωγών στη σχετική αγορά για τους επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο και για όλους τους επιβάτες σε 7 δρομολόγια που διευκρινίζονται στο σχέδιο απόφασης.

**Κατάσταση δίχως τη συγκέντρωση (αντιπαράδειγμα)**

4. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι, για την αξιολόγηση όσον αφορά τον ανταγωνισμό, η πιθανότερη κατάσταση δίχως τη συγκέντρωση (σχετικό αντιπαράδειγμα) είναι η κατάσταση στην οποία η Aegean και η Olympic Air συνεχίζουν να βρίσκονται σε πραγματικό ανταγωνισμό σε 10 ελληνικά εσωτερικά δρομολόγια και σε ορισμένα διεθνή δρομολόγια όπως διευκρινίζεται στο σχέδιο απόφασης.

**Αξιολόγηση όσον αφορά τον ανταγωνισμό**

5. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την αξιολόγηση της Επιτροπής ότι η κοινοποιηθείσα πράξη έχει ως συνέπεια τη σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω της εξάλειψης του πραγματικού ανταγωνισμού μεταξύ της Aegean και της Olympic Air στα ακόλουθα 9 εσωτερικά δρομολόγια:
  - α) Αθήνα–Θεσσαλονίκη,
  - β) Αθήνα–Ηράκλειο,
  - γ) Αθήνα–Χανιά,
  - δ) Αθήνα–Ρόδος,
  - ε) Αθήνα–Σαντορίνη,
  - στ) Αθήνα–Μυτιλήνη,
  - ζ) Αθήνα–Χίος,
  - η) Αθήνα–Κως, και
  - θ) Αθήνα–Σάμος.
6. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η προτεινόμενη πράξη θα παρεμπόδιζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό λόγω του αποκλεισμού αξιόπιστης δυναμικής νέας εισόδου στο δρομολόγιο Αθήνα-Κέρκυρα.
7. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η προτεινόμενη πράξη δεν θα παρεμπόδιζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά για τη χορήγηση δρομολογίων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) στην Ελλάδα.
8. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την Επιτροπή ότι η προτεινόμενη πράξη δεν θα παρεμπόδιζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά για την επίγεια εξυπηρέτηση στην Ελλάδα.

**Είσοδος**

9. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι καθίσταται μη πιθανή η είσοδος μετά τη συγχώνευση για διεθνείς ή/και εγχώριους αερομεταφορείς που εγκαθιστούν την έδρα τους στο αεροδρόμιο της Αθήνας.

**Οικονομική κατάσταση των μερών**

10. Αν και τα κοινοποιούντα μέρη δεν τα προέβαλαν επίσημα, η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την ανάλυση της Επιτροπής όσον αφορά τα κριτήρια της προστασίας προβληματικής επιχείρησης και με το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι τα κριτήρια αυτά δεν πληρούνται στην παρούσα υπόθεση.

**Δεσμεύσεις που προτείνουν τα κοινοποιούντα μέρη**

11. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την εκτίμηση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία οι τελικές δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα κοινοποιούντα μέρη στις 6 Δεκεμβρίου 2010 δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση των ανησυχιών σχετικά με τον ανταγωνισμό που διαπιστώθηκαν στην έρευνα της αγοράς και, συνεπώς, δεν πρόκειται να εξαλείψουν τα σημαντικά εμπόδια για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό που προκύπτουν από τη συγκέντρωση.
12. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την αξιολόγηση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία οι τελικές δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα κοινοποιούντα μέρη στις 6 Δεκεμβρίου 2010 δεν θα οδηγήσουν σε πιθανή, έγκαιρη και επαρκή είσοδο μιας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών.
13. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με την αξιολόγηση της Επιτροπής ότι η απουσία έγκαιρης, πιθανής και επαρκούς εισόδου, και η απλή ύπαρξη των δεσμεύσεων δεν θα συγκρατήσουν τη συγχωνευμένη οντότητα ούτε θα εξουδετερώσουν τις αρνητικές συνέπειες της προτεινόμενης πράξης στον ανταγωνισμό.

**Συμπέρασμα**

14. Η Συμβουλευτική Επιτροπή συμφωνεί με το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι, δεδομένων των αρνητικών συνεπειών της προτεινόμενης πράξης στον ανταγωνισμό και ελλείψει κατάλληλου διορθωτικού μέτρου, η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση πρέπει να κηρυχθεί ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
-



**Τελική έκθεση του συμβούλου ακροάσεων <sup>(1)</sup>**  
**COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines**  
 (2012/C 195/09)

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Οι τρεις όμιλοι ελληνικών επιχειρήσεων, Βασιλάκης, Marfin Investment και Λασκαρίδης (συλλογικά «τα κοινοποιούντα μέρη») γνωστοποίησαν στην Επιτροπή, στις 24 Ιουνίου 2010, την απόκτηση κοινού ελέγχου, με αγορά μετοχών, νέας συγχωνευθείσας εταιρείας που περιλαμβάνει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των Aegean Airlines SA και Olympic Air SA.

Μετά από εξέταση της κοινοποίησης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πράξη εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού συγκεντρώσεων <sup>(2)</sup> και ότι εγείρει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά και τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Ως εκ τούτου, στις 30 Ιουλίου 2010, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία και προέβη σε έρευνα φάσης II, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού συγκεντρώσεων.

**Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΑΣΗ II**

Στις 20 Οκτωβρίου 2010, εστάλη κοινοποίηση αιτιάσεων (εφεξής η «ΚΑ») στα κοινοποιούντα μέρη, στην οποία η Επιτροπή αναφέρει το προκαταρκτικό συμπέρασμά της ότι η συγκέντρωση θα παρεμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στις αγορές τακτικών αεροπορικών μεταφορών για τους επιβάτες σε 11 δρομολόγια εσωτερικού της Ελλάδας και δύο δρομολόγια εξωτερικού, λόγω της εξάλειψης του πραγματικού ανταγωνισμού, καθώς και σε πέντε δρομολόγια εσωτερικού, λόγω της εξάλειψης του δυνητικού ανταγωνισμού· επίσης θα παρεμποδίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην ελληνική αγορά της ανάθεσης δρομολογίων που υπόκεινται σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (εφεξής «ΥΔΥ») και στην αγορά των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους στους ελληνικούς αερολιμένες. Τα κοινοποιούντα μέρη υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις σχετικά με την ΚΑ εντός της καθορισμένης προθεσμίας της 5ης Νοεμβρίου 2010.

**ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟΝ ΦΑΚΕΛΟ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ**

Αφού τους δόθηκε η δυνατότητα πρόσβασης στον φάκελο, τα κοινοποιούντα μέρη μου υπέβαλαν αίτηση, στις 3 Νοεμβρίου 2010, για περαιτέρω πρόσβαση σε ορισμένες πληροφορίες που περιείχε ο φάκελος οι οποίες, για λόγους εμπιστευτικότητας, είχαν συνταχθεί από τον πάροχο των πληροφοριών (εφεξής οι «αιτούμενες πληροφορίες»). Τα κοινοποιούντα μέρη ισχυρίστηκαν ότι οι αιτούμενες πληροφορίες περιελάμβαναν ενδεχομένως στοιχεία όσον αφορά την είσοδο στις σχετικές αγορές ενός δυνητικού ανταγωνιστή, το οποίο θα είχαν επιπτώσεις στην ανάλυση του ανταγωνισμού. Μετά από αξιολόγηση των αιτημάτων του παρόχου των πληροφοριών για εμπιστευτική μεταχείριση, δόθηκε στα κοινοποιούντα μέρη πλήρης πρόσβαση σε ορισμένες από τις αιτούμενες πληροφορίες. Για άλλα τμήματα των αιτούμενων πληροφοριών, ο πάροχος των πληροφοριών συμφώνησε να δοθεί περιορισμένη πρόσβαση στον εξωτερικό νομικό σύμβουλο που εκπροσωπεί τα κοινοποιούντα μέρη βάσει συμφωνίας μη κοινολόγησης, η οποία περιορίζει τη χρήση των πληροφοριών που λαμβάνονται. Η Επιτροπή, κατά τη διαδικασία πρόσβασης στον φάκελο, είχε ήδη παράσχει στα κοινοποιούντα μέρη πρόσβαση σε άλλες πληροφορίες του φακέλου στο πλαίσιο παρόμοιας διαδικασίας συμφωνίας μη κοινολόγησης. Επίσης, όσον αφορά το υπόλοιπο τμήμα των αιτούμενων πληροφοριών, διαπίστωσα ότι αυτό αποτελούσε επαγγελματικό απόρρητο και ότι η κοινολόγησή του δεν ήταν απαραίτητη για να διασφαλιστούν τα δικαιώματα υπεράσπισης των κοινοποιούντων μερών. Η απόφαση, η οποία βασίζεται στο άρθρο 8 της εντολής, γνωστοποιήθηκε στα κοινοποιούντα μέρη στις 10 Νοεμβρίου 2010. Τα κοινοποιούντα μέρη δεν διατύπωσαν άλλες παρατηρήσεις σχετικά με το θέμα αυτό.

**ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ**

Αιτήσεις πρόσβασης στη διαδικασία υπέβαλαν τα ακόλουθα επτά τρίτα μέρη: Η Athens Airways SA, η ΕΚΠΟΙΖΩ (η ελληνική ένωση καταναλωτών), η Goldair Handling SA, η Swissport Hellas SUD SA, η Swissport International Ltd, η Swissport Hellas SA, η Sky Express SA και η Ένωση Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΧΠΑ). Ενέκρινα την πρόσβαση σε όλα τα μέρη εκτός από τη Swissport International Ltd, τη Swissport Hellas SA και τη Sky Express SA, οι οποίες δεν απάντησαν στις αιτούμενες διευκρινήσεις και συμπληρωματικές πληροφορίες.

<sup>(1)</sup> Δυνάμει των άρθρων 15 και 16 της απόφασης 2001/462/ΕΚ, ΕΚΑΧ της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2001, σχετικά με τα καθήκοντα του συμβούλου ακροάσεων σε ορισμένες διαδικασίες ανταγωνισμού — ΕΕ L 162 της 19.6.2001, σ. 21 («εντολή»).

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1). Από 1ης Δεκεμβρίου 2009, η συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») εισήγαγε ορισμένες αλλαγές, όπως την αντικατάσταση της λέξης «Κοινότητα» από τη λέξη «Ένωση» και της φράσης «κοινή αγορά» από τη φράση «εσωτερική αγορά». Η ορολογία της ΣΛΕΕ θα χρησιμοποιείται σε όλο το κείμενο της παρούσας απόφασης.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού εφαρμογής<sup>(1)</sup>, στα τρίτα μέρη που έγιναν δεκτά δόθηκαν πληροφορίες σχετικά με τη φύση και το αντικείμενο της διαδικασίας και η Επιτροπή τους ζήτησε να διατυπώσουν παρατηρήσεις. Η Επιτροπή συνέχισε να τους παρέχει πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της διαδικασίας.

Τα κοινοποιούντα μέρη ζήτησαν να αφαιρεθεί το καθεστώς ενδιαφερόμενου τρίτου μέρους που είχε χορηγηθεί στην Athens Airways. Ισχυρίστηκαν ότι η Athens Airways δεν μπορεί να ενδιαφέρεται πλέον αρκετά για τη διαδικασία, δεδομένου ότι δεν ασκεί πλέον δραστηριότητες στην ελληνική εγχώρια αγορά των αεροπορικών μεταφορών επιβατών από τον Σεπτέμβριο του 2010. Η απάντηση που δόθηκε στα κοινοποιούντα μέρη ήταν ότι μπορεί η Athens Airways να άλλαξε δραστηριότητες, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν ενδιαφέρεται πλέον αρκετά. Τα κοινοποιούντα μέρη επανέλαβαν το αίτημά τους, το οποίο τελικά απορρίφθηκε με βάση το ότι η Athens Airways έδειξε αρκετό ενδιαφέρον για τη διαδικασία, διότι, τότε, φάνηκε να αποτελεί, εκ πρώτης όψεως, δυνητικό ανταγωνιστή και συμμετέσχε ενεργά στη διαδικασία.

Μετά την εξέταση του γραπτού αιτήματός τους να παραστούν στην ακρόαση, δέχτηκα τις Athens Airways, ΕΚΠΟΙΖΩ και Swissport Hellas SUD. Η Goldair Handling δεν ζήτησε να παραστεί στην ακρόαση. Η ΕΧΠΑ δεν παρέστη στην ακρόαση διότι το αίτημά της να παραστεί ως τρίτο μέρος υποβλήθηκε, και έγινε δεκτό, μόνο αφού είχε ήδη πραγματοποιηθεί η ακρόαση.

#### Η ΑΚΡΟΑΣΗ

Στην απάντησή τους στην ΚΑ, τα κοινοποιούντα μέρη άσκησαν το δικαίωμα συμμετοχής τους σε ακρόαση, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 11 Νοεμβρίου 2010.

Από την πλευρά των κοινοποιούντων μερών, στην ακρόαση παρέστησαν οι όμιλοι Marfin Investment και Βασιλάκης, συνοδευόμενοι από τον εξωτερικό νομικό σύμβουλό τους και οικονομικούς εμπειρογνώμονες. Από την πλευρά της Επιτροπής, στην ακρόαση παρέστησαν ορισμένα μέλη του Γραφείου του Αντιπροέδρου Επιτρόπου Αιτιολογίας και ανώτερα διοικητικά στελέχη της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, η ομάδα που είναι επιφορτισμένη με την υπόθεση, η ομάδα οικονομικών αναλύσεων, καθώς και εκπρόσωποι της Νομικής Υπηρεσίας, της Γενικής Διεύθυνσης Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας και της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών.

Κατόπιν αιτήματος των κοινοποιούντων μερών, η ακρόαση πραγματοποιήθηκε εν μέρει κλεισμένων των θυρών.

#### Η ΦΑΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΚΡΟΑΣΗ

Μετά την ακρόαση, τα κοινοποιούντα μέρη υπέβαλαν μια πρώτη σειρά δεσμεύσεων, στις 12 Νοεμβρίου 2010, οι οποίες αντικαταστάθηκαν από μια ουσιαστικά αναθεωρημένη δέσμη μετά από σύσκεψη για την εξέταση της επικρατούσας κατάστασης με τη ΓΔ Ανταγωνισμού. Οι δεσμεύσεις αφορούσαν την αγορά στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών σε τέσσερα δρομολόγια εσωτερικού της Ελλάδας όπου η Olympic Air και η Aegean Airlines είναι πραγματικοί ανταγωνιστές και την αγορά της ανάθεσης δρομολογίων ΥΔΥ στην Ελλάδα. Οι δεσμεύσεις συνίσταντο στην απελευθέρωση διαθέσιμων χρόνων χρήσης και άλλα συνοδευτικά μέτρα, καθώς και στη δυνατότητα ενός νεοεισερχόμενου να συνάψει συμφωνίες διασύνδεσης αερογραμμών με τη συγχωνευμένη οντότητα. Η Επιτροπή ξεκίνησε έρευνα αγοράς προκειμένου να συγκεντρώσει απόψεις σχετικά με την αποτελεσματικότητα των δεσμεύσεων που υποβλήθηκαν και την ικανότητά τους να διατηρήσουν τον ανταγωνισμό.

Στις 18 Νοεμβρίου 2010, η Επιτροπή εξέδωσε συμπληρωματική κοινοποίηση αιτιάσεων (εφεξής «ΣΚΑ»). Στη ΣΚΑ, η Επιτροπή διευκρίνιζε ότι η πράξη αυτή θα παρεμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σε 10 δρομολόγια εσωτερικού της Ελλάδας ανεξάρτητα από τον ακριβή ορισμό της αγοράς και, ιδίως, ανεξάρτητα από το εάν θα πρέπει η αγορά να χωριστεί σε επιβάτες που είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο και επιβάτες που δεν είναι ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο, διότι η εκτίμηση από την άποψη του ανταγωνισμού θα παραμείνει κατά βάση ίδια, ακόμη και αν πρέπει να ξεταστεί η αγορά που περιλαμβάνει όλους τους επιβάτες. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολόγησε, με τον ίδιο όπως πριν από την ΚΑ ουσιαστικά τρόπο, τις επιπτώσεις που θα έχει η κοινοποιηθείσα πράξη στον ανταγωνισμό. Τα κοινοποιούντα μέρη απάντησαν στις 23 Νοεμβρίου 2010 χωρίς να ζητήσουν ακρόαση. Αντίθετα, τα κοινοποιούντα μέρη ζήτησαν, και έγινε δεκτό το αίτημά τους, να τους δοθεί η δυνατότητα να γνωστοποιήσουν προφορικώς την άποψή τους σε συνεδρίαση με τη ΓΔ Ανταγωνισμού.

Στις 6 Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή απηύθυνε επιστολή των πραγματικών περιστατικών (εφεξής «ΕΠΠ») στα κοινοποιούντα μέρη. Η ΕΠΠ εξετάζει αποκλειστικά τα αποτελέσματα του ανταγωνισμού των οχηματοαγωγών στις σχετικές αγορές και παρέχει οικονομική ανάλυση για τη στήριξη των συμπερασμάτων της Επιτροπής που παρατίθενται στην ΚΑ και στη ΣΚΑ. Η ΕΠΠ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες των οχηματοαγωγών δεν αποτελούν παρά μακρινό υποκατάστατο των αεροπορικών υπηρεσιών.

Τα κοινοποιούντα μέρη ισχυρίστηκαν ότι η ΕΠΠ έθιγε πολλά διαδικαστικά θέματα. Κατ' αρχάς, έκριναν ότι δεν είχαν επαρκή πρόσβαση στα δεδομένα στα οποία βασιζόταν, ώστε να σχολιάσουν ουσιαστικά την οικονομική

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 802/2004 της Επιτροπής για την εφαρμογή του κανονισμού του (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 133 της 30.4.2004, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1033/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 279 της 22.10.2008, σ. 3).

ανάλυση που περιείχε η ΕΠΠ. Σε απάντηση, η Επιτροπή διευθέτησε αίθουσα δεδομένων, με τη σύμφωνη γνώμη των παρόχων πληροφοριών, ώστε να δοθεί στους οικονομικούς συμβούλους κοινοποιούντων μερών η δυνατότητα πρόσβασης στα δεδομένα στα οποία βασιζόταν η ΕΠΠ υπό συνθήκες εμπιστευτικότητας. Δεδομένου ότι δεν έλαβα περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά, θεωρώ ότι το ζήτημα αυτό επιλύθηκε.

Δεύτερον, τα κοινοποιούντα μέρη έκριναν ότι η ΕΠΠ περιείχε νέα στοιχεία και νέα ανάλυση, τα οποία η Επιτροπή έπρεπε να τους έχει διαβιβάσει σε ΣΚΑ. Επίσης, ζήτησαν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση σχετικά με την ΕΠΠ. Με επιστολή της 15ης Δεκεμβρίου 2010, απέρριψα το αίτημα των κοινοποιούντων μερών για ακρόαση. Έκρινα ότι η ΕΠΠ δεν περιείχε νέες ή τροποποιημένες αιτιάσεις, αλλά αναφερόταν σε αποδεικτικά στοιχεία που είχε συγκεντρώσει η Επιτροπή πριν από την έκδοση της ΚΑ, τα οποία αναλύονταν εν μέρει στην ΚΑ και απλώς υποστήριζαν τις αιτιάσεις που είχαν ήδη εκτεθεί στην ΚΑ και τη ΣΚΑ. Τα κοινοποιούντα μέρη, επομένως, δεν μπορούσαν να επικαλεστούν κανένα δικαίωμα ακρόασης σχετικά με την ΕΠΠ. Επίσης, αν και η Επιτροπή διαθέτει διακριτική ευχέρεια, δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού εφαρμογής, να διοργανώσει ακρόαση, κατέληξα στο συμπέρασμα ότι στην παρούσα υπόθεση, δεν ήταν αιτιολογημένο, διότι τα θέματα που αναφέρονταν στην ΕΠΠ ήταν περιορισμένης έκτασης και τα κοινοποιούντα μέρη μπορούσαν να ασκήσουν πλήρως το δικαίωμα διατύπωσης των απόψεών τους υποβάλλοντας γραπτές παρατηρήσεις σχετικά με την ΕΠΠ. Η Επιτροπή, ωστόσο, δέχτηκε να διοργανώσει συνεδρίαση, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 17 Δεκεμβρίου 2010 με τα κοινοποιούντα μέρη προκειμένου να συζητηθούν τα θέματα που θίγονταν στην ΕΠΠ.

Τέλος, στην απάντησή τους σχετικά με την ΕΠΠ, τα κοινοποιούντα μέρη διαμαρτυρήθηκαν για την έκδοση της ΕΠΠ την 70ή ημέρα της διαδικασίας της φάσης II, διότι παραβιάζει το δικαίωμά τους για υπεράσπιση και το δικαίωμά τους για ορθή διαδικασία δυνάμει του άρθρου 6 της ευρωπαϊκής σύμβασης ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ισχυρίστηκαν ότι ήταν αντίθετο με την ορθή διαδικασία το γεγονός ότι υπέβαλαν προτάσεις δεσμεύσεων ενώ η ΕΠΠ έδειχνε ότι, για την Επιτροπή, παρέμεναν ανοιχτά ορισμένα προβλήματα ανταγωνισμού. Επίσης, ισχυρίστηκαν ότι το χρονοδιάγραμμα της ΕΠΠ σήμαινε ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να λάβει υπόψη την απάντησή τους στην ΕΠΠ πριν αρχίσει να αξιολογεί τις απαντήσεις στην έρευνα αγοράς σχετικά με την τελευταία πρότασή τους για δεσμεύσεις. Ωστόσο, δεν μου υποβλήθηκε κανένα ειδικό αίτημα όσον αφορά την ανωτέρω ένσταση. Θεώρησα, εντούτοις, ότι η ένσταση ήταν αβάσιμη και αποφάσισα ότι ουδεμία περαιτέρω ενέργεια ήταν αναγκαία. Όπως τονίστηκε προηγουμένως, η ΕΠΠ δεν άλλαξε καμία από τις υφιστάμενες αιτιάσεις. Συνεπώς δεν μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά την ικανότητα των κοινοποιούντων μερών να προτείνουν δεσμεύσεις στην Επιτροπή. Επίσης, δεν υπήρχε λόγος να υποτεθεί ότι η Επιτροπή δεν θα μπορούσε να λάβει υπόψη την απάντηση των κοινοποιούντων μερών στην ΕΠΠ και τις ενδεχόμενες συνέπειές της για την τελευταία πρόταση δέσμευσης. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων, μέχρι τις διαβουλεύσεις με τη Συμβουλευτική Επιτροπή τα μέρη έχουν δικαίωμα να γνωστοποιήσουν την άποψή τους σχετικά με τις αιτιάσεις της Επιτροπής, η οποία υποχρεούται να λάβει υπόψη οποιαδήποτε παρατήρηση της υποβληθεί έως τότε. Τέλος, κατά την αξιολόγηση των εικαζόμενων παραβιάσεων του δικαιώματος υπεράσπισης και της ορθής διαδικασίας, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη ταχείας διεκπεραίωσης που χαρακτηρίζει το γενικό σχεδιασμό του κανονισμού συγκεντρώσεων<sup>(1)</sup>. Συνεπώς, συχνά, είναι αναπόφευκτη η αλληλεπικάλυψη μεταξύ των αναγκαίων διαδικαστικών σταδίων, τα οποία δεν μπορούν να χωριστούν απόλυτα.

#### ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Μετά τα προκαταρκτικά αποτελέσματα της πρώτης έρευνας αγοράς, τα κοινοποιούντα μέρη υπέβαλαν στην Επιτροπή, στις 29 Νοεμβρίου 2010, νέα σειρά δεσμεύσεων οι οποίες τροποποιήθηκαν στη συνέχεια, στις 6 Δεκεμβρίου 2010. Οι δεσμεύσεις αυτές επεξέτειναν περαιτέρω το πεδίο εφαρμογής των δεσμεύσεων, προκειμένου να καλύψουν συνολικά τα 9 δρομολόγια εσωτερικού στα οποία υφίσταντο ακόμη προβλήματα πραγματικού ανταγωνισμού, και περιέλαβαν επίσης την ισότιμη πρόσβαση στις υπηρεσίες εδάφους και συντήρησης, καθώς και στις υπηρεσίες επισκευών και τεχνικού ελέγχου αεροσκαφών στον αερολιμένα Αθηνών ή οποιονδήποτε αερολιμένα προορισμού για τα σχετικά προσδιορισθέντα ζεύγη πόλεων. Η Επιτροπή ξεκίνησε δεύτερη έρευνα αγοράς στις 6 Δεκεμβρίου 2010 και στη συνέχεια ενημέρωσε τα κοινοποιούντα μέρη σχετικά με τα αποτελέσματα σε σύσκεψη για την εξέταση της επικρατούσας κατάστασης.

Δεν μου ζητήθηκε να εξετάσω την αντικειμενικότητα των δύο ερευνών αγοράς που πραγματοποίησε η Επιτροπή προκειμένου να αξιολογήσει τις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό των διαφόρων δεσμεύσεων που πρότειναν τα κοινοποιούντα μέρη<sup>(2)</sup>. Συνεπώς, δεν φαίνεται να προέκυψε σχετικά τέτοιο πρόβλημα.

<sup>(1)</sup> Βλέπε υπόθεση T-210/01, *General Electric* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 2005, σ. II-5575, σκέψη 702.

<sup>(2)</sup> Άρθρο 14 της εντολής.

**ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΟΦΑΣΗΣ**

Το σχέδιο οριστικής απόφασης που απαγορεύει την προτεινόμενη συγκέντρωση δεν διατηρεί όλες τις αιτιάσεις που εκτιθενται στην ΚΑ. Ορισμένες αιτιάσεις παραλείφθηκαν, και ιδίως αυτές που αφορούσαν τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών στα δύο δρομολόγια εξωτερικού και σε ορισμένα δρομολόγια εσωτερικού <sup>(1)</sup>. Τα προβλήματα ανταγωνισμού που αναφέρονται στην ΚΑ σχετικά με τις ελληνικές αγορές της ανάθεσης δρομολογίων ΥΔΥ και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους εξέλειπαν επίσης.

Όσον αφορά το δρομολόγιο Αθήνα–Αλεξανδρούπολη, η ΚΑ κατέληγε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν θα οδηγούσε σε παρακώλυση του *πραγματικού* ανταγωνισμού μεταξύ Aegean Airlines και Olympic Air. Από τις πληροφορίες, ωστόσο, που δόθηκαν σε προχωρημένο στάδιο της διαδικασίας προέκυψε ότι η Olympic Air δεν θα εξυπηρετούσε αυτή τη γραμμή κατά τη θερινή περίοδο του 2011. Σε αυτή τη βάση, κυρίως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση σε αυτή τη γραμμή δεν θα είχε ως αποτέλεσμα την παρακώλυση του *πραγματικού* ανταγωνισμού. Ωστόσο, το σχέδιο απόφασης που υποβλήθηκε στη Συμβουλευτική Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση θα οδηγούσε σε παρακώλυση του *δυναμικού* ανταγωνισμού μεταξύ Aegean Airlines και Olympic Air. Έκρινα ότι αυτό θα παραβίαζε το δικαίωμα ακρόασης των κοινοποιούντων μερών, εφόσον δεν τους δόθηκε η δυνατότητα να γνωστοποιήσουν την άποψή τους σχετικά με την τροποποιημένη αυτή αιτίαση. Ενημέρωσα σχετικά τον Αντιπρόεδρο Επίτροπο Almunia, τη Συμβουλευτική Επιτροπή και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής. Η Επιτροπή, εν συνεχεία, αποφάσισε να μη διατηρήσει την τροποποιημένη αυτή αιτίαση.

Το σχέδιο τελικής απόφασης διατηρεί, επομένως, μόνο τις αιτιάσεις σχετικά με την παρακώλυση του *πραγματικού* ανταγωνισμού στις αγορές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών σε εννέα δρομολόγια εσωτερικού <sup>(2)</sup>, καθώς και την παρακώλυση του *δυναμικού* ανταγωνισμού σε ένα δρομολόγιο εσωτερικού <sup>(3)</sup>. Σχετικά με αυτές τις αιτιάσεις, η Επιτροπή παρέσχε πλήρως το δικαίωμα ακρόασης στα κοινοποιούντα μέρη.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Θεωρώ, συνεπώς, ότι, στην παρούσα υπόθεση, έγινε απόλυτα σεβαστό το δικαίωμα ακρόασης όλων όσων συμμετείχαν στη διαδικασία.

Βρυξέλλες, 19 Ιανουαρίου 2011.

Michael ALBERS

<sup>(1)</sup> Αθήνα–Μύκονος και Αθήνα–Αλεξανδρούπολη όσον αφορά την παρακώλυση του *πραγματικού* ανταγωνισμού που προβάλλεται ως επιχείρημα στην ΚΑ, και Αθήνα–Λήμνος, Αθήνα–Καβάλα, Αθήνα–Κεφαλλονιά και Αθήνα–Ιωάννινα όσον αφορά την παρακώλυση του *δυναμικού* ανταγωνισμού που προβάλλεται ως επιχείρημα στην ΚΑ.

<sup>(2)</sup> Τα δρομολόγια αυτά είναι: Αθήνα–Θεσσαλονίκη, Αθήνα–Ηράκλειο, Αθήνα–Χανιά, Αθήνα–Ρόδος, Αθήνα–Σαντορίνη, Αθήνα–Μυτιλήνη, Αθήνα–Χίος, Αθήνα–Κως και Αθήνα–Σάμος.

<sup>(3)</sup> Το δρομολόγιο αυτό είναι: Αθήνα–Κέρκυρα.

## Περίληψη απόφασης της Επιτροπής

της 26ης Ιανουαρίου 2011

με την οποία μία συγκέντρωση κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ

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

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2011) 316 τελικό]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 195/10)

Στις 26 Ιανουαρίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («κανονισμός συγκεντρώσεων») <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 3 αυτού του κανονισμού. Μια μη εμπιστευτική έκδοση του πλήρους κειμένου της απόφασης δημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα της υπόθεσης στον δικτυακό τόπο της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, στην ακόλουθη διεύθυνση:

[http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)

(1) Στις 24 Ιουνίου 2010, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση για μια προτεινόμενη συγκέντρωση («η πράξη») σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου («κανονισμός περί συγκεντρώσεων») με την οποία ο όμιλος εταιρειών Βασιλάκη, Ελλάδα («Vassilakis»), ο επενδυτικός όμιλος Marfin, Ελλάδα («Marfin») και ο όμιλος εταιρειών Λασκαρίδη, Ελλάδα («Laskaridis») (εφεξής συλλογικά «τα συμβαλλόμενα μέρη») αποκτούν κοινό έλεγχο με αγορά μετοχών νέας συγχωνευθείσας επιχείρησης (η «συγχωνευθείσα επιχείρηση») η οποία περιλαμβάνει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των προηγούμενων ανεξάρτητων ελληνικών εταιρειών:

α) Aegean Airlines S.A. («Aegean») και

β) Olympic Air SA («Olympic Air»), Olympic Handling SA («Olympic Handling») και Olympic Engineering SA («Olympic Engineering») (συλλογικά «Olympic»).

## I. ΤΑ ΜΕΡΗ

- (2) Ο Vassilakis είναι ελληνικός ιδιωτικός όμιλος εταιρειών με επενδύσεις στον αεροπορικό τομέα (Aegean), στις υπηρεσίες εδάφους (Goldair Handling), στην ενοικίαση και τη χρηματοδοτική μίσθωση αυτοκινήτων καθώς και στην εισαγωγή αυτοκινήτων και στη διανομή τους.
- (3) Ο Marfin είναι ένας επενδυτικός όμιλος με επενδύσεις στον αεροπορικό τομέα (Olympic Air), υπηρεσίες εδάφους (Olympic Handling), υπηρεσίες συντήρησης, επισκευών και τεχνικού ελέγχου (Olympic Engineering), εστίαση κατά την πτήση (Olympic Catering), στη ναυτιλία (συμπεριλαμβανομένων των ναυτιλιακών εταιρειών Superfast και Blue Star του Attica Group που δραστηριοποιούνται σε αρκετά δρομολόγια μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών στο Αιγαίο Πέλαγος, καθώς και άλλες υπηρεσίες μεταφοράς αυτοκινήτων-επιβατών και φορτίου στην Αδριατική Θάλασσα), στην

υγειονομική περιθαλψη, στην ΤΠ και στις τηλεπικοινωνίες, στον τουρισμό και την αναψυχή, και στους τομείς τροφίμων και ποτών.

- (4) Ο Laskaridis είναι ένας ιδιωτικός όμιλος εταιρειών με επενδύσεις στον αεροπορικό τομέα (Aegean), ναυτιλία και ναυπηγεία, υπηρεσίες εδάφους, τουρισμό και αγοραπωλησία ακινήτων.
- (5) Η Aegean είναι ένας εισηγμένος στο χρηματιστήριο ανεξάρτητος ελληνικός αερομεταφορέας που παρέχει μεταφορά επιβατών με προγραμματισμένες πτήσεις και πτήσεις charter καθώς και μεταφορά φορτίου. Από το 1999, η Aegean προσφέρει προγραμματισμένες πτήσεις σε ελληνικά εσωτερικά δρομολόγια, καθώς και διεθνή δρομολόγια μικρών αποστάσεων. Έχει ως βάση το διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών και σήμερα εξυπηρετεί άνω των 45 προορισμών μικρών αποστάσεων (συμπεριλαμβανομένων ορισμένων δρομολογίων με υποχρεωτική παροχή δημόσιας υπηρεσίας). Η Aegean είναι μέλος της Star Alliance από τις 30 Ιουνίου 2010 <sup>(2)</sup>.
- (6) Η Olympic ελέγχεται αποκλειστικά από τη Marfin και αποτελείται από τρεις οντότητες:

i) Η Olympic Air δραστηριοποιείται στη μεταφορά επιβατών και φορτίου. Άρχισε τη λειτουργία της την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2009 μετά από την ιδιωτικοποίηση της πρώην Olympic Airlines κατά τη διάρκεια της οποίας η Marfin εξαγόρασε το σήμα, τις χρονοθυρίδες και τις άδειες της εκκαθαρισθείσας Olympic Airlines <sup>(3)</sup>. Η Olympic Air έχει ως βάση τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών («ΑΙΑ») και εξυπηρετεί περίπου 40 προορισμούς μικρών αποστάσεων (συμπεριλαμβανομένων ορισμένων δρομολογίων με υποχρεωτική παροχή δημόσιας υπηρεσίας). Δεν ανήκει σε καμία συμμαχία·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1. Με έναρξη ισχύος από 1ης Δεκεμβρίου 2009, η Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») εισήγαγε ορισμένες αλλαγές, όπως την αντικατάσταση της «Κοινότητας» από την «Ένωση» και της «κοινή αγορά» από την «εσωτερική αγορά». Η ορολογία της ΣΛΕΕ θα χρησιμοποιείται σε όλο το κείμενο της παρούσας απόφασης.

<sup>(2)</sup> Αναμένεται ότι η συγχωνευθείσα επιχείρηση θα είναι μέλος της Star Alliance.

<sup>(3)</sup> Η δημιουργία της new Olympic εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (βλ. υποθέσεις κρατική ενίσχυση N 321/08, N 322/08 και N 323/08) βάσει του ότι οι αναλήψεις υποχρεώσεων από μέρους των ελληνικών αρχών είχαν πλήρως εκπληρωθεί.

ii) Η Olympic Handling προσφέρει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών εδάφους σε 39 ελληνικά αεροδρόμια, εξυπηρετώντας τόσο την Olympic Air όσο και άλλες αερογραμμές·

iii) Η Olympic Engineering είναι τώρα στο στάδιο εκκίνησης και θα προσφέρει υπηρεσίες συντήρησης, επισκευών και τεχνικού ελέγχου, από γενικές υπηρεσίες για ένα μόνο αεροσκάφος έως πλήρη δέσμη στήριξης για εμπορικά αεροσκάφη.

## II. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

- (7) Η πράξη αφορά την απόκτηση κοινού ελέγχου νέας συγχωνευθείσας επιχείρησης και κατά συνέπεια συνιστά συγκεντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.
- (8) Η πράξη έχει ενωσιακή διάσταση κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

## III. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (9) Μετά το πρώτο στάδιο της έρευνας αγοράς, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα πράξη εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και ότι γείρει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμό της με την εσωτερική αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε στις 30 Ιουλίου 2010 να κινηθεί διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.
- (10) Το δεύτερο στάδιο της έρευνας αγοράς επιβεβαίωσε την ύπαρξη προβλημάτων ανταγωνισμού σε μια σειρά αγορών και οδήγησε στην έκδοση κοινοποίησης των αιτιάσεων («ΚΑ») στις 20 Οκτωβρίου 2010. Τα μέρη είχαν τη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους με γραπτή απάντηση στην ΚΑ και κατά τη διάρκεια ακρόασης που έλαβε χώρα στις 11 Νοεμβρίου 2010. Στις 18 Νοεμβρίου 2010 εστάλη στα μέρη συμπληρωματική κοινοποίηση αιτιάσεων («ΣΚΑ») και στις 6 Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή έστειλε στα μέρη επιστολή των πραγματικών περιστατικών.
- (11) Στις 12 Νοεμβρίου 2010, τα μέρη υπέβαλαν δεσμεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Οι δεσμεύσεις τροποποιήθηκαν τρεις φορές, και η τελευταία οδήγησε σε υποβολή τελικής δέσμης δεσμεύσεων στις 6 Δεκεμβρίου 2010. Η Επιτροπή, για να συλλέξει τις απόψεις των φορέων της αγοράς όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων δεσμεύσεων, διενήργησε δύο δοκιμές αγοράς.
- (12) Στις 26 Ιανουαρίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων απόφαση με την οποία η συγκεντρωση κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (η «απόφαση»).

## IV. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

### 1. Αεροπορικές μεταφορές επιβατών

1.1. Κλασική προσέγγιση των ζευγών καταγωγή/προορισμός (Α & Π).

- (13) Η πράξη αξιολογείται βάσει της προσέγγισης των ζευγών καταγωγή/προορισμός (Α & Π), ήτοι κάθε Α & Π συνιστά ξεχωριστή

στή αγορά με τα δικά της χαρακτηριστικά όσον αφορά την κατάταξη των επιβατών και τα χαρακτηριστικά του προϊόντος.

### 1.2. Επιβάτες ευαίσθητοι ως προς τον χρόνο έναντι επιβατών μη ευαίσθητων ως προς τον χρόνο

- (14) Η Επιτροπή, παραδοσιακά, πραγματοποιεί διάκριση μεταξύ δύο κατηγοριών επιβατών οι οποίοι παρουσιάζουν διαφορετική ευαισθησία ως προς την τιμή. Οι ευαίσθητοι ως προς τον χρόνο (αδιάφοροι ως προς την τιμή) επιβάτες τείνουν να ταξιδεύουν για επιχειρηματικούς σκοπούς, συχνά ζητούν σημαντική ευελιξία όσον αφορά τα εισιτήριά τους (όπως ακύρωση χωρίς επιβάρυνση και αλλαγή της ώρας αναχώρησης, κ.λπ.) και είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλότερες τιμές γι' αυτή την ευελιξία. Οι μη ευαίσθητοι ως προς τον χρόνο (ευαίσθητοι ως προς την τιμή) πελάτες ταξιδεύουν κυρίως για σκοπούς αναψυχής ή για να επισκεφθούν φίλους και συγγενείς («VFR»), συνήθως πραγματοποιούν κράτηση πολύ νωρίτερα, δεν απαιτούν εν γένει ευελιξία όσον αφορά την κράτησή τους.

- (15) Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι οι ευαίσθητοι ως προς τον χρόνο επιβάτες και οι μη ευαίσθητοι ως προς τον χρόνο επιβάτες αποτελούν δύο διακριτές ομάδες επιβατών. Ωστόσο, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, δεν χρειάζεται να καθοριστεί εάν αυτές οι δύο ομάδες επιβατών ανήκουν σε δύο ξεχωριστές αγορές ή εάν είναι σκόπιμο να οριστεί μια ενιαία αγορά που να περιλαμβάνει όλους τους επιβάτες, αφού η αξιολόγηση όσον αφορά τον ανταγωνισμό παραμένει αμετάβλητη ανεξάρτητα από τον ακριβή ορισμό της αγοράς.

### 1.3. Υποκατάσταση συνδυασμένων μεταφορών

- (16) Κατά τον ορισμό των σχετικών αγορών Α&Π για τις υπηρεσίες αερομεταφορών, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της άλλες εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς στο βαθμό που αυτές μπορούν να αντικαταστήσουν την αερομεταφορά στα επηρεαζόμενα δρομολόγια (ανταγωνισμός συνδυασμένων μεταφορών).
- (17) Στην παρούσα υπόθεση, τα μέρη ισχυρίστηκαν ότι ο ανταγωνισμός των συνδυασμένων μεταφορών με οχηματαγωγά είναι σημαντικός στα δρομολόγια Αθήνα-Ηράκλειο, Αθήνα-Χανιά, Αθήνα-Ρόδος, Αθήνα-Μύκονος, Αθήνα-Σαντορίνη, Αθήνα-Μυτιλήνη, Αθήνα-Χίος, Αθήνα-Κως και Αθήνα-Σάμος στο βαθμό που τα οχηματαγωγά μπορούν να συμπεριληφθούν στη σχετική αγορά μαζί με τις αεροπορικές υπηρεσίες. Ομοίως, οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στη σχετική αγορά για το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

- (18) Ωστόσο, η έρευνα της αγοράς έδειξε ότι η μεταφορά με οχηματαγωγά υποκαθιστά εν γένει ελάχιστα τις αεροπορικές μεταφορές σε όλα τα προβληματικά δρομολόγια αφού οι υπηρεσίες οχηματαγωγών προσφέρουν αισθητά διαφορετικό προϊόν από εκείνο των αεροπορικών υπηρεσιών όσον αφορά σημαντικούς παράγοντες του ανταγωνισμού όπως οι τιμές, ο συνολικός χρόνος ταξιδιού, η ύπαρξη ωραρίων, καθώς και η ποιότητα, η άνεση και η αξιοπιστία της υπηρεσίας. Η έρευνα αγοράς έδειξε επίσης ότι ούτε η Aegean ούτε η Olympic Air δεν λαμβάνουν υπόψη τα οχηματαγωγά κατά τον καθορισμό των τιμών τους.

(19) Επιπλέον, η έρευνα αγοράς έδειξε ότι σημαντικές διαφορές υφίστανται επίσης μεταξύ σιδηροδρομικών και αεροπορικών υπηρεσιών όσον αφορά σημαντικές παραμέτρους του ανταγωνισμού όπως ο χρόνος ταξιδιού, το επίπεδο της συχνότητας και η ποιότητα και άνεση της υπηρεσίας, και ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν εκλαμβάνονται ως σημαντικός περιορισμός από την Aegean και Olympic Air και από τους ανταγωνιστές τους.

#### 1.4. Συμπέρασμα όσον αφορά τους ορισμούς αγοράς

(20) Όσον αφορά τους ευαίσθητους ως προς τον χρόνο επιβάτες, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες οχηματαγωγών και οι αεροπορικές υπηρεσίες αποτελούν μέρος δύο ξεχωριστών αγορών εκτός από το δρομολόγιο Αθήνα–Μύκονος. Όσον αφορά το δρομολόγιο Αθήνα–Μύκονος, οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών αποτελούν μέρος της αγοράς του ίδιου προϊόντος όσον αφορά τους ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες. Όσον αφορά τις αγορές για μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες και όλους τους επιβάτες, το ερώτημα κατά πόσον οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών ανήκουν στην ίδια αγορά μπορεί να αφηθεί ανοικτό για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, εκτός για τα δρομολόγια Αθήνα–Μύκονος και Αθήνα–Ρόδος, αφού η αξιολόγηση του ανταγωνισμού θα παραμείνει η ίδια, ανεξάρτητα του κατά πόσον οι υπηρεσίες οχηματαγωγών συμπεριλαμβάνονται ή όχι στη σχετική αγορά. Αυτό διότι όπως θα καταδειχθεί στην ανάλυση ανά δρομολόγιο, οι υπηρεσίες οχηματαγωγών είναι απλώς μακρινά υποκατάστατα των αεροπορικών υπηρεσιών όσον αφορά τα σχετικά δρομολόγια. Για τα δρομολόγια Αθήνα–Μύκονος, οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς προϊόντος όσον αφορά τις αγορές για τους μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες και για όλους τους επιβάτες. Για το δρομολόγιο Αθήνα–Ρόδος, οι αεροπορικές υπηρεσίες και οι υπηρεσίες οχηματαγωγών δεν αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς προϊόντων όσον αφορά τις αγορές για μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες και για όλους τους επιβάτες.

(21) Ομοίως, αναφορικά με το δρομολόγιο Αθήνα–Θεσσαλονίκη, η έρευνα αγοράς έδειξε ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες δεν αποτελούν πραγματική εναλλακτική λύση στις αεροπορικές υπηρεσίες γι' αυτό το δρομολόγιο, αφού είναι ουσιαστικά χαμηλότερης ποιότητας από εκείνη των αεροπορικών υπηρεσιών. Συνεπώς, οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες δεν πρέπει να συμπεριληφθούν στη σχετική αγορά για καμία κατηγορία επιβατών στο δρομολόγιο Αθήνα–Θεσσαλονίκη.

#### 2. Δρομολόγιο υποχρεωτικής παροχής δημόσιας υπηρεσίας («PSO»)

(22) Η Olympic Air και η Aegean ανταγωνίζονται σήμερα στην αγορά για την ανάθεση δρομολογίων PSO στην Ελλάδα τα οποία ανατίθενται από την ελληνική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (HCAA) κατόπιν διαγωνισμού.

(23) Δεδομένου ότι η πράξη είναι απίθανο να παρεμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σ' αυτή την αγορά, ανεξάρτητα από τον ακριβή ορισμό της αγοράς, η Επιτροπή άφησε ανοικτό τον ακριβή ορισμό της αγοράς προϊόντος και της γεωγραφικής αγοράς όσον αφορά την αγορά για την ανάθεση δρομολογίων PSO στην Ελλάδα.

### 3. Υπηρεσίες εδάφους

(24) Η πράξη οδήγησε σε μια κάθετα διγόμενη αγορά υπηρεσιών εδάφους σε διάφορα ελληνικά αεροδρόμια.

(25) Σύμφωνα με τα προηγούμενα σ' αυτή την αγορά, η σχετική αγορά προϊόντος για την παροχή υπηρεσιών εδάφους περιλαμβάνει συγχρόνως υπηρεσίες για επιβάτες και για αεροσκάφη. Η Επιτροπή άφησε ανοικτό τον ακριβή ορισμό της γεωγραφικής αγοράς στην απόφαση, δεδομένου ότι η πράξη είναι απίθανο να παρεμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό όσον αφορά την αγορά υπηρεσιών εδάφους, ανεξάρτητα από τον ακριβή ορισμό της γεωγραφικής αγοράς.

### 4. Άλλες αγορές

(26) Η πράξη οδήγησε σε άλλες επηρεαζόμενες αγορές, όπως οι αγορές υπηρεσιών συντήρησης, επισκευών και τεχνικού ελέγχου («MRO»), εστίασης κατά την πτήση και πώλησης αεροπορικών θέσεων σε διοργανωτές ταξιδιών. Ο ακριβής ορισμός της αγοράς όσον αφορά όλες αυτές τις αγορές αφέθηκε ανοικτός στην απόφαση, αφού η πράξη δεν είναι πιθανό να παρεμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό όσον αφορά οποιαδήποτε από αυτές τις αγορές, ανεξάρτητα από τον ακριβή ορισμό της αγοράς.

## V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

### 1. Αναλυτικό πλαίσιο

(27) Για να εκτιμήσει τα αποτελέσματα της πράξης επί του ανταγωνισμού, η Επιτροπή συγκρίνει την κατάσταση μετά από την πράξη με την κατάσταση που πιθανώς να υπήρχε χωρίς την πράξη («ανάλυση με αντιπαραδείγματα»).

(28) Τα μέρη ισχυρίστηκαν ότι η ελληνική αγορά είναι πολύ μικρή για να επιτρέψει σε δύο αερομεταφορείς που προσφέρουν πλήρεις υπηρεσίες όπως η Aegean και η Olympic Air να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά και βιώσιμα και κατά συνέπεια όλα τα δρομολόγια μπορούν να είναι κερδοφόρα εάν τα λειτουργεί μόνο ένας αερομεταφορέας. Ως εκ τούτου, τα μέρη υποστήριξαν ότι είναι απίθανο χωρίς την πράξη η Aegean και η Olympic Air να συνεχίσουν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους σε μια σειρά εσωτερικών και διεθνών δρομολογίων.

(29) Σύμφωνα με την έρευνα αγοράς, δεν υφίστανται λόγοι να θεωρείται ότι η ελληνική αγορά δεν μπορεί να στηρίξει τη λειτουργία πέραν του ενός αερομεταφορέα, ενδεχομένως με διαφορετικά επιχειρηματικά μοντέλα. Η ανάλυση της κατάστασης του ανταγωνισμού που ενδέχεται να υπάρξει χωρίς την πράξη αποκαλύπτει ότι η Olympic Air και η Aegean θα είναι σε θέση να λειτουργήσουν αμφότερες στην ελληνική αγορά, ενδεχομένως σε μια αναδιάρθρωμένη ή περιορισμένη μορφή.

(30) Η Aegean και η Olympic Air θα συνεχίσουν ενδεχομένως να ανταγωνίζονται σε δέκα ελληνικά εσωτερικά δρομολόγια και συγκεκριμένα Αθήνα–Χανιά, Αθήνα–Κως, Αθήνα–Μύκονος, Αθήνα–Ρόδος, Αθήνα–Σάμος, Αθήνα–Μυτιλήνη, Αθήνα–Ηράκλειο, Αθήνα–Χίος, Αθήνα–Σαντορίνη και Αθήνα–Θεσσαλονίκη στο ορατό μέλλον χωρίς την πράξη. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αξιολόγησε τα αποτελέσματα της κατάργησης του ανταγωνισμού σ' αυτά τα εσωτερικά δρομολόγια.

(31) Όσον αφορά τα διεθνή δρομολόγια που επηρεάζονται από την πράξη, το ζήτημα της ενδεχόμενης κατάστασης που θα υπάρξει χωρίς τη συγκέντρωση αφέθηκε ανοικτό αφού η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν θα παρεμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό σε κανένα από τα διεθνή δρομολόγια.

## 2. Αξιολόγηση

### 2.1. Αερομεταφορά επιβατών

2.1.1. Η πράξη οδηγεί σε πολύ μεγάλα μερίδια αγοράς σε μια σειρά ελληνικών εσωτερικών δρομολογίων

(32) Στην περίοδο Ιανουάριος-Ιούλιος 2010, η Olympic Air και η Aegean από κοινού έλεγχαν [90-100 %] των επιβατών που ταξίδευαν στο εσωτερικό της Ελλάδας και [30-40 %] των επιβατών που ταξίδευαν σε διεθνή δρομολόγια με αναχώρηση από το διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών.

(33) Βάσει ενός ορισμού της αγοράς που αποκλείει τα οχηματαγωγά και τον σιδηρόδρομο από τα δρομολόγια όπου είναι διαθέσιμες αυτές οι μεταφορές, η πράξη θα οδηγούσε σε άκρως υψηλά συνδυασμένα μερίδια αγοράς που φθάνουν το 100 % σε αρκετές περιπτώσεις.

(34) Εάν οι σχετικές αγορές περιελάμβαναν τους άλλους τρόπους μεταφοράς (οχηματαγωγά ή σιδηρόδρομο, ανάλογα με το δρομολόγιο) τα συνδυασμένα μερίδια αγοράς της Aegean και της Olympic Air θα ήταν σημαντικά χαμηλότερα. Ωστόσο, δεδομένης της περιορισμένης ανταγωνιστικής πίεσης που οι άλλοι τρόποι μεταφοράς ασκούν στις αεροπορικές υπηρεσίες λόγω των πολύ διαφορετικών χαρακτηριστικών του προϊόντος, αυτά τα μερίδια αγοράς θα υπερεκτιμούσαν τη σημασία των άλλων τρόπων μεταφοράς και θα υποτιμούσαν σε μεγάλο βαθμό τον πραγματικό ανταγωνιστικό περιορισμό που θα ασκούσαν μεταξύ τους η Aegean και η Olympic Air.

(35) Επιπλέον, η Marfin, μέσω της θυγατρικής της Attica, ελέγχει εξ ολοκλήρου δύο εταιρείες οχηματαγωγών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα την Blue Star Ferries και τη Superfast Ferries. Κατά συνέπεια, η ανταγωνιστική πίεση αυτών των υπηρεσιών οχηματαγωγών στη συγχωνευθείσα επιχείρηση είναι περιορισμένη από το γεγονός ότι αυτές ελέγχονται από την Marfin.

2.1.2. Στενή σχέση όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ Aegean και Olympic Air

(36) Η Aegean και η Olympic Air έχουν μια πολύ στενή ανταγωνιστική σχέση. Αυτό τις διακρίνει σαφώς από άλλες εσωτερικές αεροπορικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται σε πολύ μικρότερη κλίμακα και από εσωτερικές εταιρείες οχηματαγωγών οι οποίες προσφέρουν προϊόντα που διαφέρουν από εκείνα της Aegean και της Olympic Air σε πολλούς σχετικούς σημαντικούς τομείς του ανταγωνισμού και των οποίων το σύστημα τιμολόγησης είναι λιγότερο πολύπλοκο στα εσωτερικά δρομολόγια.

2.1.3. Μεταχείριση που επιφυλάσσεται για τα δρομολόγια από τα οποία εξήλθαν η Olympic Air και η Aegean μετά την ανακοίνωση της πράξης

(37) Μετά από την ανάλυση των εσωτερικών εγγράφων της Aegean και της Olympic Air, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι έξοδοι

μετά από την ανακοίνωση της πράξης από αμφοτερές την Aegean ή την Olympic Air από τα δρομολόγια Αθήνα-Κεφαλονιά, Αθήνα-Λήμνος, Αθήνα-Σόφια, Αθήνα-Βουκουρέστι, Αθήνα-Ιωάννινα, Αθήνα-Καβάλα, Αθήνα-Τίρανα, Αθήνα-Βιέννη, Αθήνα-Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη-Χανιά, Θεσσαλονίκη-Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη-Μυτιλήνη, Θεσσαλονίκη-Ρόδος και Αθήνα-Μιλάνο είχε ήδη ληφθεί υπόψη πριν από την έναρξη των συζητήσεων σχετικά με την πράξη. Συνεπώς, η απόσυρση από τα ανωτέρω δρομολόγια δεν είχε θεωρηθεί σχετική με τη συγκέντρωση.

(38) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν ανάλυσε αυτά τα δρομολόγια εκτός από το δρομολόγιο Αθήνα-Κέρκυρα για το οποίο συνήγαγε το συμπέρασμα ότι η πράξη θα καταργούσε τον δυνητικό ανταγωνισμό μεταξύ της Aegean και της Olympic Air.

2.1.4. Κατάργηση του πραγματικού και δυνητικού ανταγωνισμού στα ελληνικά εσωτερικά δρομολόγια

### Πραγματικός ανταγωνισμός

(39) Η πράξη θα οδηγούσε σε σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω της κατάργησης του πραγματικού ανταγωνισμού σε εννέα εσωτερικά δρομολόγια: Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Αθήνα-Ηράκλειο, Αθήνα-Χανιά, Αθήνα-Ρόδος, Αθήνα-Σαντορίνη, Αθήνα-Μυτιλήνη, Αθήνα-Χίος, Αθήνα-Κως και Αθήνα-Σάμος, ανεξάρτητα από το κατά πόσον ορίζονται διαφορετικές αγορές για ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες, μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες ή για όλους τους επιβάτες (οι τελευταίες δύο αγορές ενδεχομένως περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες οχηματαγωγών<sup>(1)</sup>).

(40) Πράγματι, όσον αφορά τους ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες για τους οποίους τα οχηματαγωγά σαφώς δεν αποτελούν εναλλακτική λύση, η πράξη θα δημιουργούσε ένα μονοπώλιο *de facto* και θα καταργούσε τον ανταγωνισμό μεταξύ δύο ιδιαίτερα στενών ανταγωνιστών σε όλα αυτά τα δρομολόγια, εκτός από το δρομολόγιο Αθήνα-Ηράκλειο όπου η Sky Express παρέχει μια υπηρεσία μικρής κλίμακας. Όντως, η Athens Airways έπαυσε να λειτουργεί τον Σεπτέμβριο 2010 και καμία άλλη αεροπορική εταιρεία τακτικών δρομολογίων δεν δραστηριοποιείται σήμερα σ' αυτά τα ελληνικά εσωτερικά δρομολόγια. Ακόμη και αν η Athens Airways δραστηριοποιείτο, δεν είναι πιθανόν ότι αυτή θα ασκούσε αρκετή ανταγωνιστική πίεση στη συγχωνευθείσα επιχείρηση δεδομένης της μικρής κλίμακας των υπηρεσιών της. Αυτό είναι επίσης αληθές για τη Sky Express στο δρομολόγιο Αθήνα-Ηράκλειο όπου σήμερα παρέχει μια ημερήσια πτήση σε σύγκριση με τις δέκα που παρέχουν η Aegean και η Olympic από κοινού.

(41) Όσον αφορά τους μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες, η απόφαση διακρίνει μεταξύ των δρομολογίων όπου οι συνδυασμένες υπηρεσίες μεταφοράς δεν αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς με τις αεροπορικές υπηρεσίες (Αθήνα-Θεσσαλονίκη και Αθήνα-Ρόδος) και όλων των άλλων σχετικών δρομολογίων όπου η συμπερίληψη των υπηρεσιών οχηματαγωγών στην ίδια αγορά παρέμεινε ανοικτή:

α) Όσον αφορά τα δρομολόγια Αθήνα-Θεσσαλονίκη και Αθήνα-Ρόδος, η πράξη θα οδηγούσε σε συνδυασμένα μερίδια αγοράς 90 % ή περισσότερο και θα καταργούσε τον ανταγωνισμό μεταξύ δύο ιδιαίτερα στενών ανταγωνιστών

(<sup>1</sup>) Κατ' εξαίρεση των ανωτέρω, τα συνδυασμένα μέσα μεταφοράς δεν είναι στην ίδια αγορά με τις αεροπορικές υπηρεσίες για καμία από τις κατηγορίες επιβατών στα δρομολόγια Αθήνα-Ρόδος (οχηματαγωγά) και Αθήνα-Θεσσαλονίκη (σιδηρόδρομος).



- β) Όσον αφορά τα δρομολόγια Αθήνα–Ηράκλειο, Αθήνα–Χανιά, Αθήνα–Σαντορίνη, Αθήνα–Μυτιλήνη, Αθήνα–Χίος, Αθήνα–Κως και Αθήνα–Σάμος, ισχύει ο ίδιος συλλογισμός με εκείνον της περίπτωσης των δρομολογίων Αθήνα–Θεσσαλονίκη και Αθήνα–Ρόδος εάν τα οχηματαγωγά δεν θεωρούνταν μέρος της ίδιας αγοράς. Εάν τα οχηματαγωγά θεωρούνταν μέρος της ίδιας αγοράς, τα μερίδια αγοράς των μερών (εκτός από τη θυγατρική της Marfin, «Attica Group») θα κυμαίνονταν μεταξύ [30-70%] τη χειμερινή περίοδο 2009-2010 και μεταξύ [10-60 %] σε τμήμα της θερινής περιόδου 2010 (ήτοι Απρίλιος-Ιούλιος 2010). Η σημασία της συνάφειας των μεριδίων αγοράς, καθώς και ο ανταγωνισμός από τα οχηματαγωγά είναι ωστόσο περιορισμένος αφού οι υπηρεσίες οχηματαγωγών εμφανίζουν σημαντικό βαθμό διαφοροποίησης σε σύγκριση με τις αεροπορικές υπηρεσίες. Συνεπώς, δεν είναι πιθανό τα οχηματαγωγά να είναι σε θέση να χειραγωγήσουν τη συμπεριφορά της συγχωνευθείσας επιχείρησης, ιδίως όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών των εισιτηρίων μετά από την πράξη.
- (42) Όσον αφορά την ενδεχόμενη αγορά που περιλαμβάνει όλους τους επιβάτες, τα συμπεράσματα για το μη ευαίσθητο ως προς το χρόνο τμήμα της αγοράς εφαρμόζονται *mutatis mutandis*, μολονότι τα πραγματικά επίπεδα των μεριδίων αγοράς διαφέρουν ελαφρώς.
- Δυνητικός ανταγωνισμός**
- (43) Η έρευνα αγοράς έδειξε επίσης ότι η πράξη θα οδηγούσε στην κατάργηση του δυνητικού ανταγωνισμού μεταξύ της Aegean και της Olympic Air στο δρομολόγιο Αθήνα–Κέρκυρα. Αυτό διότι η Aegean και η Olympic Air είναι δυνητικοί ανταγωνιστές σ' αυτό το δρομολόγιο λόγω ιδίως της βάσης τους στο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών και λόγω του γεγονότος ότι το δρομολόγιο ιστορικά παρουσίασε ικανή ζήτηση για να στηρίξει τη λειτουργία (τουλάχιστον) δύο αερομεταφορέων.
- 2.1.5. Συμπέρασμα όσον αφορά την αξιολόγηση ανά δρομολόγιο
- (44) Η Επιτροπή συνάγει ότι η πράξη θα παρεμπόδιζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή σε σημαντικό μέρος αυτής κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων, ιδίως ως αποτέλεσμα της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης όσον αφορά τις ενδεχόμενες αγορές για ευαίσθητους ως προς τον χρόνο επιβάτες στα δρομολόγια Αθήνα–Θεσσαλονίκη, Αθήνα–Ηράκλειο, Αθήνα–Χανιά, Αθήνα–Ρόδος, Αθήνα–Σαντορίνη, Αθήνα–Μυτιλήνη, Αθήνα–Χίος, Αθήνα–Κως και Αθήνα–Σάμος, και στα δρομολόγια Αθήνα–Ρόδος και Αθήνα–Θεσσαλονίκη, όταν δεν πρόκειται για τις ενδεχόμενες αγορές για τους μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες και όλους τους επιβάτες. Γι' αυτές τις αγορές όπου οι υπηρεσίες οχηματαγωγών δύνανται να αποτελούν μέρος της σχετικής αγοράς, και συγκεκριμένα οι ενδεχόμενες αγορές για μη ευαίσθητους ως προς το χρόνο επιβάτες και όλους τους επιβάτες στα δρομολόγια Αθήνα–Ηράκλειο, Αθήνα–Χανιά, Αθήνα–Σαντορίνη, Αθήνα–Μυτιλήνη, Αθήνα–Χίος, Αθήνα–Κως και Αθήνα–Σάμος, δεν είναι αναγκαίο να εξαχθεί οριστικό συμπέρασμα όσον αφορά τη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης, δεδομένου ότι, ακόμη και χωρίς τη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης, η πράξη οπωσδήποτε θα παρεμπόδιζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά, ως αποτέλεσμα της κατάργησης της ιδιαίτερα στενής ανταγωνιστικής σχέσης μεταξύ της Aegean και της Olympic Air και συνεπώς της σημαντικής ανταγωνιστικής πίεσης που αμφοτέρως οι αεροπορικές εταιρείες ασκούν μεταξύ τους πριν από την πράξη.
- (45) Επιπλέον, η πράξη θα περιορίζε σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά με την αποτροπή της πιθανότητας εισόδου ενός νέου αξιόπιστου αερομεταφορέα στο δρομολόγιο Αθήνα–Κέρκυρα.
- (46) Αντίθετα, δεν διαπιστώθηκαν προβλήματα όσον αφορά τον ανταγωνισμό σε άλλα εσωτερικά και διεθνή δρομολόγια όπου σήμερα ανταγωνίζονται η Aegean και η Olympic Air. Αυτό, διότι σ' αυτά τα δρομολόγια η συγχωνευθείσα επιχείρηση θα συνεχίσει να αντιμετωπίζει επαρκή ανταγωνισμό μετά την πράξη.
- 2.1.6. Η είσοδος λόγω της συγκέντρωσης νέων αερομεταφορέων στα εσωτερικά δρομολόγια δεν είναι πιθανή, έγκαιρη ή επαρκής
- (47) Η απόφαση ανάλυσε επίσης σε πιο βαθμό η ενδεχόμενη είσοδος νέων αερομεταφορέων μετά την πράξη θα επηρεάσει τη συμπεριφορά της συγχωνευθείσας επιχείρησης στα δρομολόγια όπου ο ανταγωνισμός μεταξύ της Aegean και της Olympic Air θα καταργηθεί ή θα μειωνόταν σημαντικά ως αποτελέσματα της πράξης. Για να θεωρηθεί ότι μια είσοδος στην αγορά ασκεί επαρκή ανταγωνιστική πίεση, πρέπει να αποδειχθεί ότι είναι πιθανή, έγκαιρη και επαρκής για να αποκαταστήσει τις ανταγωνιστικές πιέσεις που η Aegean και η Olympic Air θα συνεχίσουν να ασκούν μεταξύ τους χωρίς την πράξη.
- (48) Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι υπάρχουν σημαντικοί φραγμοί στην είσοδο ή/και στην επέκταση σε όλα τα ελληνικά εσωτερικά δρομολόγια τα οποία από κοινού καθιστούν απίθανο για οποιονδήποτε ξένο ή εγχώριο ανταγωνιστή να εισέλθει στην αγορά και να ασκήσει αξιόπιστη ανταγωνιστική πίεση στη συγχωνευθείσα επιχείρηση μετά την πράξη. Πράγματι, για να είναι σε θέση να χειραγωγήσει τη συμπεριφορά της συγχωνευθείσας επιχείρησης στα ελληνικά εσωτερικά δρομολόγια, διαπιστώθηκε ότι ένας νεοεισερχόμενος θα έπρεπε να έχει μια βάση στο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών και θα έπρεπε να αναπτύξει ένα σήμα για να επιτύχει ευαισθητοποίηση όσον αφορά το σήμα αντίστοιχη με εκείνη της Aegean και της Olympic Air. Επιπλέον, ένα νεοεισερχόμενος θα έπρεπε να αντιμετωπίσει υψηλές μη ανακτήσιμες δαπάνες, να έχει πρόσβαση στις πτήσεις ανταποκρίσεων εσωτερικού και εξωτερικού και να δημιουργήσει ένα δίκτυο διανομής στην Ελλάδα.
- (49) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι μετά την πράξη, καμία νέα είσοδος στην ελληνική εσωτερική αγορά δεν θα ήταν πιθανή, έγκαιρη και επαρκής για να επηρεάσει τη συγχωνευθείσα επιχείρηση.
- 2.2. Δρομολόγια υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας («PSO»)
- (50) Η απόφαση συνάγει ότι είναι απίθανο η πράξη να οδηγήσει σε σημαντικό περιορισμό του αποτελεσματικού ανταγωνισμού όσον αφορά την αγορά για την ανάθεση δρομολογίων PSO στην Ελλάδα δεδομένου ότι η συγχωνευθείσα επιχείρηση θα συνεχίσει να αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό άλλων καθιερωμένων φορέων σ' αυτή την αγορά, και συγκεκριμένα της Sky Express και της Astra.

(51) Επιπλέον, δύο αεροπορικές εταιρείες, συγκεκριμένα η Danish Air Transport και η Romania's Carpatair, εξέφρασαν σαφές ενδιαφέρον να υποβάλουν προσφορά για ελληνικά δρομολόγια PSO στο πλαίσιο του επόμενου κύκλου διαγωνισμών και η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε ότι οι αεροπορικές εταιρείες, για αυτή την κατηγορία δρομολογίων, μπορούν να αρχίσουν τις δραστηριότητές τους σε σχετικά περιορισμένη κλίμακα, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει για τις τακτικές πτήσεις.

#### 2.3. Υπηρεσίες εδάφους σε ελληνικά αεροδρόμια

(52) Η Επιτροπή ανάλυσε τόσο το ζήτημα της καθετοποίησης που προκύπτει από την καθετοποιημένη σχέση μεταξύ της αγοράς υπηρεσιών εδάφους και της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, καθώς και την πιθανότητα συντονισμού μετά την πράξη μεταξύ της Olympic Handling, Goldair (στην οποία είναι μέτοχος ο όμιλος Vassilakis), και τους ανεξάρτητους ανταγωνιστές Swissport International και Swissport Hellas Sud.

(53) Η έρευνα αγοράς απέδειξε ότι ακόμη και αν η συγχωνευθείσα επιχείρηση προσπαθούσε να επηρεάσει τη συμπεριφορά της Goldair στην αγορά, η Swissport θα ήταν σε θέση να αντισταθεί σε οποιαδήποτε προσπάθεια συντονισμού. Όντως, η Swissport είναι ένας ισχυρός και αξιόπιστος φορέας στην ελληνική αγορά υπηρεσιών εδάφους, με επιθετική στρατηγική αύξησης του μεριδίου της σ' αυτή την αγορά.

(54) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνήγαγε ότι η πράξη είναι απίθανο να οδηγήσει σε συντονισμένα αποτελέσματα, αφού η δομή της αγοράς μετά τη συγκέντρωση δεν θα αυξήσει τα κίνητρα για τους συμμετέχοντες στην αγορά να προβούν σε αθέμιτες συμφωνίες σύμπραξης. Όσον αφορά την κάθετη σχέση μεταξύ υπηρεσιών εδάφους και αεροπορικών μεταφορών, η έρευνα αγοράς δεν παρέσχε ενδείξεις ότι η πράξη θα οδηγήσει σε οποιοδήποτε καθετοποιημένο αποτέλεσμα.

(55) Ως εκ τούτου, η πράξη δεν είναι πιθανόν να περιορίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά για την παροχή υπηρεσιών εδάφους στην Ελλάδα.

#### 2.4. Άλλες αγορές

(56) Βάσει του αποτελέσματος της έρευνας αγοράς, η πράξη δεν είναι πιθανόν να περιορίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά για υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου και εστίασης κατά την πτήση (κάθετα συνδεδεμένες με την αγορά της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών) και στην αγορά πώλησης αεροπορικών εισιτηρίων σε ταξιδιωτικούς πράκτορες όπου η Ολυμπιακή είναι παρούσα μόνο σε περιορισμένο βαθμό.

### VI. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

(57) Όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, εναπόκειται στα μέρη να αποδείξουν ότι η βελτίωση αποτελεσματικότητας που προβάλλουν εξισορροπεί τα αντανταγωνιστικά αποτελέσματα μιας συγκέντρωσης. Τα μέρη οφείλουν να αποδείξουν ότι πληρούνται οι ακόλουθες τρεις σωρευτικές προϋποθέσεις: i) η βελτίωση αποτελεσματικότητας θα αποφέρει οφέλη στους καταναλωτές, ii) η βελτίωση προκύπτει από τη συγκέντρωση και iii) είναι επαληθεύσιμη<sup>(1)</sup>.

(58) Στην παρούσα περίπτωση, τα μέρη δεν έχουν αποδείξει ότι πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις.

<sup>(1)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις, παράγραφος 78.

### VII. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

(59) Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης τη συνολική οικονομική κατάσταση των μερών.

(60) Η αξιολόγηση που διενήργησε η Επιτροπή οδήγησε στο συμπέρασμα ότι οι προοπτικές της Aegean είναι θετικές, ανεξάρτητα από την πράξη.

(61) Όσον αφορά τη συνολική κατάσταση της Olympic Air διαπιστώθηκε ότι η Olympic Air παρουσίαζε ζημιές. Ιδίως, η Olympic Air ως νεοσύστατη επιχείρηση ασκεί επιθετική στρατηγική τιμών η οποία είχε αντίκτυπο στα έσοδα της. Ωστόσο, η έρευνα της Επιτροπής έδειξε ότι εφαρμόζονται μέτρα αναδιάρθρωσης και η αποδοτικότητα της Olympic Air βελτιώνεται σταθερά.

(62) Συνεπώς, είναι πιθανόν ότι, με την επιφύλαξη περαιτέρω μέτρων αναδιάρθρωσης, τα οικονομικά αποτελέσματα της Olympic Air θα βελτιωθούν περαιτέρω στο ορατό μέλλον. Εκτός αυτού, η Olympic Air ανήκει στη Marfin και συνεπώς η οικονομική κατάστασή της θα έπρεπε να τείνει στο πλαίσιο της ευρύτερης οικονομικής κατάστασης της μοναδικής μητρικής της εταιρείας, της Marfin. Λαμβανομένου υπόψη του επιπέδου των δαπανών που συνδέονται με την υποθετική έξοδο της Olympic Air από την αγορά, η Marfin διαθέτει κίνητρο είτε να συνεχίσει να υποστηρίζει τη θυγατρική της είτε να την πωλήσει αντί να υφίσταται οικονομικές ζημιές.

(63) Μολονότι τα μέρη δεν το ζήτησαν, η Επιτροπή αποφάσισε να αναλύσει την κατάσταση της Olympic όσον αφορά τα τρία κριτήρια που ορίζονται στην παράγραφο 90 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις<sup>(2)</sup>. Σχετικά, η έρευνα αγοράς αποκάλυψε ότι:

α) δεν είναι πιθανόν ότι, χωρίς την πράξη, η Olympic Air θα μπορούσε να αναγκαστεί να αποχωρήσει από την αγορά στο εγγύς μέλλον·

β) δεν είναι πιθανόν να υπάρχει άλλη εναλλακτική δυνατότητα λιγότερο επιβλαβής για τον ανταγωνισμό, εκτός από την προτενόμενη συγκέντρωση· και

γ) χωρίς την πράξη, τα στοιχεία ενεργητικού της Olympic Air δεν θα εξέρχονταν υποχρεωτικά από την αγορά, ιδίως διότι το σήμα Olympic αποτελεί ένα πολύ ελκυστικό στοιχείο ενεργητικού, με πολλές πιθανότητες να εξεύρει ένα δυνητικό αγοραστή ο οποίος θα το χρησιμοποιούσε για να πραγματοποιεί πτήσεις στην ελληνική αγορά.

<sup>(2)</sup> Σύμφωνα με την παράγραφο 90 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις οριζόντιες συγκεντρώσεις «Η Επιτροπή θεωρεί ότι για να γίνει δεκτό το επιχείρημα της "προβληματικής επιχείρησης" πρέπει να συντρέχουν οι ακόλουθες τρεις προϋποθέσεις: πρώτον, η φερομένη ως προβληματική επιχείρηση θα αναγκαστεί στο εγγύς μέλλον να αποχωρήσει από την αγορά λόγω των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει, αν δεν εξαγοραστεί από άλλη επιχείρηση. Δεύτερον, δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική δυνατότητα εξαγοράς, λιγότερο επιβλαβής για τον ανταγωνισμό, εκτός από την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση. Τρίτον, αν δεν πραγματοποιηθεί συγκέντρωση, η προβληματική επιχείρηση θα παύσει αναπόφευκτα να ασκεί τις δραστηριότητες της στην αγορά.» Προς αποφυγή αμφιβολιών, πρέπει να σημειωθεί ότι τα μέρη δεν επικαλέστηκαν την επονομαζόμενη «εξαίρεση λόγω ύπαρξης προβληματικής επιχείρησης».

(64) Συνεπώς, η απόφαση συνήγαγε ότι δεν μπορεί να λεχθεί ότι η επιδείνωση της ανταγωνιστικής δομής που θα ακολουθούσε την πράξη δεν θα προκαλείτο άμεσα από την πράξη.

### VIII. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

(65) Για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που εντόπισε η Επιτροπή, τα μέρη υπέβαλαν δεσμεύσεις ο οποίες τροποποιήθηκαν σε τρεις περιπτώσεις. Όλες οι εκδοχές των δεσμεύσεων που υποβλήθηκαν από τα μέρη έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό· όλες συνίστανται κυρίως στην προσφορά αποδέσμευσης μιας σειράς χρονοθυρίδων σε διάφορα ελληνικά αεροδρόμια που συνδέουν τα δρομολόγια για τα οποία εντοπίστηκαν προβλήματα ανταγωνισμού. Τα διορθωτικά μέτρα όσον αφορά τις χρονοθυρίδες συνοδεύτηκαν από ορισμένες δευτερεύουσες δεσμεύσεις, για παράδειγμα, την προσφορά στους νεοεισερχόμενους να (α) συνάψουν μια σύμβαση συνεργασίας διασύνδεσης αερογραμμών<sup>(1)</sup> με τη συγχωνευθείσα επιχείρηση στα προβληματικά δρομολόγια και (β) να φιλοξενηθούν στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών της συγχωνευθείσας επιχείρησης για τα εντοπισθέντα δρομολόγια μεταξύ ζευγών πόλεων που εκτελούνται από τον νεοεισερχόμενο.

(66) Οι δεσμεύσεις για τις χρονοθυρίδες προέβλεπαν τη χορήγηση κεκτημένων δικαιωμάτων επί των χρονοθυρίδων που εκχωρήθηκαν μετά τη χρήση αυτών των χρονοθυρίδων από τον νεοεισερχόμενο κατά τη διάρκεια [0-6] διαδοχικών περιόδων εκμετάλλευσης της ΙΑΤΑ.<sup>(2)</sup> Οι εκχωρηθείσες χρονοθυρίδες θα έχουν απόκλιση [0-15] λεπτών από τα ωράρια που ζήτησε ο νεοεισερχόμενος.

(67) Επιπλέον, τα μέρη προσφέρθηκαν να χορηγήσουν πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στις υπηρεσίες εδάφους και συντήρησης, επισκευών και τεχνικού ελέγχου που χορηγούνται από τη συγχωνευθείσα επιχείρηση στο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών σε αεροδρόμιο οποιουδήποτε προορισμού για τα εννέα προαναφερθέντα δρομολόγια.

(68) Οι δεσμεύσεις αναμενόταν να είναι έτοιμες για τις (εμπιστευτικό) ή έως ότου οι νεοεισερχόμενοι αποκτήσουν στα συγκεκριμένα δρομολόγια συνολικό μερίδιο αγοράς (εμπιστευτικό).

(69) Η Επιτροπή διενήργησε δύο δοκιμές αγοράς για να συλλέξει τις απόψεις των συμμετεχόντων στη σχετική αγορά όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων διορθωτικών μέτρων.

(70) Στην παρούσα περίπτωση, οι βασικοί φραγμοί εισόδου δεν αφορούν ούτε τη διαθεσιμότητα των χρονοθυρίδων ούτε άλλα χαρακτηριστικά που αποτελούν αντικείμενο των δευτερευουσών δεσμεύσεων. Πράγματι, τα περισσότερα από τα αεροδρόμια στην παρούσα υπόθεση και οι σχετικές αερολιμενικές αρχές διαθέτουν δωρεάν επαρκή αριθμό χρονοθυρίδων. Από τη δοκιμή αγοράς προέκυψε ότι ούτε οι διεθνείς αερομεταφορείς ούτε οι ελληνικές εσωτερικοί αερομεταφορείς δεν διαθέτουν αξιόπιστο σχέδιο εισόδου στην αγορά. Κατά συνέπεια, μετά την πράξη δεν θα υπάρξει έγκαιρη, πιθανή και επαρκής είσοδος που να επηρεάσει την τιμολογιακή συμπεριφορά της συγχωνευθείσας επιχείρησης.

(71) Αντίστοιχα με τις προηγούμενες περιπτώσεις, ελήφθη υπόψη στην αξιολόγηση ο ελαφρυντικός παράγοντας της κρίσης που διέρχεται η Ελλάδα, που θα μπορούσε να έχει αντίκτυπο στα πραγματικά σχέδια εισόδου των δυνητικών εισερχομένων.

### IX. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(72) Η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση με την οποία ο όμιλος Vasilakis, ο όμιλος Marfin Investment και ο όμιλος Laskaridis αποκτούν κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχ. β) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων κοινό έλεγχο νέας συγχωνευθείσας επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της Aegean Airlines S.A. και της Olympic Air SA, της Olympic Handling SA και της Olympic Engineering SA, κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ.

<sup>(1)</sup> Μια σύμβαση συνεργασίας διασύνδεσης αερογραμμών είναι μια σύμβαση μεταξύ δυο ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών στο πλαίσιο της οποίας οι συμβαλλόμενες αεροπορικές εταιρείες αποδέχονται τα ταξιδιωτικά έγγραφα των άλλων (εισιτήρια).

<sup>(2)</sup> Ή για δρομολόγια τα οποία εκτελούνται μόνο κατά τη θερινή περίοδο ή μόνο κατά τη χειμερινή περίοδο, μετά από τέσσερις θερινές/χειμερινές περιόδους.

## V

(Γνωστοποιήσεις)

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωση για την επικείμενη λήξη της ισχύος ορισμένων μέτρων αντιντάμπινγκ  
(2012/C 195/11)

1. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009 <sup>(1)</sup>, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή γνωστοποιεί ότι, αν δεν κινηθεί επανεξέταση σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία, τα μέτρα αντιντάμπινγκ που αναφέρονται παρακάτω θα λήξουν την ημερομηνία που καθορίζεται στον ακόλουθο πίνακα.

## 2. Διαδικασία

Οι παραγωγοί της Ένωσης μπορούν να υποβάλουν γραπτή αίτηση επανεξέτασης. Η αίτηση αυτή πρέπει να περιέχει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι η λήξη της ισχύος των μέτρων είναι πιθανόν να οδηγήσει στη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ και της ζημίας.

Εάν η Επιτροπή αποφασίσει να επανεξετάσει τα εν λόγω μέτρα, οι εισαγωγείς, οι εξαγωγείς, οι αντιπρόσωποι της εξάγουσας χώρας και οι παραγωγοί της Ένωσης θα έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν, να αντικρούσουν ή να σχολιάσουν τα στοιχεία που παρατίθενται στην αίτηση επανεξέτασης.

## 3. Προθεσμία

Οι παραγωγοί της Ένωσης μπορούν να υποβάλουν γραπτό ερώτημα για την επανεξέταση, βάσει των ανωτέρω, η οποία πρέπει να περιέλθει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Εμπορίου (Μονάδα Η-1), Ν-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium <sup>(2)</sup>, μετά τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης και το αργότερο τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στον πίνακα που ακολουθεί.

4. Η παρούσα ανακοίνωση δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009.

Προϊόν	Χώρα(-ες) καταγωγής ή εξαγωγής	Μέτρα	Έγγραφο αναφοράς	Ημερομηνία λήξης <sup>(1)</sup>
Τεμάχια οπτάνθρακα με διάμετρο μεγαλύτερη των 80 mm (οπτάνθρακας 80 +)	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	Δασμός αντιντάμπινγκ	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 239/2008 του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 18.3.2008, σ. 22)	19.3.2013

<sup>(1)</sup> Το μέτρο λήγει τα μεσάνυχτα της ημέρας που αναφέρεται στην παρούσα στήλη.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51.

<sup>(2)</sup> Φαξ +32 22956505.







## Τιμή συνδρομής 2012 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 310 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	840 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	100 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με τον διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η Επίσημη Εφημερίδα στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_el.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm)

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις Συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

