

**Tiivistelmä komission päätöksestä**

**annettu 26 päivänä tammikuuta 2011**

**keskittymän toteamisesta soveltumattomaksi sisämarkkinoille ja ETA-sopimuksen vastaiseksi**

**(Asia COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines)**

(tiedoksiannettu numerolla K(2011) 316 lopullinen)

**(Ainoastaan englanninkielinen teksti ovat todistusvoimainen)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2012/C 195/10)

Komissio antoi 26 päivänä tammikuuta 2011 yrityskeskittymien valvonnasta 20 päivänä tammikuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004, jäljempänä 'sulautuma-asetus' <sup>(1)</sup>, ja erityisesti sen 8 artiklan 3 kohdan nojalla päätöksen. Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavilla todistusvoimaisella kielellä kilpailun pääosaston verkkosivuilla osoitteessa:

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

(1) Komissio vastaanotti 24 päivänä kesäkuuta 2010 asetuksen (EY) N:o 139/2004 ('sulautuma-asetus') 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jäljempänä 'liiketoimi', jolla kreikkalainen yhtiö Vassilakis (Vassilakis), kreikkalainen yritys Marfin Investment Group (Marfin) ja kreikkalainen yhtiö Laskaridis (Laskaridis) (yhdessä 'osapuolet') hankkivat osakkeita ostamalla yhteisen määräysvallan sulautumisen tuloksena syntyneessä uudessa yrityksessä, jäljempänä 'sulautunut yritys', joka pitää sisällään seuraavien aiemmin itsenäisten kreikkalaisten yhtiöiden liiketoiminnot:

a) Aegean Airlines SA (Aegean) ja

b) Olympic Air SA (Olympic Air), Olympic Handling SA (Olympic Handling) ja Olympic Engineering SA (Olympic Engineering) (yhdessä Olympic).

**I OSAPUOLET**

(2) Vassilakis on yksityinen kreikkalainen yhtiö, joka on investoinut ilmailuun (Aegean), maahuolintaan (Goldair Handling), autonvuokraukseen ja leasing-vuokraukseen sekä autojen maahantuontiin ja jakeluun.

(3) Marfin on sijoituskonserni, joka on investoinut ilmailuun (Olympic Air), maahuolintaan (Olympic Handling), huolto-, korjaus- ja tarkastuspalveluihin (Olympic Engineering), catering-palveluihin (Olympic Catering), merenkulkuun (mukaan lukien Attica-ryhmän Superfast- ja Blue Star -laivalinjat, jotka toimivat useilla reiteillä Kreikan man-

tereella ja Aegeanmeren saarilla, sekä muut automatkustajakuljetukset ja rahti-kuljetukset Adrianmerellä), terveydenhuoltoon, tietotekniikkaan ja teletointaan, matkailuun ja vapaa-aikaan sekä elintarvikealalle.

(4) Laskaridis on yksityinen yritysryhmä, joka on investoinut ilmailuun (Aegean), merenkulkuun ja telakoihin, maahuolintaan, matkailuun ja kiinteistöihin.

(5) Aegean on pörssilistalla oleva itsenäinen kreikkalainen lentoyhtiö, joka tarjoaa reitti- ja tilauslentoja sekä rahtikuljetuksia. Aegean on tarjonnut vuodesta 1999 reittilentoja Kreikan kotimaan reiteillä sekä lyhyillä kansainvälisillä reiteillä. Sen tukikohta on Ateenan kansainvälisellä lentoasemalla, ja nykyään sillä on yli 45 lyhyen matkan lentokohdetta (mukaan lukien julkisen palvelun velvoitteisiin kuuluvia reittejä). Aegean liittyi Star Allianceen 30 päivänä kesäkuuta 2010 <sup>(2)</sup>.

(6) Olympic on Marfinin yksinomaaisessa määräysvallassa, ja siihen kuuluvat seuraavat yritykset:

i) Olympic Air harjoittaa matkustajalentoliikennettä ja lentorahtikuljetuksia. Se aloitti toimintansa 1 päivänä lokakuuta 2009 sen jälkeen, kun Olympic Airlines oli yksityistetty, missä yhteydessä Marfin hankki selvitystilaan asetetun Olympic Airlinesin tuotemerkin, lähtö- ja saapumisajat ja lisenssit <sup>(3)</sup>. Olympic Airin keskuspaikka on Ateenan kansainvälisellä lentoasemalla, jäljempänä 'AIA', ja se liikennöi noin 40 lyhyen matkan reitillä (mukaan lukien julkisen palvelun velvoitteisiin kuuluvia reittejä). Se ei kuulu mihinkään yhteenliittymään.

<sup>(1)</sup> EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1. Joulukuun 1 päivänä 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdystä sopimuksessa, SEUT-sopimuksessa, otettiin käyttöön tiettyjä muutoksia, muun muassa yhteisö korvattiin unionilla ja yhteismarkkinat sisämarkkinoilla. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen terminologiaa.

<sup>(2)</sup> Sulautuneen yhtiön uskotaan liittyvän Star Allianceen.

<sup>(3)</sup> Euroopan komissio hyväksyi uuden Olympicin perustamisen (ks. valtioneuoston numero N 321/08, N 322/08 ja N 323/08) sillä perusteella, että Kreikan viranomaisten asettamat velvoitteet oli täytetty.

ii) Olympic Handling tarjoaa laajan valikoiman maahuolintapalveluja Kreikan 39 lentoasemalla. Sen asiakkaina ovat sekä Olympic Air että kolmansia lentoyhtiöitä.

iii) Olympic Engineering on vasta aloittanut toimintansa, ja se tarjoaa huolto-, korjaus- ja tarkastuspalveluja tietyn lentoyhtiön yleistapahtumista aina kaupallisten lentokoneiden palvelupaketteihin.

## II KESKITTYMÄ JA EU-ULOTTUVUUS

- (7) Liiketoimessa on kyse yhteisen määräysvallan hankinnasta äskettäin sulautuneessa yrityksessä, ja siksi kyseessä on sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu keskittyminen.
- (8) Liiketoimella on sulautuma-asetuksen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu EU-ulottuvuus.

## III MENETTELY

- (9) Komissio päätteli ensimmäisen vaiheen markkinatutkimuksen jälkeen, että liiketoimi kuului sulautuma-asetuksen soveltamisalaan ja epäili vakavasti sen sisämarkkinoille soveltuvuutta ja ETA-sopimuksen mukaisuutta. Näin ollen komissio aloitti 30 päivänä heinäkuuta 2010 sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisen menettelyn.
- (10) Toisen vaiheen markkinatutkimuksessa vahvistui kilpailuongelmien ilmeneminen useilla markkinoilla, mikä johti väitetedoksiannon julkaisemiseen 20 päivänä lokakuuta 2010. Osapuolilla oli mahdollisuus esittää näkemyksensä väitetedoksiintoon annetulla kirjallisella vastauksella ja suullisessa kuulemisessa, joka järjestettiin 11 päivänä marraskuuta 2010. Osapuolille lähetettiin 18 päivänä marraskuuta 2010 lisäväitetedoksianto, ja komissio lähetti osapuolille 6 päivänä joulukuuta 2010 asiaseikkoja koskevan kirjeen.
- (11) Osapuolet toimittivat 12 päivänä marraskuuta 2010 sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaiset sitoumukset. Sitoumuksia muutettiin kolme kertaa, ja 6 päivänä joulukuuta 2010 toimitettiin lopulliset sitoumukset. Komissio teetti kaksi markkinaselvitystä saadakseen markkinaosapuolten näkemykset ehdotettujen sitoumusten tehokkuudesta.
- (12) Komissio hyväksyi 26 päivänä tammikuuta 2011 sulautuma-asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisen päätöksen, jäljempänä 'päätös', jolla se totesi liiketoimen soveltumattomaksi sisämarkkinoille ja ETA-sopimuksen vastaiseksi.

## IV ASIAAN LIITTYVÄT MARKKINAT

### 1. Matkustajalentoliikenne

1.1 *Perinteinen lähtöpaikka-/määräpaikkapareihin perustuva lähestymistapa*

- (13) Liiketoimea arvioidaan lähtöpaikkaan/määräpaikkaan perustuvan lähestymistavan mukaisesti, toisin sanoen kukin

lähtöpaikka ja määräpaikka muodostavat erillisen markkinan omine piiriteineen matkustajarakenteessa ja tuotteen laadun määrittämisessä.

1.2 *Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, ja matkustajat, joille ajalla ei ole suurta merkitystä*

- (14) Komissio on perinteisesti erottanut toisistaan kaksi matkustajaryhmää, joille ajalla on eri merkitys. Matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä (hinnalla ei ole merkitystä), tekevät yleensä liikematkoja ja edellyttävät lentolipuiltaan usein suurta joustavuutta (kuten peruutukset ja lähtöajan muutokset jne. ilman kuluja). He ovat valmiit maksamaan korkeamman hinnan tästä joustavuudesta. Matkustajat, joille ajalla ei ole suurta merkitystä (hinta on tärkeä tekijä) tekevät lähinnä vapaa-ajan matkoja tai käyvät tapaamassa ystäviään ja sukulaisiaan. He varaavat matkan yleensä hyvissä ajoin etukäteen eivätkä edellytä varauksissaan joustavuutta.

- (15) Markkinatutkimuksesta kävi ilmi, että matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, ja matkustajat, joille ajalle ei ole suurta merkitystä, muodostavat kaksi erillistä matkustajaryhmää. Tässä päätöksessä voidaan kuitenkin jättää määrittelemättä, kuuluvatko nämä kaksi edellä mainittua matkustajaryhmää eri markkinoille vai sisältävätkö samat markkinat kaikki matkustajat, sillä kilpailuarvio pysyy samana tarkasta markkinamäärittelystä riippumatta.

### 1.3 *Intermodaalikorvaaminen*

- (16) Komissio on aiemmin määritellesään lentokuljetuspalveluihin liittyviä lähtöpaikka-/määräpaikkamarkkinoita ottanut muut kuljetusvaihtoehdot huomioon, jos niillä on voitu korvata lentokuljetuksia kyseisillä reiteillä (intermodaalikilpailu).
- (17) Nyt esillä olevassa asiassa osapuolet väittivät, että matkustajalauttojen intermodaalikilpailu on huomioon otettava seikka reiteillä Ateena–Herakleion, Ateena–Chania, Ateena–Rhodos, Ateena–Mykonos, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilini, Ateena–Chios, Ateena–Kos ja Ateena–Samos jopa siinä määrin, että matkustajalauttojen olisi katsottava kuuluvan samoille markkinoille lentokuljetuspalvelujen kanssa. Vastaavasti rautatiekuljetukset olisi katsottava kuuluviksi samoille markkinoille reitillä Ateena–Thessaloniki.
- (18) Markkinatutkimuksesta kävi kuitenkin ilmi, että matkustajalauttakuljetukset hyvin harvoin korvaavat lentokuljetukset kaikilla ongelmallisilla reiteillä, sillä matkustajalautat tarjoavat merkittävästi eri tuotetta kuin lentokuljetukset. Ne poikkeavat toisistaan merkittäväällä kilpailu-ulottuvuudella, kuten hinnassa, kokonaismatkustusajassa, säännöllisten matkojen saatavuudessa ja laadussa sekä palvelun sopivuudessa ja luotettavuudessa. Markkinatutkimuksesta kävi myös ilmi, ettei kumpikaan yhtiö, Aegean tai Olympic Air, ota matkustajalauttoja huomioon hintoja määritellesään.

- (19) Lisäksi markkinatutkimus osoitti, että rautatie- ja lentoliikenteen palveluissa on merkittäviä eroja kilpailuparametreissa, kuten matkustusajassa, liikennöintiheydessä sekä palvelun laadussa ja sopivuudessa ja että Aegean ja Olympic Air tai niiden kilpailijat eivät katso rautatiekuljetuksia varten otettavaksi haitaksi.

#### 1.4 Päätelmä markkinamäärittelyistä

- (20) Päätelmänä on, että kun kyseessä ovat matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä, matkustajalauttapalvelut ja lentoliikennepalvelut muodostavat erilliset markkinat, reittiä Ateena–Mykonos lukuun ottamatta. Reitillä Ateena–Mykonos lentoliikennepalvelut ja matkustajalauttapalvelut kuuluvat samoille tuotemarkkinoille, kun kyseessä ovat matkustajat, joille aika on merkittävä tekijä. Kun kyseessä ovat matkustajat, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, ja kaikki matkustajat, tässä päätöksessä voidaan jättää määrittelemättä, kuuluvatko lentoliikennepalvelut ja matkustajalauttapalvelut samoille markkinoille, lukuun ottamatta reittejä Ateena–Mykonos ja Ateena–Rhodos, sillä kilpailuarvio pysyi samana riippumatta siitä, katsotaanko matkustajalauttapalvelut kuuluviksi kyseisille markkinoille. Tämä johtuu siitä, että, kuten jäljempänä reittikohtaisessa analyysissä selvitetään, matkustajalauttapalvelut harvoin korvaavat lentoliikennepalvelut kyseisillä reiteillä. Reitillä Ateena–Mykonos lentoliikenne- ja matkustajalauttapalvelut kuuluvat samoille tuotemarkkinoille, kun kyseessä ovat matkustajat, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, tai kaikki matkustajat.

- (21) Vastaavasti markkinatutkimus osoitti, että rautatieliikenne ei ole todellinen vaihtoehto lentoliikenteelle reitillä Ateena–Thessaloniki, sillä sen laatu on huomattavasti heikompi kuin lentoliikennepalvelujen laatu. Tämän vuoksi millekään matkustajaryhmälle tarjottujen rautatieliikennepalvelujen ei katsota kuuluvan kyseisille markkinoille reitillä Ateena–Thessaloniki.

#### 2. Julkisen palvelun veloitteeseen kuuluvat reitit

- (22) Olympic Air ja Aegean kilpailevat Kreikan julkisen palvelun veloitteeseen kuuluvien reittien markkinoista. Kreikan ilmailuhallitus HCAA myöntää nämä reitit tarjouskilpailun kautta.
- (23) Koska kyseinen liiketoimi tuskin estää merkittävästi kilpailua kyseisillä markkinoilla riippumatta siitä, miten markkinat tarkalleen määritellään, komissio jätti tarkat tuotemarkkinat ja maantieteelliset markkinat määrittelemättä, kun kyseessä ovat Kreikan julkisen palvelun veloitteeseen kuuluvien reittien markkinat.

#### 3. Maahuolinta

- (24) Päätöksen kohteena oleva liiketoimi aiheutti vertikaaliset vaikutukset maahuolintamarkkinoille useilla Kreikan lentoasemilla.
- (25) Kyseisten markkinoiden taustan vuoksi maahuolintapalvelujen tuotemarkkinoille kuuluvat sekä matkustajien että lentokoneiden huolinta. Komissio jätti päätöksessä tarkat maantieteelliset markkinat määrittelemättä, koska liiketoimi ei todennäköisesti estä tehokasta kilpailua maahuolintamarkkinoilla riippumatta tarkasta maantieteellisten markkinoiden määrittelystä.

#### 4. Muut markkinat

- (26) Liiketoimi vaikutti muihin markkinoihin, toisin sanoen huolto-, korjaus- ja tarkastusmarkkinoihin, catering-palveluihin ja matkanjärjestäjille tarkoitettuun lentopaikkojen tarjontaan. Päätöksessä jätettiin määrittelemättä tarkasti kyseiset markkinat, sillä liiketoimi ei todennäköisesti merkittävästi estä tehokasta kilpailua yhdelläkään näistä markkinoista tarkasta markkinamäärittelystä riippumatta.

### V KILPAILUARVIO

#### 1. Analyttinen kehys

- (27) Arvioidessaan liiketoimen vaikutuksia kilpailuun komissio joutuu vertaamaan tilannetta ennen liiketoimea tilanteeseen, joka vallitsisi, jos kyseistä liiketoimea ei olisi tehty (tosiasioiden vastainen tilanne).
- (28) Osapuolet väittivät, että Kreikan markkinat ovat liian pienet, jotta kaksi sellaista täyden palvelun kuljetusyritystä kuin Aegean ja Olympic Air voisi kilpailla kestävästi, minkä vuoksi kaikilla reiteillä voi toimia kannattavasti vain yksi kuljetusyritys. Tämän vuoksi osapuolet katsoivat, että tilanne, jossa Aegean ja Olympic Air kilpailisivat edelleen useilla kotimaan ja kansainvälisillä reiteillä, olisi epätodennäköinen, vaikka liiketoimea ei olisi toteutettu.
- (29) Markkinatutkimuksen mukaan ei ole syytä uskoa, että Kreikan markkinat eivät kestäisi useamman kuljetusyrityksen, joilla on mahdollisesti eri liiketoimimallit, toimia. Analyysi kilpailutilanteesta, joka vallitsisi, jos liiketoimea ei olisi tehty, osoittaa, että Olympic Air ja Aegean voisivat molemmat toimia Kreikan markkinoilla, mahdollisesti tehtyään uudelleenjärjestelyjä tai vaatimattomammassa muodossa.
- (30) Aegean ja Olympic Air todennäköisesti kilpailisivat lähitulevaisuudessa edelleen kymmenellä Kreikan kotimaan reitillä, jotka ovat Ateena–Chania, Ateena–Kos, Ateena–Mykonos, Ateena–Rhodos, Ateena–Samos, Ateena–Mytilini, Ateena–Herakleion, Ateena–Chios, Ateena–Santorini ja Ateena–Thessaloniki, jos liiketoimea ei olisi tehty. Näin ollen komissio arvioi kilpailun poistumisen vaikutuksia kyseisillä kotimaan reiteillä.

- (31) Liiketoimen vaikutuksen kohteena olevilla kansainvälisillä reiteillä vallitseva todennäköinen tilanne, jos sulautumista ei olisi tehty, jätettiin määrittelemättä, koska suunniteltu keskittyminen ei merkittävästi estäisi todellista kilpailua yhdelläkään kyseisistä kansainvälisistä reiteistä.

## 2. Arvio

### 2.1 Matkustajalentoliikenne

2.1.1 Liiketoimi johtaa hyvin suuriin markkinaosuuksiin useilla Kreikan kotimaan reiteillä

- (32) Tammi-kesäkuussa 2010 Olympic Air ja Aegean vastasivat [90–100] prosentista Kreikan kotimaan reittien matkustajia ja [30–40] prosentista AIA:n kansainvälisten reittien matkustajia.

- (33) Markkinamääritelmän perusteella, kun matkustajalautat ja rautatiekuljetukset on suljettu pois niiltä reiteiltä, joilla niitä on saatavilla, liiketoimi olisi johtanut erittäin suuriin yhdistettyihin markkinaosuuksiin, jopa 100 prosenttiin markkinoista useissa tapauksissa.

- (34) Jos kyseisiin markkinoihin sisällytettäisiin muut kuljetusmuodot (reitit mukaan matkustajalautat tai rautatiet), Aegeanin ja Olympic Airin yhdistetyt markkinaosuudet olisivat huomattavasti pienemmät. Koska muut matkustustavat tarjoavat vain vähäistä kilpailua lentoliikenteelle hyvin toisenlaisten tuoteominaisuuksiensa vuoksi, tällaisissa markkinaosuuksissa muiden kuljetustapojen merkitystä yliarvioitaisiin ja toisaalta aliarvioitaisiin Aegeanin ja Olympic Airin keskinäistä kilpailua.

- (35) Lisäksi Marfinilla on yksinomainen määräysvalta, tytäryhtiönsä Attican välityksellä, Kreikan kahdessa matkustajalauttayhtiössä, jotka ovat Blue Star Ferries ja Superfast Ferries. Näin ollen näiden matkustajalauttupalvelujen sulautuneeseen yritykseen kohdistama kilpailupaine on vähäinen, koska niitä määrää Marfin.

### 2.1.2 Aegeanin ja Olympic Airin tiivis kilpailusuhde

- (36) Aegeanilla ja Olympic Airillä on tiivis kilpailusuhde. Tämä erottaa ne selvästi muista kotimaan lentoyhtiöistä, joilla on vähäisempää toimintaa, ja kotimaan matkustajalauttatoimijoista, jotka tarjoavat eri tuotteita kuin Aegean ja Olympic Air useilla tärkeillä kilpailualoilla ja joiden hinnoittelu ei ole yhtä pitkälle kehitettyä kotimaan reiteillä.

### 2.1.3 Niiden reittien tilanne, joilta Olympic Air ja Aegean poistuivat keskitymäilmoituksen jälkeen

- (37) Komissio tutki Aegeanin ja Olympic Airin sisäiset asiakirjat ja havaitsi, että joko Aegean tai Olympic Air poistui

liiketoimen ilmoituksen jälkeen seuraavilta reiteiltä: Ateena–Kefallonia, Ateena–Limnos, Ateena–Sofia, Ateena–Bukarest, Ateena–Ioannina, Ateena–Kavala, Ateena–Tirana, Ateena–Wien, Ateena–Korfu, Thessaloniki–Chania, Thessaloniki–Herakleion, Thessaloniki–Mytilini ja Thessaloniki–Rhodos ja että reitit Ateena–Milano katsottiin ensisijaisiksi jo ennen liiketoimea koskevien neuvottelujen aloittamista. Näin ollen tällaisten liiketoimista luopumisten ei katsottu johtuvan sulautumasta.

- (38) Näin ollen komissio ei tutkinut kyseisiä reittejä, reittiä Ateena–Korfu lukuun ottamatta. Viimeksi mainitusta reitistä pääteltiin, että liiketoimi poistaisi mahdollisen kilpailun Aegeanin ja Olympic Airin väliltä.

### 2.1.4 Todellisen tai mahdollisen kilpailun katoaminen Kreikan kotimaan reiteiltä

#### Todellinen kilpailu

- (39) Liiketoimi johtaisi tehokkaan kilpailun merkittävään estymiseen, koska todellinen kilpailu päättyisi yhdeksältä kotimaan reitiltä: Ateena–Thessaloniki, Ateena–Herakleion, Ateena–Chania, Ateena–Rhodos, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilini, Ateena–Chios, Ateena–Kos ja Ateena–Samos, riippumatta siitä määritelläänkö matkustajille, joille aika on merkittävä tekijä, ja matkustajille, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, ja kaikille matkustajille eri markkinat (kahteen viimeksi mainittuun kuuluisivat todennäköisesti matkustajalauttapaalvelut <sup>(1)</sup>).

- (40) Matkustajille, joille aika on merkittävä tekijä, matkustajalautat eivät selvästi ole vaihtoehto, joten liiketoimi muodostaisi tosiasiallisesti monopolin ja poistaisi kilpailun kahden erityisen läheisen kilpailijan väliltä kaikilla näillä reiteillä, lukuun ottamatta reittiä Ateena–Herakleion, jolla Sky Express tarjoaa pienempimuotoisia palveluja. Ainoastaan Athens Airways lopetti toimintansa syyskuussa 2010, muttei yksikään muu reittilentoyhtiö. Vaikka Athens Airways vähentäisi liiketoimiaan, se ei vaikuttaisi riittävästi sulautuneeseen yritykseen, koska sen liiketoimet ovat pienimuotoisia. Tämä pätee myös Sky Expressiin reitillä Ateena–Herakleion, jolla kyseisellä yhtiöllä on yksi päivittäinen matka, kun taas Aegeanilla ja Olympicillä yhdessä on kymmenkertainen määrä matkoja.

- (41) Matkustajille, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, päätöksessä erotetaan reitit, joilla intermodaaliset palvelut eivät kuulu samoille markkinoille kuin lentoliikennepalvelut (Ateena–Thessaloniki ja Ateena–Rhodos), ja kaikki muut reitit, joilla matkustajalauttapaalvelujen kuulumista samoille markkinoille ei määritetty:

- a) Reiteillä Ateena–Thessaloniki ja Ateena–Rhodos liiketoimi johtaisi jopa 90 prosentin tai suurempiinkin yhteisiin markkinaosuuksiin ja poistaisi kilpailun kahden erityisen läheisen kilpailijan väliltä.

<sup>(1)</sup> Edellä mainitusta poiketen intermodaaliset kuljetustavat eivät kuulu samoille markkinoille kuin muiden matkustajaryhmien lentoliikennepalvelut reiteillä Ateena–Rhodos (matkustajalautta) ja Ateena–Thessaloniki (rautatiet).

b) Reitteihin Ateena–Herakleion, Ateena–Chania, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilini, Ateena–Chios, Ateena–Kos ja Ateena–Samos sovelletaan samoja havaintoja kuin reitteihin Ateena–Thessaloniki ja Ateena–Rhodos silloin, kun matkustajalauttapalvelujen ei katsota kuuluvan samoille markkinoille. Jos matkustajalauttapalvelut katsotaan osaksi samoja markkinoita, osapuolten markkinaosuudet (joissa ei oteta huomioon Marfinin tytäryhtiötä Attica-yhtiötä) vaihtelevat [30 prosentista 70 prosenttiin] talvikautena 2009–2010 ja [10 prosentista 60 prosenttiin] kesäkautena 2010 (toisin sanoen huhti–heinäkuussa 2010). Markkinaosuuksien ja matkustajalauttojen kilpailun merkitys on kuitenkin vähäinen, sillä matkustajalauttapalvelut eroavat merkittävästi lentoliikennepalveluista. Näin ollen on epätodennäköistä, että matkustajalautat voisivat liiketoimen jälkeen vaikuttaa sulautuneen yrityksen käyttäytymiseen, erityisesti kuljetusmaksujen määrittämiseen.

(42) Kaikkien matkustajien mahdollisilla markkinoilla sovelletaan soveltuvin osin päätelmiä, jotka tehtiin matkustajista, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, vaikka markkinaosuuksien nykyiset tasot poikkeavat hieman toisistaan.

#### **Mahdollinen kilpailu**

(43) Markkinatutkimus osoitti myös, että liiketoimi johtaisi mahdollisen kilpailun poistumiseen Aegeanin ja Olympic Airin välillä Ateena–Korfu. Tämä johtuu siitä, että Aegean ja Olympic Air ovat mahdollisia kilpailijoita tällä reitillä erityisesti, koska niiden tukikohta on AIA:lla ja koska kyseisellä reitillä on aina ollut riittävästi kysyntää (vähintään) kahden kuljetusliikkeen liiketoimille.

#### **2.1.5 Reittikohtaisen arvion päätelmät**

(44) Komissio päätelee, että liiketoimella estettäisiin merkittävästi todellista kilpailua sisämarkkinoilla tai sulautuma-asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua merkittäväällä osalla sisämarkkinoita, erityisesti hallitsevan markkina-aseman hankkimisella matkustajien, joille aika on merkittävä tekijä, mahdollisilla markkinoilla reiteillä Ateena–Thessaloniki, Ateena–Herakleion, Ateena–Chania, Ateena–Rhodos, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilini, Ateena–Chios, Ateena–Kos ja Ateena–Samos sekä reiteillä Ateena–Rhodos ja Ateena–Thessaloniki myös matkustajien, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, ja kaikkien matkustajien markkinoilla. Markkinoilla, joilla matkustajalauttapalvelut voivat olla osa huomioon otettavia markkinoita, nimittäin matkustajien, joille ajalla ei ole suurta merkitystä, markkinoilla ja kaikkien matkustajien markkinoilla reiteillä Ateena–Herakleion, Ateena–Chania, Ateena–Santorini, Ateena–Mytilini, Ateena–Chios, Ateena–Kos ja Ateena–Samos, ei ole tarpeen tehdä lopullista päätelmää hallitsevan markkina-aseman hankkimisesta, koska vaikkei sellaista hankittaisikaan, kyseisellä liiketoimella estettäisiin joka tapauksessa tehokas kilpailu sisämarkkinoilla, mikä johtuu siitä, että erityisen läheinen kilpailusuhde Aegeanin ja Olympic Airin välillä

poistuisi ja sen myötä myös merkittävä kilpailu, jota kyseiset lentoyhtiöt kävivät keskenään ennen liiketoimen toteuttamista.

(45) Lisäksi liiketoimella estettäisiin merkittävästi tehokas kilpailu sisämarkkinoilla, kun sillä poistettaisiin mahdollisen uskottavan uuden liikenteenharjoittajan tulo reitille Ateena–Korfu.

(46) Sitä vastoin kilpailuongelmia ei havaittu muilla kotimaan tai kansainvälisillä reiteillä, joilla Aegean ja Olympic Air kilpailevat. Tämä johtuu siitä, että sulautunut yritys kohtaisi edelleen näillä muilla reiteillä liiketoimen jälkeen riittävästi kilpailua.

#### **2.1.6 Sulautumisen aiheuttama uuden liikenteenharjoittajan tulo kotimaan reiteille ei ole todennäköistä, oikea-aikaista eikä riittävää**

(47) Päätöksessä tutkittiin myös, tuleeko liiketoimen jälkeen markkinoille mahdollisesti uusi liikenteenharjoittaja, joka vaikuttaisi sulautuneen yrityksen käyttäytymiseen reiteillä, joilta Aegeanin ja Olympic Airin välinen kilpailu olisi poistunut tai merkittävästi vähentynyt liiketoimen tuloksena. Jotta uusi tulokas voitaisiin katsoa riittäväksi kilpailijaksi, se on osoitettava todennäköiseksi, oikea-aikaiseksi ja riittäväksi palauttamaan kilpailun, jota Aegean ja Olympic Air olisivat harjoittaneet keskenään ilman liiketoimea.

(48) Markkinatutkimus osoitti, että kaikilla Kreikan kotimaan reiteillä on paljon suuria esteitä uusien liikenteenharjoittajien markkinoille tulolle ja/tai laajenemiselle, minkä johdosta on hyvin epätodennäköistä, että ulkomaalainen tai kotimainen kilpailija tulisi markkinoille kilpailemaan liiketoimen jälkeen uskottavasti sulautuneen yrityksen kanssa. Jotta uusi tulokas voisi vaikuttaa sulautuneen yrityksen käyttäytymiseen Kreikan kotimaan reiteillä, sillä olisi tutkimuksen mukaan oltava tukikohta AIA:lla ja sen olisi kehitettävä tuotemerkki tullakseen yhtä tunnetuksi kuin Aegean ja Olympic Air. Lisäksi uuden tulokkaan olisi otettava huomioon voimakkaasti alennetut kustannukset, päästävä kotimaan ja kansainvälisille reiteille ja kansainväliseen yhdistettyyn kuljetukseen ja perustettava Kreikkaan jakelukanavaverkko.

(49) Komissio katsoi, että liiketoimen jälkeen Kreikan kotimaan markkinoille ei tulisi uusia liikenteenharjoittajia, jotka todennäköisesti, oikea-aikaisesti ja riittävästi vaikuttaisivat sulautuneeseen yritykseen.

#### **2.2 Julkisen palvelun velvoitteeseen kuuluvat reitit**

(50) Päätöksessä päädytään toteamaan, että liiketoimi ei todennäköisesti estäisi tehokasta kilpailua Kreikan julkisen palvelun velvoitteeseen kuuluvien reittien markkinoilla, koska sulautunut yritys joutuisi edelleen kilpailemaan muiden näille markkinoille sijoittautuneiden toimijoiden, Sky Expressin ja Astran, kanssa.

- (51) Lisäksi kaksi lentoyhtiötä, Danish Air Transport ja Romanian Carpatair, ovat osoittaneet kiinnostuksensa lähteä mukaan Kreikan julkisen palvelun velvoitteeseen kuuluville reiteille seuraavassa tarjouskilpailussa. Markkinatutkimus vahvisti, että toisin kuin säännöllisillä reiteillä, lentoyhtiöt voivat julkisen palvelun velvoitteeseen kuuluvilla reiteillä käynnistää liiketoimet hyvin pienimuotoisina.

### 2.3 Maahuolinta Kreikan lentoasemilla

- (52) Komissio tutki sekä maahuolintamarkkinoiden ja lentoliikennemarkkinoiden vertikaalisesta suhteesta johtuvia vertikaalisia seikkoja että liiketoimen jälkeen mahdollisesti tapahtuvan Olympic Handlingin, Goldairin (johon Vassilakis on investoinut) ja Swissport Internationalin ja Swissport Hellas Sudin itsenäisten kilpailijoiden välistä koordinoitua.
- (53) Markkinatutkimuksesta selvisi, että vaikka sulautunut yritys vaikuttaisi Goldairin käyttäytymiseen markkinoilla, Swissport kykenisi estämään koordinoitupyrkimykset. Swissport on vahva ja uskottava toimija Kreikan maahuolintamarkkinoilla, ja se valloittaa aggressiivisesti markkinaosuuksia.
- (54) Näin ollen komissio päätteli, että liiketoimella tuskin olisi koordinoituja vaikutuksia, koska liiketoimen jälkeiset markkinarakenteet eivät houkuttaisi markkinaosapuolia tekemään salaisia sopimuksia. Markkinatutkimus ei osoittanut maahuolinnan ja lentoliikenteen välillä olevan vertikaalista suhdetta tai liiketoimen aiheuttavan vertikaalisia vaikutuksia.
- (55) Näin ollen liiketoimi ei todennäköisesti estäisi tehokasta kilpailua Kreikan maahuolintapalvelujen markkinoilla.

### 2.4 Muut markkinat

- (56) Markkinatutkimuksen tulosten perusteella voidaan todeta, että liiketoimi ei todennäköisesti merkittävästi estäisi tehokasta kilpailua huolto-, korjaus- ja tarkastuspalvelujen markkinoilla ja catering-palveluissa (jotka liittyvät vertikaalisesti matkustajalentoliikenteen markkinoille) tai matkankäyttäjille tarjottavien lentopaikkojen markkinoilla, joilla Olympicilla on vain vähäistä toimintaa.

## VI TEHOKKUUSEDUT

- (57) Kuten horisontaalisia sulautumia koskevissa suuntaviivoissa on todettu, osapuolten on osoitettava, että saavutetut tehokkuusedut toimivat vastapainona sulautuman aiheuttamille kielteisille kilpailuvaikutuksille. Osapuolten on osoitettava, että seuraavat kolme kumulatiivista edellytystä täyttyvät: i) tehokkuuseduista on oltava hyötyä kuluttajille, ii) tehokkuusetujen on oltava sulautumakohtaisia ja iii) tehokkuusetujen on oltava todennettavissa <sup>(1)</sup>.
- (58) Päätöksen kohteena olevassa asiassa osapuolet eivät ole osoittaneet, että edellä mainitut edellytykset olisi täytetty.

<sup>(1)</sup> Horisontaalisten sulautumien suuntaviivat, 78 kohta.

## VII ANALYYSI OSAPUOLTEN TALOUDELLISESTA TILANTEEESTA

- (59) Komissio analysoi myös osapuolten taloudellisen kokonaistilanteen.
- (60) Komissio päätyi arviointinsa perusteella toteamaan, että Aegeanin näkymät ovat myönteiset, liiketoimesta riippumatta.
- (61) Olympic Airin kokonaistilanteesta havaittiin, että yhtiö oli kärsinyt tappioita. Vasta-aloittaneena yrityksenä Olympic Air oli erityisesti sitoutunut aggressiiviseen hinnoittelustrategiaan, joka on vaikuttanut sen tuloihin. Komission tutkimuksista kävi kuitenkin ilmi, että yhtiössä on käynnissä rakenneuudistuksia ja että sen kannattavuus on parantunut tasaisesti.
- (62) Näin ollen on todennäköistä, että tulevien rakenneuudistustoimenpiteiden seurauksena Olympic Airin tulos paranee lähiaikoina. Lisäksi Olympic Air on osa Marfinia, joten sen taloudellista tilannetta olisi tarkasteltava sen emoyhtiön Marfinin laajemman taloudellisen tilanteen yhteydessä. Olympic Airin hypoteettisesta markkinoilta poistumisesta aiheutuvien kustannusten taso huomioon ottaen Marfinin kannattaa joko edelleen tukea tätä tytäryhtiötään tai myydä se sen sijaan, että se joutuisi kärsimään taloudellisia tappioita.
- (63) Vaikka osapuolet eivät sitä pyytäneet, komissio päätti analysoida Olympicin tilannetta ottaen huomioon horisontaalisten sulautumien suuntaviivojen 90 kohdassa asetetut kolme edellytystä <sup>(2)</sup>. Tältä osin markkinatutkimuksesta kävi ilmi seuraavaa:
- a) On epätodennäköistä, että Olympic Air joutuisi lähitulevaisuudessa poistumaan markkinoilta, jollei liiketoimea toteutettaisi.
- b) Ehdotettua keskittymää vähemmän kilpailua haittaavia vaihtoehtoja ei todennäköisesti ole.
- c) Jollei liiketoimea toteutettaisi, Olympic Airin omaisuus tuskin poistuisi markkinoilta, erityisesti koska Olympicin tuotemerkki on hyvin suosittu ja sille löytyisi mahdollinen ostaja, joka käyttäisi sitä lentotoiminnassa Kreikan markkinoilla.

<sup>(2)</sup> Horisontaalisten sulautumien suuntaviivojen 90 kohdan mukaan "Komissio katsoo, että seuraavat kolme edellytystä ovat erityisen olennaisia maksukyvyttömän yrityksen pelastamista koskevaa "failing firm defence" -periaatetta sovellettaessa. Ensimmäiseksi edellytetään, että maksukyvyttömän yritys joutuisi lähitulevaisuudessa taloudellisten vaikeuksien vuoksi poistumaan markkinoilta, ellei toinen yritys osta sitä. Toiseksi ei ole olemassa vaihtoehtoista ostajaa, joka johtaisi vähemmän kilpailunvastaisen sulautuman syntymiseen. Kolmanneksi maksukyvyttömän yrityksen omaisuus poistuisi väistämättä markkinoilta, jos sulautuma ei toteutuisi." Selvyyden vuoksi todettakoon, että osapuolet eivät vedonneet nk. "failing firm defence" -periaatteen.

(64) Tämän vuoksi päätöksessä päädyttiin toteamaan, ettei liiketoimesta johtuvan kilpailurakenteen heikkenemisen voida katsoa aiheutuvan välittömästi liiketoimesta.

#### VIII SITOUKUKSET

(65) Komission havaitsemien kilpailuongelmien suhteen osapuolet tekivät sitoumuksia, joita muutettiin kolme kertaa. Kaikissa osapuolten toimittamissa sitoumuksissa on yhteinen piirre: niissä kaikissa tarjoudutaan vapauttamaan useita lähtö- ja saapumisaikoja useilla Kreikan lentoasemilla, jotka yhdistävät reittejä, joilla havaittiin kilpailuongelmia. Lähtö- ja saapumisaikoja koskeviin korjaustoimenpiteisiin liitettiin myös oheissitoumuksia, esimerkiksi uusille tulokkaille tarjottu mahdollisuus a) osallistua interline-sopimukseen<sup>(1)</sup> sulautuneen yrityksen kanssa ongelmallisilla reiteillä ja b) soveltaa sulautuneen yrityksen yleisten lentojen ohjelmaa tunnistettuihin kaupunkipareihin, joilla tulokas toimisi.

(66) Lähtö- ja saapumisaikoja koskeviin sitoumuksiin kuuluvait siirrettyjä lähtö- ja saapumisaikoja koskevat vakiintuneet oikeudet, jota voitaisiin hankkia sen jälkeen, kun uusi tulokas olisi käyttänyt lähtö- ja saapumisaikoja [0–6] peräkkäisenä IATA-kautena<sup>(2)</sup>. Siirretyt lähtö- ja saapumisaajat kuuluisivat [0–15] minuutin aikavälille uuden tulokkaan pyytämässä ajoissa.

(67) Lisäksi osapuolet tarjosivat yhdenvertaista pääsyä maahuollinta- ja huolto-, korjaus- ja tarkastuspalveluihin, joita sulautunut yritys tekee AIA:lla tai millä tahansa edellä mainittujen yhdeksän reitin määrälentoasemalla.

(68) Sitoumukset oli tarkoitus toteuttaa (luottamuksellista) mennessä tai kunnes uudet tulokkaat olisivat hankkineet

(luottamuksellista) suuruisen yhteenlasketun markkinaosuuden yksittäisillä reiteillä.

(69) Komissio teetti kaksi markkinatestiä saadakseen selville asiaan liittyvien markkinaosapuolten näkemykset ehdotettujen toimenpiteiden tehokkuudesta.

(70) Päätöksen kohteena olevassa asiassa suurimmat markkinoille pääsyn esteet eivät liity lähtö- ja saapumisaikojen saatavuuteen tai muihin oheissitoumuksissa käsiteltyihin seikkoihin. Päätöksen kohteena olevassa asiassa useimmilla lentoasemilla ei ole ruuhkaa, joten lähtö- ja saapumisaikoja on riittävästi saatavilla ilman lentoasemaviranomaisille suoritettavia maksuja. Markkinaselvityksestä ei käynyt ilmi kansainvälisten tai Kreikan kotimaisten liikenteenharjoittajien uskottavia markkinoilletulosuunnitelmia. Näin ollen markkinoille ei ole tulossa oikea-aikaisesti, todennäköisesti ja riittävästi toimijoita, jotka vaikuttaisivat sulautuneen yrityksen käyttäytymiseen liiketoimen jälkeen.

(71) Samoin kuin aiemmissa tapauksissa, tässäkin arvioissa otettiin huomioon lieventävänä tekijänä Kreikkaa koetteleva kriisi, joka voi vaikuttaa mahdollisten tulokkaiden todellisiin markkinoilletulosuunnitelmiin.

#### IX PÄÄTELMÄ

(72) Ilmoitettu keskittymä, jolla Vassilakis, Marfin Investment Group ja Laskaridis hankkivat sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun yhteisen määräysvallan sulautumisen tuloksena syntyneessä uudessa yrityksessä, joka pitää sisällään yritysten Aegean Airlines SA ja Olympic Air SA, Olympic Handling SA ja Olympic Engineering SA liiketoiminnot, katsotaan soveltumattomaksi sisämarkkinoille ja ETA-sopimuksen vastaiseksi.

<sup>(1)</sup> Interline-sopimus tarkoittaa kahden tai useamman lentoyhtiön välistä sopimusta, jolla ne hyväksyvät toistensa matkustusasiakirjat (lentoliput).

<sup>(2)</sup> Tai reiteillä, jotka ovat käytössä vain kesäkautena tai vain talvikautena neljän peräkkäisen kesä-/talvikauden jälkeen.