

Kokkuvõtte komisjoni otsusest,**26. jaanuar 2011,****millega koondumine kuulutatakse kokkusobimatuks siseturuga ja EMP lepinguga****(Juhtum COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines)***(teatavaks tehtud numbri K(2011) 316 (löplik) all)***(Ainult ingliskeelne versioon on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

(2012/C 195/10)

26. jaanuaril 2011 võttis komisjon vastu otsuse vastavalt nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrusele (EÜ) nr 139/2004 (kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle) ⁽¹⁾ (edaspidi „ühinemismäärus“), eriti selle artikli 8 lõikele 3. Otsuse mittekonfidentsiaalne versioon on juhtumi autentse keeles kättesaadav konkurentsi peadirektoraadi veebisaidil aadressil

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

(1) 24. juunil 2010 sai komisjon vastavalt nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 (edaspidi „ühinemismäärus“) artiklile 4 teatise kavandatava koondumise kohta (edaspidi „tehing“), mille kohaselt Kreeka kontsernid Vassilakis Group (edaspidi „Vassilakis“), Marfin Investment Group (edaspidi „Marfin“) ja Laskaridis Group (edaspidi „Laskaridis“) (edaspidi üheskoos „pooled“) omandavad aktsiate ostu teel ühiskontrolli uue ühinenud ettevõtja (edaspidi „ühinenud ettevõtja“) üle, mis koosneb muu hulgas järgmistest varem iseseisvalt tegutsenud Kreeka ettevõtjatest:

a) Aegean Airlines SA (edaspidi „Aegean“) ja

b) Olympic Air SA (edaspidi „Olympic Air“), Olympic Handling SA (edaspidi „Olympic Handling“) ja Olympic Engineering SA (edaspidi „Olympic Engineering“) (edaspidi üheskoos „Olympic“).

I. POOLED

(2) Vassilakis on eraomanduses Kreeka kontsern, kellel on investeeringuid lennunduse (Aegean), maapealse teenindamise (Goldair Handling), autorendi ja -liisingu ning autode impordi ja turustamise sektoris.

(3) Marfin on kontsern, kellel on investeeringuid lennunduse (Olympic Air), maapealse teenindamise (Olympic Handling), hooldus-, remondi- ja ülevaatuusteenuste (Olympic Engineering), pardatoitlustuse (Olympic Catering), laevanduse (sealhulgas Attica Groupi Superfast ja Blue Star

laevandusliinid, mis teenindavad mitut liini Kreeka mandriosa ja Egeuse mere saarte vahel, ning muud reisijate-, auto- ja kaubaveoteenused Aadria merel), tervishoiu, IT- ja telekommunikatsiooni, turismi ja vaba aja ning toiduainete ja jookide sektoris.

(4) Laskaridis on eraomanduses kontsern, kellel on investeeringud lennunduse (Aegean), laevanduse ja laevatehaste, maapealse teenindamise ning turismi ja kinnisvara sektoris.

(5) Aegean on börsil noteeritud sõltumatu Kreeka lennutevõtja, kes tegeleb nii reisijate regulaar- ja tsarterveo kui ka lastilendudega. Alates 1999. aastast on Aegean pakunud regulaarlende Kreeka siseliinidel, aga ka rahvusvahelisi lühilende. Ettevõtja baseerub Ateena Rahvusvahelises Lennujaamas ning praegu teenindab ta lende rohkem kui 45 lähisihtkohta (sealhulgas mõni avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluv lennuliin). 30. juunil 2010 ühines Aegean Star Alliance'iga ⁽²⁾.

(6) Olympic on täielikult Marfini kontrolli all olev ettevõtja, kes koosneb kolmest üksusest:

i) Olympic Air tegeleb reisijate ja lasti lennutranspordiga. Ettevõtja alustas tegevust 1. oktoobril 2009 pärast endise Olympic Airlinesi erastamist, mille käigus Marfin omandas likvideeritud Olympic Airlinesi kaubamärgi, teenindusajad ja litsentsid ⁽³⁾. Olympic Airi keskus asub Ateena Rahvusvahelises Lennujaamas ning ta teenindab lende ligikaudu 40 lähisihtkohta (sealhulgas mõni avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluv lennuliin). Ettevõtja ei kuulu ühtegi liitu;

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1. Alates 1. detsembrist 2009 kehtivad teatavad Euroopa Liidu toimimise lepinguga kehtestatud muudatused, näiteks on termin „ühendus“ asendatud terminiga „liit“ ning termin „ühisturg“ terminiga „siseturg“. Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

⁽²⁾ Eelduste kohaselt saab ühinenud üksusest Star Alliance'i liige.

⁽³⁾ Euroopa Komisjon kiitis uue Olympicu loomise heaks (vt riigiabi juhtumid N 321/08, N 322/08 ja N 323/08) selle põhjal, et Kreeka ametiasutuste võetud kohustused olid täies ulatuses täidetud.

ii) Olympic Handling pakub kõiki maapealse teenindamise teenuseid 39 Kreeka lennujaamas, teenindades nii Olympic Airi kui ka kolmandaid lennuettevõtjaid;

iii) Olympic Engineering on praegu tegevuse alustamise etapis ning hakkab pakkuma hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuseid alates üksikute lennukite üldisest teenindamisest kuni kommertslennukite tugiteenuste täispakettideni.

II. KOONDUMINE JA OLULISUS ELI SEISUKOHALT

- (7) Tehing on seotud ühiskontrolli omandamisega vastselt ühinenud ettevõtja üle ning seepärast on tegemist koonddumisega ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses.
- (8) Tehing on ELI seisukohalt oluline ühinemismääruse artikli 1 lõike 3 tähenduses.

III. MENETLUS

- (9) Pärast esimese etapi turu-uuringuid järeldas komisjon, et tehing jääb ühinemismääruse reguleerimisalasse ning tekitab tõsiseid kahtlusi siseturu ja EMP lepinguga kokkusobivuse osas. Selle tulemusel algatas komisjon 30. juulil 2010 ühinemismääruse artikli 6 lõike 1 punkti c kohase menetluse.
- (10) Teise etapi turu-uuringud kinnitasid konkurentsiprobleemide esinemist mitmel turul, millest tulenevalt esitati 20. oktoobril 2010 vastuväited. Pooltel oli võimalus tutvustada oma seisukohti kirjaliku vastusega vastuväidetele ning 11. novembril 2010 toimunud suulisel ärakuulamisel. 18. novembril 2010 saadeti pooltele täiendavaid vastuväiteid ning 6. detsembril 2010 saatis komisjon pooltele asjaolusid käsitleva kirja.
- (11) 12. novembril 2010 esitasid pooled ühinemismääruse artikli 8 lõike 2 alusel oma kohustused. Kõnealuseid kohustusi muudeti kolmel korral ning lõpuks esitati nende lõplik versioon komisjonile 6. detsembril 2010. Komisjon korraldas kaks turutesti, et koguda turuosaliste seisukohti kavandatud kohustuste tõhususe kohta.
- (12) 26. jaanuaril 2011 võttis komisjon ühinemismääruse artikli 8 lõike 3 kohaselt vastu otsuse, millega kuulutati tehing siseturu ja EMP lepinguga kokkusobimatuks (edaspidi „otsus“).

IV. ASJAOMASED TURUD

1. Reisijate lennustransport

1.1. *Traditsiooniline lähte- ja sihtkohtade paaridel põhinev lähenemisviis*

- (13) Tehingut hinnatakse nn lähte- ja sihtkohtade paaridel põhineva lähenemisviisi alusel, st iga lähte- ja sihtkoht

moodustab eraldi turu kindla reisijate struktuuri ja tootomadustega.

1.2. Ajatundlikud ja mitteajatundlikud reisijad

- (14) Komisjon on tavaliselt eristanud kahte liiki reisijad, kelle hinnatundlikkus on erinev. Ajatundlikud (mittehinnatundlikud) reisijad reisivad harilikult tööga seotud eesmärkidel, vajavad oma piletitega seoses sageli märkimisväärset paindlikkust (näiteks tasuta tühistamine ja väljumisaja muutmine) ning on nõus maksma sellise paindlikkuse eest suuremat hinda. Mitteajatundlikud kliendid (hinnatundlikud reisijad) reisivad peamiselt vaba aja veetmisega seotud eesmärkidel või sõprade ja sugulaste külastamiseks, broneerivad oma piletid tavaliselt aegselt ega nõua üldiselt broneerimise osas paindlikkust.

- (15) Turu-uuringud näitasid, et ajatundlikud ja mitteajatundlikud reisijad moodustavad kaks selgesti eristatavat reisijaterühma. Käesoleva otsuse kohaldamisel võib aga jätta lahtiseks selle, kas ajatundlikud ja mitteajatundlikud reisijad moodustavad kaks eraldi turgu või kas tuleks määratleda üks, kõiki reisijaid hõlmav turg, sest konkurentsimoju hinnang on ühesugune sõltumata turu täpsest määratlusest.

1.3. Asendamine ühendvedudega

- (16) Lennustransporditeenuste asjakohaste lähte- ja sihtpunktiga seotud turgude määratlemisel on komisjon varem võtnud arvesse muid alternatiivseid transpordivahendeid sel määral, mil need suudavad asendada lennuliiklust mõjutatud liinidel (ühendvedude pakutav konkurents).
- (17) Käesoleval juhul väitsid pooled, et Ateena–Írákleio, Ateena–Chaniá, Ateena–Rhodose, Ateena–Mýkonose, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilíni, Ateena–Chíose, Ateena–Kosi ja Ateena–Sámose liinil on parvlaevade pakutav konkurents asjakohane sellisel määral, et need tuleks koos lennuteenustega hõlmata asjaomase turu määratlusse. Samamoodi tuleks asjaomase turu määratlusse hõlmata rongiliiklusteenused Ateena–Thessaloníki liinil.
- (18) Turu-uuringud näitasid siiski, et üldiselt suudavad parvlaevateenused kõikidel probleemsetel liinidel lennureise vaid kaudselt asendada, sest tegemist on lennuteenustest suuresti erineva tootega – erinevad on sellised tähtsad konkurentsiga seotud näitajad nagu hind, reisimiseks kokku kuluv aeg, sõidugraafikute sobivus, aga ka teenuse kvaliteet, mugavus ja usaldusväärsus. Turu-uuringud näitasid ka seda, et oma hinnakujunduses ei võta parvlaevu arvesse ei Aegean ega Olympic Air.

(19) Lisaks sellele näitasid turu-uuringud, et ka rongi- ja lennuliiklusteenuste vahel on olulisi erinevusi selliste tähtsate konkurentsiga seotud näitajate puhul nagu reisimiseks kuluv aeg, reiside sagedused ning teenuse kvaliteet ja käepärasus, ning et Aegean ja Olympic Air ning nende konkurendid ei näe rongiliikluses olulist piirangut enda pakutavatele teenustele.

1.4. Kokkuvõtte turgude määratlusest

(20) Järeldatakse, et ajatundlike reisijate jaoks moodustavad parvlaeva- ja lennuteenused kaks eraldi turgu, välja arvatud Ateena–Mýkonose liinil. Sellel liinil moodustavad lennu- ja parvlaevateenused ajatundlike reisijate puhul osa ühest ja samast tooteturst. Mitteaajatundlike reisijate ja kõikide reisijate turgude osas võib muude kui Ateena–Mýkonose ja Ateena–Rhodose liini puhul jätta lahtiseks, kas käesoleva direktiivi kohaldamisel kuuluvad lennu- ja parvlaevateenused samale turule, sest konkurentsimoju hinnang on ühesugune sõltumata sellest, kas parvlaevateenused hõlmatakse asjaomase turu määratlusse või mitte. Nagu üksikute liinide analüüsist nähtub, tuleneb see asjaolust, et parvlaevateenused suudavad asjaomastel liinidel lennureise vaid kaudselt asendada. Ateena–Mýkonose liinil moodustavad lennu- ja parvlaevateenused mitteaajatundlike reisijate ja kõikide reisijate turu puhul osa ühest ja samast tooteturst. Ateena–Rhodose liinil ei moodusta lennu- ja parvlaevateenused mitteaajatundlike reisijate ja kõikide reisijate turu puhul osa ühest ja samast tooteturst.

(21) Samamoodi näitasid turu-uuringud Ateena–Thessaloníki liini puhul, et rongid ei ole sellel liinil lennuteenuste tegelik alternatiiv, sest nende kvaliteet on märkimisväärselt madalam kui lennuteenustel. Seepärast ei hõlmata rongiliiklust Ateena–Thessaloníki liini üheski reisijatesegmendis asjaomase turu määratlusse.

2. Avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad lennuliinid

(22) Olympic Air ja Aegean konkureerivad praegu Kreeka avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide turul, mille määrab pakkumismenetluse alusel Kreeka tsiviillennundusamet.

(23) Arvestades, et olenemata turu täpsest määratlusest ei takista tehing tõenäoliselt olulisel määral tõhusat konkurentsi kõnealusel turul, jättis komisjon ka Kreeka avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide määramise puhul toote- ja geograafilise turu täpse määratluse lahtiseks.

3. Maapealne teenindamine

(24) Tehing avaldab vertikaalset mõju maapealse teenindamise turule mitmes Kreeka lennujaamas.

(25) Kõnealusel turu eelneva olukorra põhjal hõlmab asjakohane tooteturg maapealse teenindamise teenuste osutamisel nii reisijate kui ka lennukite teenindamist. Arvestades seda, et olenemata geograafilise turu täpsest määratlusest ei takista tehing tõenäoliselt olulisel määral tõhusat konkurentsi maapealse teenindamise valdkonnas, jättis komisjon geograafilise turu täpse määratluse lahtiseks.

4. Muud turud

(26) Tehing mõjutab ka muid turgu, nimelt hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuste, pardatoitlustamise ning reisikorraldajatele lennupiletite müügi turgu. Käesolevas otsuses jäeti turu täpne määratlus kõikide kõnealuste turgude puhul lahtiseks, sest olenemata turu täpsest määratlusest ei takista tehing tõenäoliselt olulisel määral tõhusat konkurentsi ühelgi nimetatud turul.

V. KONKURENTSIMÕJU HINNANG

1. Analüütiline raamistik

(27) Hinnates tehingu mõju konkurentstile, peab komisjon võrdlema tehingujärgset olukorda sellise olukorraga, mis oleks tõenäoliselt esinenud siis, kui tehingut ei toimuks (nn võrdlusolukorrad).

(28) Poolte väitel on Kreeka turg on liiga väike, et võimaldada kahe täisteenuseid pakkuva lennuettevõtja, st Aegeani ja Olympic Airi vahelist jätkusuutliku konkurentsi, ning seetõttu saab kõiki lennuliine kasumlikult teenindada ainult üks lennuettevõtja. Seepärast olid pooled seisukohal, et ka ilma tehinguta oleks Aegeani ja Olympic Airi jätkuv konkureerimine mitmel siseliinil ja rahvusvahelisel turul ebatõenäoline.

(29) Turu-uuringute kohaselt ei ole põhjust uskuda, et Kreeka turg ei oleks piisav enam kui ühe lennuettevõtja tegevuseks, kellel võivad olla erinevad ärimudelid. Analüüs konkurentsiolukorrast juhul, kui tehingut ei toimuks, näitas, et nii Olympic Air kui ka Aegean suudaksid mõlemad Kreeka turul tegutseda, võimalik et ümberstruktureerituna või väiksemas mahus.

(30) Kui tehingut ei toimu, jätkavad Aegean ja Olympic Air lähitulevikus tõenäoliselt konkureerimist kümnel Kreeka siseliinil, nimelt Ateena–Chaniá, Ateena–Kos, Ateena–Mýkonos, Ateena–Rhodos, Ateena–Sámos, Ateena–Mytilíni, Ateena–Írákleio, Ateena–Chíos, Ateena–Santorini ja Ateena–Thessaloníki. Sellest tulenevalt hindas komisjon konkurentsi kõrvaldamise mõju kõnealustel siseliinidel.

- (31) Mis puudutab tehinguga mõjutatud rahvusvahelisi lennuliine, siis jäeti lahtiseks küsimus tõenäolisest olukorrast juhul, kui ühinemist ei toimu, sest kavandatud koondumine ei mõjuta olulisel määral tõhusat konkurentsi ühelgi rahvusvahelisel lennuliinil.

2. Hinnang

2.1. Reisijate lennutransport

2.1.1. Tehingu tulemusel tekivad väga suured turuosad mitmel Kreeka sise-liinil

- (32) 2010. aasta jaanuarist juulini kontrollisid Olympic Air ja Aegean kokku [90–100 %] Kreeka siseliinidel toimuvast reisijateveost ning [30–40 %] Ateena Rahvusvahelisest Lennujaamast väljuvast rahvusvahelisest reisijateveost.
- (33) Turu määratluse põhjal, mille kohaselt jäeti välja parvlaevad ja rongid nendel liinidel, kus saab kasutada kõnealuseid transpordiliike, tekiksid tehingu tulemusel väga suured ühised turuosad, mis mõnel juhul ulatuksid 100 %-ni.
- (34) Kui asjaomased turud hõlmavad ka muid transpordiliike (sõltuvalt liinist parvlaevu või ronge), oleksid Aegeani ja Olympic ühised turuosad märkimisväärselt väiksemad. Võttes aga arvesse, et äärmiselt erinevate tootomaduste tõttu on muude transpordiliikide konkurentsiturve lennuteenustele piiratud, oleks muude transpordiliikide tähtsus selliste turuosade puhul ülehinnatud ning Aegeani ja Olympic Air poolt teineteisele avaldatav konkurentsiturve suuresti alahinnatud.
- (35) Lisaks sellele on Marfinil oma tütarettevõtja Attica kaudu ainukontroll kahe Kreekas tegutseva parvlaevaettevõtte, nimelt äriühingute Blue Star Ferries ja Superfast Ferries üle. Selle tulemusel on kõnealuste parvlaevateenuste konkurentsiturve ühinenud ettevõtjale piiratud, sest need kuuluvad Marfini kontrolli alla.

2.1.2. Aegeani ja Olympic Airi vahelise konkurentsi tihedus

- (36) Aegeanil ja Olympic Airil on väga tihe konkurentsituhe. See eristab neid selgelt teistest, oluliselt väiksemas mastaabis tegutsevatest siseriiklikest lennuettevõtjatest ning siseriiklikest parvlaevaettevõtetest, kelle pakutavad tooted erinevad Aegeani ja Olympic Airi toodetest mitme konkurentsiga seotud näitaja poolest ning kelle hinnakujundussüsteem siseliinidel ei ole nii keeruline.

2.1.3. Lennuliinid, kust Olympic Air ja Aegean pärast tehingu väljakuulutamist lahkuvad

- (37) Aegeani ja Olympic Airi sisedokumentide analüüsimisel leidis komisjon, et Aegeani või Olympic Airi tehingujärgset

lahkumist lennuliinidelt Ateena–Kefalloniá, Ateena–Límnos, Ateena–Sofía, Ateena–Bukarest, Ateena–Ioánnina, Ateena–Kavála, Ateena–Tirana, Ateena–Viin, Ateena–Kérkyra, Thessaloníki–Chaniá, Thessaloníki–Írákleio, Thessaloníki–Mytilíni, Thessaloníki–Rhodos ja Ateena–Milano oli kaalutud juba enne tehinguga seotud läbirääkimiste alustamist. Seetõttu ei käsitatud tegevuse lõpetamist asjaomastel lennuliinidel ühinemisest tulenevana.

- (38) Seepärast ei analüüsinud komisjon kõnealuseid lennuliine, välja arvatud Ateena–Kérkyra liin, mille puhul jõuti järeldusele, et tehing kõrvaldaks Aegeani ja Olympic Airi vahelise potentsiaalse konkurentsi.

2.1.4. Tegelik ja potentsiaalse konkurentsi kõrvaldamine Kreeka siseliinidel

Tegelik konkurents

- (39) Tegelik konkurentsi kõrvaldamise tõttu takistaks tehing suurel määral tõhusat konkurentsi üheksal lennuliinil: Ateena–Thessaloníki, Ateena–Írákleio, Ateena–Chaniá, Ateena–Rhodos, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilíni, Ateena–Chíos, Ateena–Kos ja Ateena–Sámos, sõltumata sellest, kas eri turud on määratletud ajatundlike, mitteaajatundlike või kõikide reisijatega seoses (viimased kaks võivad hõlmata ka parvlaevateenuseid (!)).
- (40) Seoses ajatundlike reisijatega, kelle jaoks ei kujuta parvlaevateenused mingit alternatiivi, oleks tehinguga tegelikult loodud sisuline monopol ning kõrvaldatud konkurents kahe eriti tihedalt konkureeriva ettevõtja vahel kõikidel asjaomastel lennuliinidel (v.a Ateena–Írákleio, kus Sky Express pakub väikesemahulist teenust). Athens Airways lõpetas tegevuse septembris 2010 ning praegu ei tegutse kõnealustel Kreeka siseliinidel ükski teine regulaarlene pakkuv ettevõtja. Kui Athens Airways oma tegevust ka uuesti alustaks, ei avaldaks ta tema väikest tegevusmahtu arvesse võttes ühinenud ettevõtjale tõenäoliselt piisavat konkurentsiturvet. Sama kehtib ka Sky Expressi kohta Ateena–Írákleio lennuliinil, kus nimetatud ettevõtja pakub lennuteenuseid praegu vaid korra päevas, võrreldes kümne või enama lennuga päevas, mida pakuvad kokku Aegean ja Olympic.

- (41) Mitteaajatundlike reisijate puhul on otsuses eristatud liine, kus ühendveoteenused ei kuulu samale turule kui lennuteenused (Ateena–Thessaloníki ja Ateena–Rhodos), ning kõiki teisi asjaomaseid liine, mille puhul parvlaevateenuste kuulumine samale turule jäeti lahtiseks:

- a) mis puudutab Ateena–Thessaloníki ja Ateena–Rhodose liine, siis tekiks tehingu tulemusel 90 % suurune või suurem ühine turuosa ning kaoks konkurents kahe tihedalt konkureeriva ettevõtja vahel;

(!) Erandina eespool kirjeldatud ei tegutse ühendveoga seotud transpordivahendil Ateena–Rhodose (parvlaevad) ja Ateena–Thessaloníki (rongid) liinil ühegi reisijatekategorია puhul lennuteenustega samal turul.

b) mis puudutab Ateena–Irákleo, Ateena–Chaniá, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilíni, Ateena–Chíose, Ateena–Kosi ja Ateena–Sámose liine, siis juhul, kui parvlaevu ei käsitletaks sama turu osana, kehtiks sama arutluskäik kui Ateena–Thessaloníki ja Ateena–Rhodose liinide puhul. Kui parvlaevad loetakse sama turu osaks, moodustaksid poolte turuosad (jättes kõrvale Marfini tütarettevõtja Attica Groupi) [30–70 %] 2009.–2010. aasta talvehooajal ning [10–60 %] teataval osal 2010. aasta suvehooajast (st aprill–juuli 2010). Nii turuosade kui ka parvlaevade pakutava konkurentsi tähtsus on aga piiratud, sest lennuteenustega võrreldes on parvlaevateenuste omavahelised erinevused oluliselt suuremad. Sellest tulenevalt ei ole tõenäoline, et parvlaevad suudaksid pärast tehingut ühinenud ettevõtja käitumist, eelkõige hinnakujundust distsiplineerida.

(42) Kõiki reisijaid hõlmava võimaliku turu puhul kohaldatakse *mutatis mutandis* mitteaajatundlike reisijate segmendi kohta tehtud järeldusi, kuigi tegelikud turuosad võivad mõnevõrra erineda.

Potentsiaalne konkurents

(43) Turu-uuringud näitasid ka seda, et tehingu tulemusel kaoks Aegeani ja Olympic Airi vaheline potentsiaalne konkurents Ateena–Kérkyra lennuliinil. Seda seetõttu, et Aegean ja Olympic Air on kõnealusel lennuliinil potentsiaalsed konkurendid, võttes eeskätt arvesse nende mõlema paiknemist Ateena Rahvusvahelises Lennujaamas ning asjaolu, et varasem nõudlus kõnealusel lennuliinil on olnud piisav (vähemalt) kahe lennuettevõtja tegevuse võimaldamiseks.

2.1.5. Järeldused liinipõhise hindamise kohta

(44) Komisjon järeldab, et ühinemismääruse artikli 2 lõike 3 tähenduses takistaks tehing olulisel määral tõhusat konkurentsi siseturul või vähemalt selle olulises osas, eelkõige valitseva seisundi tekitamise kaudu ajatundlike reisijate potentsiaalsel turul lennuliinidel Ateena–Thessaloníki, Ateena–Irákleo, Ateena–Chaniá, Ateena–Rhodos, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilíni, Ateena–Chíos, Ateena–Kos ja Ateena–Sámos ning mitteaajatundlike reisijate ja kõikide reisijate potentsiaalsel turul Ateena–Rhodose ja Ateena–Thessaloníki lennuliinidel. Selliste turgude puhul, kus parvlaevateenused võivad moodustada osa asjaomasest turust, nimelt mitteaajatundlike reisijate ja kõikide reisijate potentsiaalne turg lennuliinidel Ateena–Irákleo, Ateena–Chaniá, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilíni, Ateena–Chíos, Ateena–Kos ja Ateena–Sámos, ei ole vaja teha lõplikku järeldust turgu valitseva seisundi tekkimise kohta, sest ka ilma valitseva seisundi tekkimiseta takistaks tehing olulisel määral konkurentsi tõhusust siseturul, kõrvaldades Aegeani ja

Olympic Airi väga tiheda konkurentsisuhte ning seega ka olulise konkurentsipurve, mida kumbki lennuettevõtja teisele avaldab.

(45) Lisaks takistaks tehing olulisel määral tõhusat konkurentsi siseturul, kõrvaldades potentsiaalse usaldusväärse turuletulemise võimaluse Ateena–Kérkyra lennuliinil.

(46) Teisalt ei tuvastatud konkurentsiprobleeme muudel riigisestel ja rahvusvahelistel lennuliinidel, kus Aegean ja Olympic Air praegu konkureerivad. See tuleneb asjaolust, et kõnealuste muudel liinidel oleks ühinenud ettevõtjal ka pärast tehingut piisavalt konkurente.

2.1.6. Ühinemisest tingitud turuletulek riigisisestel lennuliinidel ei ole tõenäoline, õigeaegne ega piisav

(47) Otsuses analüüsiti ka seda, kui suure tõenäosusega võib mõni tehingule järgnev turuletulek piirata ühinenud ettevõtja käitumist sellistel lennuliinidel, kus Aegeani ja Olympic Airi vaheline konkurents tehingu tulemusel kaoks või oluliselt väheneks. Selleks, et käsitada turuletulekut piisava konkurentsipurvena, peab see olema tõenäoline, õigeaegne ja piisav, et tekitada uuesti konkurentsi- survet, mida Aegean ja Olympic Air teineteisele ilma tehinguta jätkuvalt avaldaksid.

(48) Turu-uuringud näitasid, et kõikide Kreeka siseliinide puhul on turuletulekul ja/või laienemisel mitu tõsist takistust, mis üheskoos muudavad ebatõenäoliseks, et pärast tehingut tuleb turule mõni välismaine või riigisisene konkurent ning avaldab ühinenud ettevõtjale usaldusväärset konkurentsi- survet. Tegelikult leiti, et ühinenud ettevõtja käitumise distsiplineerimiseks Kreeka siseliinidel peaks uus tulija baseeruma Ateena Rahvusvahelises Lennujaamas ning saavutama oma kaubamärgi samaväärse tuntuse kui Aegeanil ja Olympic Airil. Lisaks sellele peab uus turule tulija kandma suuri pöördumatuid kulusid, omama juurdepääsu riigisisestele ja rahvusvahelistele ühendusliinidele ning looma Kreekas turustuskanalite võrgustiku.

(49) Komisjon leidis, et pärast tehingut ei ole Kreeka siseturule tulemine tõenäoline, õigeaegne ega ühinenud ettevõtja survestamiseks piisav.

2.2. Avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad lennuliinid

(50) Otsuses on järeldatud, et tõenäoliselt ei kahjusta tehing olulisel määral tõhusat konkurentsi Kreeka avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide määramisel, arvestades seda, et ühinenud ettevõtja jätkab konkureerimist asjaomasel turul juba tegutsevate muude ettevõtjate, nimelt Sky Expressi ja Astraga.

(51) Lisaks sellele on kaks ettevõtjat, Taani Air Transport ja Rumeenia Carpatair, väljendanud selget huvi osaleda Kreeka avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate lennuliinide järgmises pakkumisvooruses ning turu-uuringud kinnitasid, et vastupidiselt regulaarlendudele on lennuettevõtjatel avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvatel lennuliinidel võimalik alustada tegevust suhteliselt väikeses mahus.

2.3. Maapealne teenindamine Kreeka lennujaamades

(52) Komisjon analüüsis nii maapealse teenindamise turu ja lennutranspordi turu vahelisest vertikaalsest suhtest tulenevaid vertikaalseid küsimusi kui ka ettevõtjate Olympic Handling ja Goldair (milles Vassilakisel on investering) ning rahvusvaheliste konkurentide Swissport International ja Swissport Hellas Sud vahelise tehingujärgse koordineerimise tõenäosust.

(53) Turu-uuringud näitasid, et isegi kui ühinenud ettevõtja üritaks mõjutada Goldairi turukäitumist, võimaldaks Swissporti positsioon hoida ära kõik koordineerimispuüed. Tegelikult on Swissport Kreeka maapealse teenindamise turul tugev ja usaldusväärne osaleja, kelle turuosa on jõuliselt kasvamas.

(54) Seepärast järeldas komisjon, et tõenäoliselt ei tooks tehing kaasa koordineeritud mõju, sest turu ühinemisejärgne struktuur ei ajendaks turuosalejaid salajasi kokkuleppeid sõlmima. Mis puudutab maapealse teenindamise ja lennutranspordi vahelist vertikaalset suhet, siis ei osutanud turu-uuringud sellele, et ühinemisega võiks kaasneda vertikaalne mõju.

(55) Seepärast ei ole tõenäoline, et tehing takistaks olulisel määral tõhusat konkurentsi Kreeka maapealse teenindamise turul.

2.4. Muud turud

(56) Turu-uuringute tulemuste põhjal ei takista tehing tõenäoliselt olulisel määral tõhusat konkurentsi hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuste ning pardatoitlustuse turul (mis on vertikaalselt seotud reisijate lennuveoga) ning reiskorraldajatele lennupiletite müügi turul, kus Olympic osaleb ainult piiratud ulatuses.

VI. TÕHUSUSE KASV

(57) Horisontaalsete ühinemiste hindamise suuniste kohaselt peavad pooled näitama, et nende tõhususe kasv tasakaalustab ühinemise konkurentsivastase mõju. Pooled peaksid tõendama järgmise kolme kumulatiivse tingimuse täitmist: i) tõhususe kasv on kasulik tarbijatele, ii) see on ühinemispõhine ja iii) tõendatav ⁽¹⁾.

(58) Käesoleva juhtumi puhul ei ole pooled näidanud, et eespool nimetatud tingimused on täidetud.

⁽¹⁾ Horisontaalsete ühinemiste hindamise suunistes, punkt 78.

VII. POOLTE FINANTSOLUKORRA ANALÜÜS

(59) Komisjon analüüsis ka poolte üldist finantsolukorda.

(60) Hindamise tulemusel järeldas komisjon, et tehingu toimumisest olenemata on Aegeani väljavaated positiivsed.

(61) Seoses Olympic Airi üldise olukorraga leiti, et Olympic Air on kandnud kahjumit. Eelkõige on Olympic Airil kui vastaselt loodud ettevõtjal olnud agressiivne hinnakujundusstrateegia, mis on mõjutanud tema tulusid. Komisjoni uuring näitas aga, et rakendatakse ümberkorraldusmeetmeid ning Olympic Airi kasumlikkus paraneb järjepidevalt.

(62) Seepärast on ümberkorraldusmeetmete jätkumise korral tõenäoline, et Olympic Airi finantstulemused lähitulevikus paranevad. Lisaks sellele kuulub Olympic Air Marfinile ning seega tuleks tema finantsolukorda käsitleda ainsa emasettevõtja Marfini laiemas finantsolukorra kontekstis. Arvestades Olympic Airi teoreetilise turult lahkumisega seotud kulude taset, on Marfinil stiimul kas jätkata oma tütarettevõtja toetamist või see rahalise kahju kandmise asemel maha müüa.

(63) Kuigi pooled seda ei taotlenud, otsustas komisjon analüüsida Olympicu olukorda ja võrrelda seda horisontaalsete ühinemiste hindamise suuniste punktis 90 sätestatud kolme kriteeriumiga ⁽²⁾. Sellega seoses näitasid turu-uuringud, et:

a) ilma tehingu toimumiseta on ebatõenäoline, et Olympic Air oleks lähitulevikus sunnitud turult lahkuma;

b) tõenäoliselt on olemas kavandatud ühinemisest väiksema konkurentsivastase mõjuga alternatiive ja

c) ilma tehinguta ei lahkuks Olympic Air vältimatult turult, eelkõige seetõttu, et Olympicu kaubamärk on väga atraktiivne vara, millele leitakse tõenäoliselt potentsiaalne ostja, kes kasutaks seda lennuteenuste pakkumiseks Kreeka turul.

⁽²⁾ Horisontaalsete ühinemiste hindamise suuniste punktis 90 on sätestatud, et „Komisjon peab „raskustes oleva äriühingu kaitse” põhimõtte kohaldamise seisukohast eriti oluliseks kolme järgmist kriteeriumi. Esiteks, väidetavalt raskustes olev äriühing sunnitakse rahaliste raskuste tõttu lähitulevikus turult lahkuma, kui mõni teine ettevõtja seda üle ei võta. Teiseks, teatatud ühinemisest vähem konkurentsivastased ostuvõimalused puuduvad. Kolmandaks, kui ühinemist ei toimu, lahkuks raskustes olev äriühing vältimatult turult”. Kahtluse vältimiseks tuleb märkida, et pooled ei tuginenud nn raskustes oleva äriühingu kaitse sättele.

(64) Seepärast ei saa otsuses tehtud järelduse kohaselt väita, et tehingujärgne konkurentsstruktuuri halvenemine ei ole tehingust otseselt põhjustatud.

VIII. KOHUSTUSED

(65) Komisjoni tuvastatud konkurentsiprobleemide lahendamiseks esitasid pooled oma kohustused, mida muudeti kolmel korral. Poolte esitatud kohustuste kõikidel versioonidel on üks ühine tunnus: nende kõigi puhul pakutakse peamiselt välja võimalus vabastada teatavad teenindusajad mitmesugustes Kreeka lennujaamades, mis ühendavad neid lennuliine, mille puhul tehti kindlaks konkurentsiprobleemid. Teenindusaegasid hõlmavate heastamismeetmete kõrval võeti ka teatavaid täiendavaid kohustusi, näiteks pakuti uutele tulijatele võimalust a) sõlmida ühinenud ettevõtjaga probleemsetel lennuliinidel ühistegevuse kokkulepe⁽¹⁾ ja b) osaleda uue turutulija teenindatavate kindlaksmääratud linnapaari(de) puhul ühinenud ettevõtja püsiklientidele osutatavate teenuste programmis.

(66) Teenindusaegu käsitleva kohustusega nähti ette, et uus turule tulija saab senised õigused üleantud teenindusaegadele pärast [0–6] järjestikust IATA hooaega⁽²⁾. Üleantud teenindusajad moodustaksid uue turule tulija taotletud aegadest [0–15] minutit.

(67) Lisaks sellele pakkusid pooled välja võimaluse tagada mittediskrimineerivatel tingimustel juurdepääs maapealsele teenindamisele ning hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenustele, mida ühinenud ettevõtja pakub Ateena Rahvusvahelises Lennujaamas või mis tahes muus eespool nimetatud üheksa lennuliini sihtlennujaamas.

(68) Kõnealused kohustused pidid kehtima kuni (konfidentsiaalne) või kuni uus turule tulija on saavutanud üksikute lennuliinidel kokku (konfidentsiaalne) suuruse turuosa.

(69) Komisjon korraldas kaks turutesti, et koguda asjaomaste turuosaliste seisukohti kavandatud heastamismeetmete tõhususe kohta.

(70) Käesoleva juhtumi puhul ei ole peamised turule sisenemise tõkked seotud ei teenindusaegade kättesaadavuse ega ühegi muu lisakohustustes käsitletud küsimusega. Võttes arvesse, et antud juhul ei ole enamik lennujaamu ülekoormatud, annavad asjaomased lennujaamade valdajad tegelikult tasuta piisavalt teenindusaegu. Turutest ei toonud esile mingeid usaldusväärseid rahvusvaheliste ega Kreeka riigiseste lennuettevõtjate turuletulemise kavasisid. Seetõttu ei toimuks õigeaegset, tõenäolist ega piisavat turuletulekut, mis distsiplineeriks ühinenud ettevõtja tehingujärgset hinnakujundust.

(71) Sarnaselt eelmiste juhtumitega võeti hinnangus leevendava tegurina arvesse Kreeka praegust kriisi, mis võib mõjutada potentsiaalsete turule tulijate tegelikke turuletulemise kavasisid.

IX. JÄRELDUS

(72) Teatatud koondumine, mille kohaselt Vassilakis Group, Marfin Investment Group ja Laskaridis Group omandavad ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ühiskontrolli uue ühinenud ettevõtja üle, kuhu kuuluvad muu hulgas Aegean Airlines SA ja Olympic Air SA, Olympic Handling SA ja Olympic Engineering S.A, kuulutatakse siseturu ja EMP lepinguga kokkusobimatuks.

⁽¹⁾ Ühistegevuse kokkulepe on kahe või enama lennuettevõtja vaheline leping, mille kohaselt lepinguosalisel lennuettevõtjal võtavad vastu üksteise reisidokumente (pileteid).

⁽²⁾ Või üksnes suve- või talvehooajal teenindatavate liinide puhul pärast nelja suve-/talvehooaega.