

Gazzetta ufficiale

C 195

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

55° anno
3 luglio 2012

Numero d'informazione Sommario Pagina

II Comunicazioni

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione europea

2012/C 195/01	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/02	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/03	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.6559 — Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/04	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/05	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) ⁽¹⁾	3
2012/C 195/06	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) ⁽¹⁾	3

IT

Prezzo:
3 EUR

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

IV *Informazioni*

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione europea

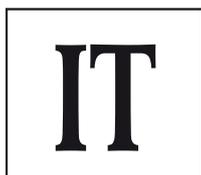
2012/C 195/07	Tassi di cambio dell'euro	4
2012/C 195/08	Parere del comitato consultivo in materia di concentrazioni formulato nella riunione, del 13 gennaio 2011, concernente un progetto preliminare di decisione riguardante il caso COMP/M.5830 — Olympic/Aegean — Relatore: Regno Unito	5
2012/C 195/09	Relazione finale del consigliere-auditore — COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines	7
2012/C 195/10	Sintesi della decisione della Commissione, del 26 gennaio 2011, che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato comune e con l'accordo SEE (Caso COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines) [notificata con il numero C(2011) 316 definitivo] ⁽¹⁾	11

V *Avvisi*

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA COMMERCIALE COMUNE

Commissione europea

2012/C 195/11	Avviso di imminente scadenza di alcune misure antidumping	18
---------------	---	----



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

*(Comunicazioni)*COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso COMP/M.6592 — Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2012/C 195/01)

In data 25 giugno 2012 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua francese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
- in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32012M6592. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso COMP/M.6546 — Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2012/C 195/02)

In data 22 giugno 2012 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
- in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32012M6546. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata
(Caso COMP/M.6559 — Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/C 195/03)

In data 25 giugno 2012 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
- in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32012M6559. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata
(Caso COMP/M.6583 — KIB/BDMI/Bidmanagement)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/C 195/04)

In data 19 giugno 2012 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua tedesco e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
 - in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32012M6583. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.
-

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata
(Caso COMP/M.6614 — Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/C 195/05)

In data 19 giugno 2012 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
- in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32012M6614. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata
(Caso COMP/M.6617 — Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/C 195/06)

In data 25 giugno 2012 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
 - in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32012M6617. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.
-

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

2 luglio 2012

(2012/C 195/07)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,2593	AUD	dollari australiani	1,2283
JPY	yen giapponesi	100,51	CAD	dollari canadesi	1,2808
DKK	corone danesi	7,4343	HKD	dollari di Hong Kong	9,7676
GBP	sterline inglesi	0,80410	NZD	dollari neozelandesi	1,5667
SEK	corone svedesi	8,7440	SGD	dollari di Singapore	1,5959
CHF	franchi svizzeri	1,2015	KRW	won sudcoreani	1 440,68
ISK	corone islandesi		ZAR	rand sudafricani	10,2766
NOK	corone norvegesi	7,5255	CNY	renminbi Yuan cinese	7,9948
BGN	lev bulgari	1,9558	HRK	kuna croata	7,5165
CZK	corone ceche	25,515	IDR	rupia indonesiana	11 821,43
HUF	fiorini ungheresi	286,20	MYR	ringgit malese	3,9833
LTL	litas lituani	3,4528	PHP	peso filippino	52,722
LVL	lats lettoni	0,6967	RUB	rublo russo	41,0527
PLN	zloty polacchi	4,2205	THB	baht thailandese	39,819
RON	leu rumeni	4,4503	BRL	real brasiliano	2,5347
TRY	lire turche	2,2775	MXN	peso messicano	16,7865
			INR	rupia indiana	69,8180

⁽¹⁾ Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

Parere del comitato consultivo in materia di concentrazioni formulato nella riunione, del 13 gennaio 2011, concernente un progetto preliminare di decisione riguardante il caso COMP/M.5830 — Olympic/Aegean

Relatore: Regno Unito

(2012/C 195/08)

Concentrazione

1. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che l'operazione notificata costituisca una concentrazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni.
2. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che l'operazione notificata costituisca una concentrazione di dimensione UE ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni.

Definizione del mercato

3. Il comitato consultivo concorda con le definizioni dei mercati rilevanti indicate dalla Commissione nel progetto di decisione.

In particolare, il comitato consultivo condivide l'approccio della Commissione di lasciare aperte nel caso di specie:

- a) la distinzione fra passeggeri sensibili al fattore tempo e passeggeri non attenti ai tempi di viaggio; e
- b) l'inclusione dei servizi di trasporto marittimo nel mercato rilevante dei passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e di tutti i passeggeri per le sette tratte indicate nel progetto di decisione.

Situazione in assenza della concentrazione («analisi controfattuale»)

4. Il comitato consultivo concorda con la Commissione sul fatto che, ai fini della valutazione della concentrazione proposta sotto il profilo della concorrenza, la situazione più probabile in assenza della concentrazione (analisi controfattuale pertinente) è quella in cui Aegean e Olympic Air continuerebbero a esercitare una concorrenza effettiva l'una sull'altra su dieci rotte nazionali greche e su varie rotte internazionali, come indicato nel progetto di decisione.

Valutazione sotto il profilo della concorrenza

5. Il comitato consultivo condivide la valutazione della Commissione secondo la quale l'operazione notificata ostacola in modo significativo la concorrenza effettiva perché elimina la concorrenza reale fra Aegean e Olympic Air sulle nove rotte nazionali seguenti:
 - a) Atene–Salonico;
 - b) Atene–Heraklion;
 - c) Atene–Chania;
 - d) Atene–Rodi;
 - e) Atene–Santorini;
 - f) Atene–Mitilene;
 - g) Atene–Chios;
 - h) Atene–Kos;
 - i) Atene–Samos.
6. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che l'operazione proposta ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva a seguito dell'eliminazione di un nuovo operatore potenziale credibile sulla tratta Atene–Corfù.
7. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che l'operazione proposta non ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato greco per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico.
8. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che l'operazione proposta non ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato greco dell'assistenza a terra.

Ingresso

9. Il comitato consultivo condivide la conclusione della Commissione secondo la quale è improbabile, nel prossimo futuro, che vettori internazionali e/o nazionali entrino nel mercato dopo la concentrazione stabilendo la propria base presso l'aeroporto di Atene.

Situazione finanziaria delle parti

10. Sebbene le parti non abbiano formalmente invocato l'eccezione dell'impresa in stato di crisi, il comitato consultivo condivide l'analisi svolta dalla Commissione sui criteri per la sua ammissibilità e la conclusione secondo cui tali criteri non sono soddisfatti nel caso di specie.

Impegni offerti dalle parti

11. Il comitato consultivo concorda con la valutazione della Commissione secondo la quale gli impegni definitivi proposti dalle parti il 6 dicembre 2010 non risolvono in maniera adeguata i problemi relativi alla concorrenza individuati mediante l'indagine di mercato ed è improbabile che compensino i significativi ostacoli alla concorrenza effettiva derivanti dalla concentrazione.
12. Il comitato consultivo concorda con la valutazione della Commissione secondo la quale gli impegni definitivi proposti dalle parti il 6 dicembre 2010 non determinerebbero l'ingresso probabile, rapido e sufficiente di una o più linee aeree.
13. Il comitato consultivo concorda con la valutazione della Commissione secondo la quale in assenza di ingressi probabili, rapidi e sufficienti di nuovi operatori, la mera esistenza degli impegni non condizionerebbe il comportamento del soggetto risultante dalla concentrazione e non compenserebbe gli effetti anticoncorrenziali dell'operazione proposta.

Conclusione

14. Il comitato concorda con le conclusioni della Commissione secondo cui, in considerazione degli effetti anticoncorrenziali dell'operazione proposta e in assenza di misure correttive adeguate, la concentrazione notificata deve essere dichiarata incompatibile con il mercato interno e con il funzionamento dell'accordo SEE.
-

Relazione finale del consigliere-auditore ⁽¹⁾**COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines**

(2012/C 195/09)

INTRODUZIONE

Il 24 giugno 2010 i tre gruppi greci Vassilakis, Marfin Investment e Laskaridis (in seguito denominati collettivamente «le parti») hanno notificato alla Commissione l'acquisizione del controllo comune, mediante acquisto di quote, di una nuova impresa risultante da una concentrazione comprendente le attività di Aegean Airlines SA e di Olympic Air SA.

Dopo aver esaminato la notifica, la Commissione è giunta alla conclusione che l'operazione rientra nel campo di applicazione del regolamento sulle concentrazioni ⁽²⁾ e suscita seri dubbi per quanto riguarda la sua compatibilità con il mercato interno e con l'accordo sullo Spazio economico europeo. Di conseguenza, il 30 luglio 2010 la Commissione ha avviato un procedimento iniziando un'indagine per la fase II del caso, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sulle concentrazioni.

IL PROCEDIMENTO NELLA FASE II

Il 20 ottobre 2010 la Commissione ha inviato alle parti una comunicazione delle obiezioni nella quale esprimeva la sua conclusione preliminare, secondo la quale la concentrazione ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva nei mercati di trasporto aereo di linea di passeggeri su 11 rotte nazionali greche e su 2 rotte internazionali a causa dell'eliminazione della concorrenza reale e su 5 tratte nazionali greche a causa dell'eliminazione della concorrenza potenziale; la concorrenza sarebbe ostacolata anche sul mercato greco per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico e sul mercato della fornitura di servizi di assistenza a terra negli aeroporti greci. Le parti hanno presentato osservazioni scritte in risposta alla comunicazione delle obiezioni entro il termine previsto fissato al 5 novembre 2010.

ACCESSO AL FASCICOLO

Dopo aver ottenuto accesso al fascicolo, il 3 novembre 2010 le parti hanno chiesto al consigliere-auditore di avere accesso ad alcune informazioni del fascicolo che erano state presentate in versione riservata dal soggetto che le aveva fornite (in appresso «le informazioni richieste»). Le parti sostenevano che le informazioni richieste potevano riguardare l'ingresso di un concorrente potenziale sui mercati rilevanti, che avrebbe influito sull'analisi della situazione concorrenziale. Dopo aver valutato le richieste di riservatezza presentate dal soggetto che aveva fornito le informazioni, le parti hanno avuto pieno accesso ad alcune delle informazioni richieste. Per altre, il soggetto che le aveva fornite ha accettato di accordare una divulgazione limitata al consigliere legale esterno delle parti nel quadro di un accordo di non divulgazione che limitava l'utilizzo delle informazioni ottenute. La Commissione aveva già dato alle parti l'accesso ad altre informazioni del fascicolo nel quadro di un simile accordo di non divulgazione. Infine, per quanto concerne la parte rimanente delle informazioni richieste, il consigliere-auditore ha rilevato che si trattava di segreti aziendali la cui divulgazione non era necessaria per tutelare i diritti di difesa delle parti. La decisione, basata sull'articolo 8 del mandato, è stata comunicata alle parti il 10 novembre 2010 ed esse non hanno presentato ulteriori osservazioni sulla questione.

AMMISSIONE DI TERZI

I sette soggetti seguenti hanno fatto richiesta di ammissione al procedimento come terzi interessati: Athens Airways SA, EKPIZO — l'associazione greca dei consumatori, Goldair Handling SA, Swissport Hellas SUD SA, Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA, Sky Express SA e l'associazione greca dei piloti aerei («HALPA»). Il consigliere-auditore ha ammesso tutte le parti interessate, tranne Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA e Sky Express SA che non hanno risposto alle richieste di chiarimenti e di informazioni supplementari.

⁽¹⁾ A norma degli articoli 15 e 16 della decisione della Commissione (2001/462/CE, CECA), del 23 maggio 2001, relativa al mandato dei Consiglieri-auditori per taluni procedimenti in materia di concorrenza — GU L 162 del 19.6.2001, pag. 21 (in appresso «il mandato»).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1). A decorrere dal 1° dicembre 2009, il trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») ha introdotto determinati cambiamenti, quale la sostituzione del termine «Comunità» con il termine «Unione» e dell'espressione «mercato comune» con l'espressione «mercato interno». Nella presente relazione viene utilizzata la terminologia del TFUE.

A norma dell'articolo 16 del regolamento di esecuzione ⁽¹⁾, i terzi ammessi sono stati informati circa la natura e l'oggetto del procedimento e sono stati invitati dalla Commissione a presentare osservazioni. Questa ha provveduto a tenerli informati durante tutto il procedimento.

Le parti hanno chiesto il ritiro della qualifica di terzo interessato accordata a Athens Airways, affermando che quest'ultima non poteva più dimostrare di avere un interesse sufficiente nel procedimento poiché dal settembre 2010 non operava più nel mercato nazionale greco del trasporto aereo di passeggeri. È stato loro risposto che la modifica dell'attività di Athens Airways non implicava che l'impresa non avesse più un interesse sufficiente. Le parti hanno reiterato la propria richiesta, che è stata infine respinta in base al fatto che Athens Airways dimostrava un interesse sufficiente al procedimento perché in quel momento sembrava essere, a prima vista, un concorrente potenziale e aveva partecipato attivamente al procedimento.

Dopo l'esame delle loro domande scritte di ammissione all'audizione, il consigliere-auditore ha accordato la partecipazione ad Athens Airways, EKPIZO, e Swissport Hellas SUD. Goldair Handling non ha domandato di partecipare all'audizione; HALPA non vi ha partecipato perché la sua domanda di ammissione come terzo interessato è stata presentata e accettata soltanto dopo lo svolgimento dell'audizione.

L'AUDIZIONE ORALE

Nella loro risposta alla comunicazione delle obiezioni, le parti hanno esercitato il diritto di essere sentite in un'audizione orale, che si è svolta l'11 novembre 2010.

Per le parti, hanno partecipato all'audizione i rappresentanti dei gruppi Marfin Investment e Vassilakis, coadiuvati dal loro consigliere legale esterno e da esperti economici. Per la Commissione, erano presenti alcuni membri del Gabinetto del vicepresidente commissario Almunia e alcuni funzionari di alto livello della direzione generale della Concorrenza, il gruppo incaricato del caso, il gruppo dell'economista capo, nonché alcuni rappresentanti del Servizio giuridico, della direzione generale per le Imprese e l'industria e della direzione generale della Mobilità e dei trasporti.

Su richiesta delle parti, l'audizione si è parzialmente svolta in sessione a porte chiuse.

LA FASE SEGUENTE ALL'AUDIZIONE ORALE

Dopo l'audizione, il 12 novembre 2010 le parti hanno presentato una prima serie di impegni, sostituita da un'altra serie notevolmente rivista a seguito di una riunione sullo stato di avanzamento organizzata con la DG Concorrenza. Gli impegni si riferivano al mercato del trasporto aereo di passeggeri su quattro rotte nazionali greche sulle quali Olympic Air e Aegean Airlines competono realmente e al mercato greco per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico. Essi consistevano nella cessione di slot e in altre misure accessorie, come la possibilità per il nuovo operatore di concludere accordi di interlining con l'entità risultante dalla concentrazione. La Commissione ha avviato un'indagine di mercato per raccogliere le opinioni circa l'efficacia degli impegni proposti e la loro capacità di mantenere la concorrenza sul mercato.

Il 18 novembre 2010 la Commissione ha emesso una comunicazione delle obiezioni supplementare, nella quale precisava che l'operazione ostacolerebbe significativamente la concorrenza effettiva su dieci rotte nazionali greche a prescindere dall'esatta definizione di mercato e soprattutto a prescindere dall'ulteriore suddivisione del mercato in passeggeri sensibili al fattore tempo e passeggeri non attenti ai tempi di viaggio, perché la valutazione sotto il profilo della concorrenza rimarrebbe invariata anche considerando il mercato comprendente tutti i passeggeri. La comunicazione delle obiezioni supplementare valutava anche gli effetti dell'operazione notificata sulla concorrenza, essenzialmente nella stessa maniera della precedente comunicazione. Le parti hanno risposto il 23 novembre 2010 senza domandare un'audizione orale. Le parti hanno invece chiesto e ottenuto la possibilità di esprimere le proprie osservazioni oralmente in una riunione con la DG Concorrenza.

Il 6 dicembre 2010 la Commissione ha inviato alle parti una lettera di esposizione dei fatti che affrontava esclusivamente gli effetti della concorrenza dei traghetti sui mercati rilevanti e forniva un'analisi economica a sostegno delle conclusioni della Commissione espresse nella comunicazione delle obiezioni e nella comunicazione delle obiezioni supplementare. La lettera di esposizione dei fatti concludeva che i traghetti sono soltanto un lontano sostituto dei servizi di trasporto aereo.

Le parti hanno affermato che la lettera di esposizione dei fatti sollevava vari problemi per quanto attiene il procedimento: in primo luogo, ritenevano di non aver avuto accesso sufficiente ai dati sui quali la lettera si

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 802/2004 della Commissione di esecuzione del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU L 133 del 30.4.2004, pag. 1). Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1033/2008 della Commissione (GU L 279 del 22.10.2008, pag. 3).

basava per poter presentare osservazioni significative sull'analisi economica in essa presentata. In risposta la Commissione, con l'accordo dei soggetti che avevano fornito le informazioni, ha predisposto una sala securizzata nella quale accordare l'accesso ai dati sui quali si basava l'analisi ai consulenti economici delle parti, a condizioni di riservatezza. Non avendo ricevuto ulteriori osservazioni a questo proposito, il consigliere-auditore ritiene risolta la questione.

In secondo luogo, le parti ritenevano che la lettera di esposizione dei fatti contenesse nuovi elementi e analisi che la Commissione avrebbe dovuto invece trasmettere con una comunicazione delle obiezioni supplementare. Le parti hanno inoltre chiesto di essere sentite in merito alla lettera di esposizione dei fatti in un'audizione orale. Con lettera del 15 dicembre 2010 il consigliere-auditore ha respinto la richiesta di audizione, in quanto riteneva che la lettera di esposizione dei fatti non contenesse obiezioni nuove o modificate ma facesse riferimento alle prove raccolte dalla Commissione prima dell'emissione della comunicazione delle obiezioni che erano in essa parzialmente illustrate e che rafforzavano le argomentazioni già contenute nella comunicazione delle obiezioni e nella comunicazione delle obiezioni supplementare. Le parti non potevano pertanto valersi del diritto di essere sentite in un'audizione orale in merito alla lettera di esposizione dei fatti. Inoltre, sebbene la Commissione, a norma dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione abbia la facoltà di organizzare un'altra audizione orale, il consigliere-auditore è giunto alla conclusione che nel caso di specie questo non è giustificato perché i problemi affrontati nella lettera di esposizione dei fatti avevano portata limitata e le parti potevano esercitare a pieno il loro diritto di essere sentite presentando osservazioni scritte su di essa. La Commissione ha tuttavia accettato di organizzare una riunione con le parti per discutere i problemi sollevati nella lettera di esposizione dei fatti, riunione che ha avuto luogo il 17 dicembre 2010.

Infine, nella loro risposta alla lettera di esposizione dei fatti, le parti hanno protestato contro la sua emissione al settantesimo giorno della fase II del procedimento perché questo violava il loro diritto di difesa e il loro diritto a un processo equo sancito dall'articolo 6 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo. Esse sostenevano che il fatto di dover presentare proposte di impegni mentre la lettera di esposizione dei fatti indicava che, per la Commissione, alcune riserve in materia di concorrenza rimanevano in sospeso era contrario al diritto a un processo equo. Affermavano altresì che, visto il momento di emissione della lettera di esposizione dei fatti, la Commissione non poteva tenere conto della loro risposta a tale lettera prima di iniziare a valutare le risposte all'indagine di mercato relativa alla loro ultima proposta di impegni. Tuttavia al consigliere-auditore non sono pervenute richieste specifiche in relazione a quest'ultima obiezione. Il consigliere-auditore ha comunque deciso che l'obiezione era infondata e che non occorrevano provvedimenti: è già stato sottolineato che la lettera di esposizione dei fatti non modificava le obiezioni esistenti; essa non poteva quindi incidere negativamente sulla capacità delle parti di proporre impegni alla Commissione. Inoltre non ci sono motivi per ritenere che la Commissione non sarebbe stata in grado di tenere conto della risposta delle parti alla lettera di esposizione dei fatti e delle sue eventuali conseguenze sull'ultima proposta di impegni. Infatti, a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento sulle concentrazioni, fino alla consultazione del comitato consultivo le parti hanno diritto di manifestare il proprio punto di vista relativamente alle obiezioni della Commissione e quest'ultima è obbligata a tenerne conto. Infine, nella valutazione delle presunte violazioni del diritto di difesa e del diritto a un processo equo, occorre tenere presente l'esigenza di celerità che caratterizza l'impianto generale del regolamento sulle concentrazioni⁽¹⁾. È perciò spesso inevitabile che le fasi del procedimento si sovrappongano e non possano essere separate in maniera rigida.

GLI ULTERIORI IMPEGNI E LA SECONDA INDAGINE DI MERCATO

A seguito dei risultati preliminari della prima indagine di mercato, il 29 novembre 2010 le parti hanno presentato alla Commissione una nuova serie di impegni, successivamente modificata il 6 dicembre 2010. Quest'ultima serie estendeva ulteriormente la portata degli impegni per coprire tutte le nove rotte nazionali che presentavano ancora problemi di concorrenza e comprendeva anche l'accesso a condizioni non discriminatorie ai servizi di assistenza a terra e ai servizi di manutenzione, riparazione e revisione prestati nell'aeroporto internazionale di Atene o in qualsiasi aeroporto di destinazione per le coppie di città in oggetto. La Commissione ha lanciato una seconda indagine di mercato il 6 dicembre 2010 e ha in seguito informato le parti dei suoi risultati in una riunione sullo stato di avanzamento del caso.

Al consigliere-auditore non è stato chiesto di esaminare l'oggettività delle due indagini di mercato condotte dalla Commissione per valutare gli effetti prodotti sulla concorrenza dagli impegni proposti dalle parti⁽²⁾. Non sembrano essere sorti problemi a questo riguardo.

⁽¹⁾ Si veda la causa T-210/01, *General Electric/Commissione*, Racc. 2005, pag. II-5575, punto 702.

⁽²⁾ Articolo 14 del mandato.

IL PROGETTO DI DECISIONE

Il progetto di decisione finale che vieta la concentrazione proposta non contiene tutte le obiezioni che erano presenti nella comunicazione delle obiezioni: alcune di esse sono state abbandonate, in particolare quelle relative al trasporto aereo di passeggeri su due tratte internazionali e su varie tratte nazionali ⁽¹⁾. Anche le riserve relative alla concorrenza riguardanti i mercati greci per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico e per la prestazione di servizi di assistenza a terra, che erano contenute nella comunicazione delle obiezioni, sono state abbandonate.

Per quanto riguarda la tratta Atene–Alexandroupolis, la comunicazione delle obiezioni concludeva in via preliminare che la concentrazione proposta potrebbe ostacolare la concorrenza *reale* fra Aegean Airlines and Olympic Air. Tuttavia, dalle informazioni disponibili in una fase successiva del procedimento è emerso che Olympic Air non opererebbe tale collegamento nella stagione estiva 2011. Su questa base la Commissione ha concluso che la concentrazione proposta non ostacolerebbe in maniera significativa la concorrenza *reale* su questa rotta. Il progetto di decisione presentato al comitato consultivo concludeva tuttavia che la concentrazione proposta ostacolerebbe la concorrenza *potenziale* fra Aegean Airlines e Olympic Air. Il consigliere-auditore ha ritenuto che questa modifica dell'obiezione violerebbe il diritto delle parti di essere sentite, poiché non hanno avuto la possibilità di esprimere la propria opinione su di essa. Il consigliere-auditore ha di conseguenza informato il vicepresidente commissario Almunia, il comitato consultivo e i servizi competenti della Commissione. Successivamente la Commissione ha deciso di non mantenere questa obiezione modificata nel progetto di decisione finale.

Il progetto di decisione finale mantiene quindi soltanto le obiezioni riguardanti l'ostacolo alla concorrenza effettiva *reale* sui mercati del trasporto aereo di passeggeri su nove tratte nazionali ⁽²⁾ e l'ostacolo alla concorrenza *potenziale* su una tratta nazionale ⁽³⁾. Su queste obiezioni la Commissione ha rispettato appieno il diritto delle parti di essere sentite.

CONCLUSIONI

Il consigliere-auditore reputa che nel presente caso sia stato rispettato il diritto di tutti i partecipanti al procedimento di essere sentiti.

Bruxelles, 19 gennaio 2011

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Le tratte Atene–Myconos e Atene–Alexandroupolis per quanto riguarda l'ostacolo alla concorrenza *reale* asserito nella comunicazione delle obiezioni e le tratte Atene–Limnos, Atene–Kavala, Atene–Cefalonia e Atene–Ioannina per quanto riguarda l'ostacolo alla concorrenza *potenziale* asserito nella comunicazione delle obiezioni.

⁽²⁾ Si tratta delle rotte: Atene–Salonico, Atene–Heraklio, Atene–Chania, Atene–Rodi, Atene–Santorini, Atene–Mitolene, Atene–Chios, Atene–Kos e Atene–Samos.

⁽³⁾ La tratta in questione è Atene–Corfù.

Sintesi della decisione della Commissione

del 26 gennaio 2011

che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato comune e con l'accordo SEE

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

[notificata con il numero C(2011) 316 definitivo]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/C 195/10)

Il 26 gennaio 2011 la Commissione ha adottato una decisione ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese⁽¹⁾ («il regolamento sulle concentrazioni»), in particolare dell'articolo 8, paragrafo 3. Una versione non riservata del testo integrale della decisione nella lingua facente fede è disponibile sul sito Internet della direzione generale della Concorrenza, all'indirizzo:

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

(1) Il 24 giugno 2010 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione (in appresso «l'operazione»), ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio («il regolamento sulle concentrazioni»). Con tale operazione i gruppi greci Vassilakis («Vassilakis»), Marfin Investment («Marfin») e Laskaridis («Laskaridis») (in seguito denominati collettivamente «le parti») acquisiscono il controllo comune, mediante acquisto di quote, di una nuova impresa risultante da una concentrazione («il nuovo soggetto») comprendente le attività delle seguenti imprese greche precedentemente indipendenti:

- a) Aegean Airlines SA («Aegean»); e
- b) Olympic Air SA («Olympic Air»), Olympic Handling SA («Olympic Handling») e Olympic Engineering SA («Olympic Engineering») (in seguito denominati collettivamente «Olympic»).

I. LE PARTI

- (2) Vassilakis è un gruppo d'investimento privato greco presente nei settori dell'aviazione (Aegean), dell'assistenza a terra (Goldair Handling), del noleggio e leasing di automobili nonché dell'importazione e distribuzione di veicoli.
- (3) Marfin è un gruppo d'investimento presente nei settori dell'aviazione (Olympic Air), dell'assistenza a terra (Olympic Handling), della manutenzione, della riparazione e revisione (Olympic Engineering), della ristorazione a bordo (Olympic Catering), del trasporto marittimo (comprese le compagnie marittime Superfast e Blue Star del gruppo Attica che operano diverse rotte tra la Grecia continentale e le isole del Mar Egeo e svolgono altri servizi di trasporto passeggeri con auto a seguito e di trasporto merci nel

mare Adriatico), dell'assistenza sanitaria, dell'informatica e delle telecomunicazioni, del turismo e del tempo libero e nel settore alimentare e delle bevande.

- (4) Laskaridis è un gruppo d'investimento privato presente nei settori dell'aviazione (Aegean), del trasporto marittimo e della costruzione navale, dell'assistenza a terra, del turismo e nel settore immobiliare.
- (5) Aegean è un vettore aereo greco indipendente, quotato in borsa, che fornisce servizi di trasporto aereo passeggeri con voli sia di linea che charter, nonché servizi di trasporto merci. Dal 1999, Aegean offre voli di linea sulle rotte nazionali greche e sulle rotte internazionali di breve distanza. La compagnia ha base all'aeroporto internazionale di Atene e serve attualmente più di 45 destinazioni a breve distanza (comprese alcune rotte sottoposte a obbligo di servizio pubblico). Aegean è membro di STAR Alliance dal 30 giugno 2010⁽²⁾.
- (6) Olympic è interamente controllata dal gruppo Marfin e consta di tre soggetti:

- i) Olympic Air opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci. Ha iniziato la sua attività il 1° ottobre 2009 a seguito della privatizzazione della precedente compagnia aerea Olympic Airlines, nel corso della quale Marfin ha acquisito il marchio, gli slot e le licenze della compagnia in liquidazione⁽³⁾. Olympic Air ha il proprio hub all'aeroporto internazionale di Atene e serve circa 40 destinazioni a breve distanza (comprese alcune rotte sottoposte a obbligo di servizio pubblico). Non appartiene ad alcuna alleanza di compagnie aeree;

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1. A decorrere dal 1° dicembre 2009, il trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») ha introdotto determinati cambiamenti, quale la sostituzione del termine «Comunità» con il termine «Unione» e dell'espressione «mercato comune» con l'espressione «mercato interno». Nella presente decisione viene utilizzata la terminologia del TFUE.

⁽²⁾ L'impresa risultante dalla concentrazione diverrebbe un membro di Star Alliance.

⁽³⁾ La creazione della nuova Olympic è stata approvata dalla Commissione europea (si vedano i casi di aiuti di Stato N 321/08, N 322/08 e N 323/08), sulla base del fatto che gli impegni assunti dalle autorità greche sono stati pienamente rispettati.

- ii) Olympic Handling offre una gamma completa di servizi di assistenza a terra in 39 aeroporti greci, sia a Olympic Air che a compagnie aeree terze;
- iii) Olympic Engineering è attualmente in fase di avvio e offrirà servizi di manutenzione, riparazione e revisione, compresi servizi di manutenzione ordinaria per singoli aeromobili e pacchetti completi di servizi di assistenza per gli aerei commerciali.

II. CONCENTRAZIONE E DIMENSIONE UE

- (7) L'operazione riguarda l'acquisizione del controllo comune su un'impresa risultante da una recente concentrazione e pertanto costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni.
- (8) L'operazione ha dimensione UE ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni.

III. PROCEDIMENTO

- (9) A seguito della prima fase dell'indagine di mercato, la Commissione ha concluso che l'operazione rientrava nell'ambito del regolamento sulle concentrazioni e che suscitava seri dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato interno e con l'accordo SEE. Il 30 luglio 2010 la Commissione ha pertanto avviato un procedimento ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sulle concentrazioni.
- (10) La seconda fase dell'indagine di mercato ha confermato l'esistenza di problemi sotto il profilo della concorrenza su vari mercati e ha portato all'emissione di una comunicazione delle obiezioni il 20 ottobre 2010. Le parti hanno avuto la possibilità di comunicare le loro osservazioni rispondendo per iscritto alla comunicazione delle obiezioni e in occasione di un'audizione, tenutasi l'11 novembre 2010. Il 18 novembre 2010 è stata inviata alle parti un'ulteriore comunicazione delle obiezioni e il 6 dicembre 2010 la Commissione ha inviato alle parti una lettera di esposizione dei fatti.
- (11) Il 12 novembre 2010 le parti hanno presentato impegni ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni. Gli impegni sono stati modificati in tre occasioni e infine, il 6 dicembre 2010, è stata presentata una serie definitiva di impegni. Al fine di raccogliere le opinioni degli operatori del mercato sull'efficacia degli impegni proposti, la Commissione ha condotto due indagini di mercato.
- (12) Il 26 gennaio 2011 la Commissione ha adottato, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni, una decisione che dichiara l'operazione incompatibile con il mercato interno e con l'accordo SEE («la decisione»).

IV. MERCATI RILEVANTI

1. Trasporto aereo di passeggeri

- 1.1. *Impostazione tradizionale punto di origine/punto di destinazione («O&D»)*
- (13) L'operazione viene valutata sulla base dell'impostazione «punto di origine/punto di destinazione» (in appresso «O&D»), secondo la quale ogni coppia di O&D costituisce un mercato separato, con le proprie caratteristiche in termini di tipologia di passeggeri e di prodotto.
- 1.2. *Passeggeri sensibili al fattore tempo contro passeggeri indifferenti al fattore tempo*
- (14) La Commissione ha tradizionalmente distinto due categorie di passeggeri aventi differente sensibilità al prezzo. I passeggeri sensibili al fattore tempo (indifferenti al prezzo) normalmente viaggiano per lavoro e spesso chiedono biglietti molto flessibili (annullamento e modifica dell'orario di partenza senza costi aggiuntivi, ecc.), per i quali sono disposti a pagare un prezzo più elevato. I passeggeri indifferenti al fattore tempo (attenti al prezzo) viaggiano prevalentemente a scopo turistico o per visitare amici e parenti, prenotano generalmente con molto anticipo e non necessitano di una prenotazione flessibile.
- (15) Dall'indagine di mercato è emerso che i passeggeri sensibili al fattore tempo e i passeggeri che non lo sono costituiscono due gruppi distinti di passeggeri. Tuttavia, ai fini della presente decisione, non occorre stabilire se questi due gruppi di passeggeri appartengono a due mercati distinti o se è opportuno definire un mercato unico comprendente tutti i passeggeri, poiché la valutazione sotto il profilo della concorrenza rimane invariata indipendentemente dalla definizione esatta del mercato.
- 1.3. *Sostituzione intermodale*
- (16) Per definire i mercati O&D rilevanti per i servizi di trasporto aereo, in precedenza la Commissione ha preso in considerazione altri mezzi di trasporto alternativi nella misura in cui siano sostituibili al trasporto aereo sulle rotte interessate (concorrenza intermodale).
- (17) Nel caso in esame, le parti hanno affermato che la concorrenza intermodale dei traghetti è pertinente sulle tratte Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Rodi, Atene–Myconos, Atene–Santorini, Atene–Mitilene, Atene–Chios, Atene–Kos e Atene–Samos in misura sufficiente da comprendere i traghetti e i servizi aerei in un unico mercato rilevante. Analogamente, il mercato rilevante per la tratta Atene–Salonicco dovrebbe comprendere i servizi ferroviari.
- (18) Tuttavia, l'indagine di mercato ha dimostrato che il trasporto marittimo è generalmente un lontano sostituto del trasporto aereo su tutte le rotte problematiche poiché il servizio offerto dai traghetti differisce notevolmente dai servizi di trasporto aereo per importanti fattori della concorrenza quali il prezzo, il tempo di viaggio complessivo, gli orari, la comodità e l'affidabilità del servizio. Dall'indagine di mercato è emerso altresì che Aegean e Olympic Air non tengono conto della concorrenza dei traghetti per fissare i prezzi.

(19) L'indagine di mercato ha rivelato inoltre che esistono notevoli differenze anche tra trasporto ferroviario e aereo per quanto riguarda importanti fattori della concorrenza come i tempi di percorrenza, la frequenza, la qualità e la comodità del servizio e che Aegean, Olympic Air e i loro concorrenti non ritengono che il trasporto ferroviario eserciti una pressione concorrenziale rilevante.

1.4. Conclusioni sulle definizioni del mercato

(20) Per quanto riguarda i passeggeri sensibili al fattore tempo, è stato concluso che i servizi di trasporto marittimo e aereo fanno parte di due mercati separati, ad eccezione della tratta Atene-Mykonos sulla quale i servizi di trasporto aereo e marittimo fanno parte dello stesso mercato del prodotto per questa categoria di passeggeri. Per quanto riguarda i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e l'insieme dei passeggeri, la questione se i servizi di trasporto aereo e marittimo appartengono allo stesso mercato può essere lasciata aperta ai fini della presente decisione, fatta eccezione per le rotte Atene-Rodi e Atene-Mykonos, in quanto la valutazione sotto il profilo della concorrenza rimarrebbe la stessa a prescindere dall'inclusione dei servizi traghetto nel mercato rilevante. Questo perché, come sarà illustrato nell'analisi per singola rotta, sulle tratte in esame i servizi traghetto sono solo lontani sostituti dei servizi aerei. Per quanto riguarda i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e l'insieme dei passeggeri, il trasporto aereo e marittimo fanno parte dello stesso mercato del prodotto per la tratta Atene-Mykonos, mentre non fanno parte dello stesso mercato del prodotto per la tratta Atene-Rodi.

(21) Analogamente, in relazione alla tratta Atene-Salonicco, l'indagine di mercato ha rivelato che il trasporto ferroviario non è un'alternativa concreta al trasporto aereo poiché la sua qualità è notevolmente inferiore rispetto al servizio aereo. Su tale tratta il trasporto ferroviario non è quindi parte del mercato rilevante per tutte le categorie di passeggeri.

2. Tratte soggette a obblighi di servizio pubblico

(22) Olympic Air e Aegean sono attualmente in competizione sul mercato greco per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico, che sono aggiudicate dall'amministrazione greca per l'aviazione civile mediante gara d'appalto.

(23) Dato che è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva su tale mercato, indipendentemente dalla sua esatta definizione, la Commissione ha lasciato aperta la definizione precisa del mercato geografico e del prodotto per quanto riguarda il mercato greco per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico.

3. Assistenza a terra

(24) L'operazione ha provocato effetti a livello verticale sul mercato dell'assistenza a terra in vari aeroporti greci.

(25) In base ai precedenti relativi a questo mercato, il mercato rilevante del prodotto per la fornitura dei servizi di assistenza a terra comprende sia l'assistenza ai passeggeri che l'assistenza agli aeromobili. La Commissione, ai fini della presente decisione, ha lasciato aperta la definizione esatta di mercato geografico dato che è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva per quanto riguarda il mercato dei servizi di assistenza a terra, a prescindere da tale definizione.

4. Altri mercati

(26) L'operazione ha prodotto effetti su altri mercati, in particolare i mercati della manutenzione, riparazione e revisione, della ristorazione a bordo e della fornitura di posti aerei agli operatori turistici. Nella decisione la Commissione ha lasciato aperta la definizione esatta del mercato relativamente a tutti questi mercati in quanto è improbabile che l'operazione proposta ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva su di essi, indipendentemente dalla loro esatta definizione.

V. VALUTAZIONE SOTTO IL PROFILO DELLA CONCORRENZA

1. Quadro analitico

(27) Per valutare gli effetti di un'operazione sulla concorrenza, la Commissione confronta la situazione successiva all'operazione con la situazione che esisterebbe probabilmente in assenza dell'operazione («analisi controfattuale»).

(28) Le parti hanno affermato che il mercato greco è troppo piccolo per consentire a due vettori concorrenti come Aegean e Olympic Air di operare in maniera economicamente sostenibile e di conseguenza tutte le rotte possono essere redditizie solo se servite da un unico vettore aereo. Pertanto, le parti hanno dichiarato che, in assenza della concentrazione, Aegean e Olympic Air probabilmente avrebbero smesso di competere fra di loro su una serie di rotte nazionali e internazionali.

(29) Secondo l'indagine di mercato, non vi è motivo di ritenere che nel mercato greco non possa operare più di un vettore, eventualmente con diversi modelli commerciali. Dall'analisi della situazione concorrenziale che esisterebbe in assenza della concentrazione risulta che Olympic Air e Aegean potrebbero coesistere nel mercato greco, eventualmente in forma ristrutturata o ridimensionata.

(30) In assenza della concentrazione, Aegean e Olympic Air probabilmente continuerebbero, in un futuro prossimo, a competere su dieci tratte nazionali greche, vale a dire Atene-Chania, Atene-Kos, Atene-Mykonos, Atene-Rodi, Atene-Samos, Atene-Mitilene, Atene-Heraklion, Atene-Chios, Atene-Santorini e Atene-Salonicco. Di conseguenza, la Commissione ha valutato gli effetti dell'eliminazione della concorrenza su tali rotte interne.

(31) Per quanto riguarda le linee internazionali interessate dall'operazione, non è necessario definire la situazione che probabilmente esisterebbe in assenza della concentrazione in quanto l'operazione proposta non ostacolerebbe in misura significativa l'effettiva concorrenza su nessuna delle rotte internazionali.

2. Valutazione

2.1. Trasporto aereo di passeggeri

2.1.1. L'operazione determina quote di mercato molto elevate su molteplici rotte nazionali greche

(32) Nel periodo gennaio-giugno 2010, Olympic Air e Aegean hanno trasportato nell'insieme il [90-100 %] dei passeggeri in viaggio su voli nazionali greci e il [30-40 %] dei passeggeri in viaggio sulle rotte internazionali in partenza dall'aeroporto internazionale di Atene.

(33) Sulla base di una definizione di mercato che esclude il trasporto marittimo e ferroviario per le tratte dove queste modalità sono disponibili, l'operazione determinerebbe quote di mercato congiunte estremamente elevate, in alcuni casi fino al 100 %.

(34) Qualora i mercati rilevanti comprendano le altre modalità di trasporto (traghetto o treno, secondo la tratta), le quote di mercato congiunte di Aegean e Olympic Air sarebbero notevolmente inferiori. Tuttavia, data la ridotta pressione concorrenziale che le altre modalità di trasporto esercitano sul trasporto aereo a causa della grande differenza nelle caratteristiche del servizio, tali quote di mercato sopravvaluterebbero l'importanza degli altri mezzi di trasporto e sottostimerebbero considerevolmente la pressione concorrenziale che Aegean e Olympic Air esercitano realmente l'una sull'altra.

(35) Marfin inoltre, tramite la sua controllata Attica, ha il controllo esclusivo delle due compagnie marittime operanti in Grecia, cioè Blue Star Ferries e Superfast Ferries. Di conseguenza, la pressione concorrenziale di questi servizi di trasporto marittimo sul soggetto risultante dalla concentrazione è limitata dal fatto che essi sono controllati da Marfin.

2.1.2. Stretto rapporto di concorrenza tra Aegean e Olympic Air

(36) Aegean e Olympic Air esercitano una forte concorrenza fra di loro. Questo aspetto le distingue chiaramente dalle altre compagnie aeree nazionali, la cui attività è molto più ridotta, e dalle compagnie nazionali di trasporto marittimo che offrono servizi diversi da Aegean e Olympic Air relativamente a molti fattori importanti della concorrenza e il cui sistema tariffario sulle rotte interne è meno sofisticato.

2.1.3. Trattamento delle rotte che Olympic Air e Aegean non servono più dopo l'annuncio della concentrazione

(37) A seguito dell'esame dei documenti interni di Aegean e di Olympic Air, la Commissione ha rilevato che l'abbandono da parte di Aegean o di Olympic Air, dopo l'annuncio della concentrazione, delle tratte Atene-Cefalonia, Atene-

Limnos, Atene-Sofia, Atene-Bucarest, Atene-Ioannina, Atene-Kavala, Atene-Tirana, Atene-Vienna, Atene-Corfù, Salonicco-Chania, Salonicco-Heraklion, Salonicco-Mitilene, Salonicco-Rodi e Atene-Milano era già previsto prima dell'avvio delle discussioni relative all'operazione. Di conseguenza, il ritiro da queste rotte non è stato considerato correlato alla concentrazione.

(38) La Commissione non ha quindi preso in esame queste tratte, eccetto il collegamento Atene-Corfù riguardo al quale ha concluso che l'operazione eliminerebbe la concorrenza potenziale tra Aegean e Olympic Air.

2.1.4. Eliminazione della concorrenza reale e potenziale sulle rotte nazionali greche

Concorrenza effettiva

(39) L'operazione ostacolerebbe in maniera significativa la concorrenza effettiva a causa dell'eliminazione della concorrenza reale su nove rotte interne (Atene-Salonicco, Atene-Heraklion, Atene-Chania, Atene-Rodi, Atene-Santorini, Atene-Mitilene, Atene-Chios, Atene-Kos, Atene-Samos), indipendentemente dalla definizione di mercati distinti per i passeggeri sensibili al fattore tempo, per i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio o per tutti i passeggeri [gli ultimi due mercati comprendono eventualmente i servizi di traghetto ⁽¹⁾].

(40) Infatti, per quanto concerne i passeggeri sensibili al fattore tempo per i quali i traghetti non sono chiaramente un'alternativa, l'operazione creerebbe di fatto un monopolio ed eliminerebbe la forte concorrenza esistente tra i due operatori su tutte queste rotte, fatta eccezione per la rotta Atene-Heraklion sulla quale Sky Express effettua un servizio su piccola scala. Infatti, Athens Airways ha cessato l'attività nel settembre 2010 e nessun'altra compagnia aerea di linea è attualmente operante su queste rotte nazionali greche. Anche se Atene Airways rientrasse nel mercato, non potrebbe esercitare una pressione concorrenziale sufficiente sul nuovo soggetto frutto della concentrazione data la dimensione modesta delle sue attività. Questo vale anche per Sky Express che attualmente copre la rotta Atene-Heraklion con un volo giornaliero: la frequenza dell'insieme dei voli di Aegean e Olympic è dieci volte maggiore.

(41) Per quanto riguarda i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio, la decisione distingue tra le rotte per le quali i servizi intermodali non fanno parte dello stesso mercato dei servizi aerei (Atene-Salonicco e Atene-Rodi) e tutte le altre tratte in oggetto per le quali la questione se comprendere il trasporto marittimo nello stesso mercato è stata lasciata aperta:

a) per quanto riguarda le rotte Atene-Salonicco e Atene-Rodi, l'operazione creerebbe quote di mercato congiunte uguali o superiori al 90 % ed eliminerebbe la forte concorrenza tra i due operatori;

⁽¹⁾ In deroga a quanto sopra, le soluzioni di trasporto intermodale non sono comprese nello stesso mercato dei servizi aerei per tutte le categorie di passeggeri sulle rotte Atene-Rodi (traghetto) e Atene-Salonicco (treno).

b) lo stesso ragionamento si applica per quanto riguarda le rotte Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Santorini, Atene–Mitolene, Atene–Chios, Atene–Kos e Atene–Samos se i traghetti non vengono considerati parte dello stesso mercato. Se invece sono considerati parte dello stesso mercato, le quote di mercato delle parti (a parte il gruppo Attica controllato da Marfin) sono comprese tra il [30-70 %] per la stagione invernale 2009-2010 e tra il [10-60 %] per parte della stagione estiva 2010 (aprile-luglio 2010). La pertinenza delle quote di mercato nonché della concorrenza dei traghetti è tuttavia limitata dal fatto che questi ultimi sono nettamente più differenziati rispetto ai servizi aerei. Di conseguenza, è improbabile che dopo la concentrazione i traghetti sarebbero in grado di esercitare una pressione sul nuovo soggetto, in particolare per quanto riguarda le tariffe.

(42) Le conclusioni relative ai passeggeri non attenti ai tempi di viaggio valgono *mutatis mutandis* per l'eventuale mercato comprendente tutti i passeggeri, sebbene i livelli effettivi delle quote di mercato siano leggermente differenti.

Concorrenza potenziale

(43) L'indagine di mercato ha inoltre dimostrato che l'operazione farebbe venir meno la concorrenza potenziale tra Aegean e Olympic Air sulla tratta Atene–Corfù. Aegean e Olympic Air sono infatti concorrenti potenziali su questa tratta, soprattutto in considerazione della loro base presso l'aeroporto internazionale di Atene e del fatto che la rotta ha da sempre avuto una domanda sufficiente per consentire l'attività di (almeno) due vettori.

2.1.5. Conclusioni della valutazione per singola rotta

(44) La Commissione conclude che l'operazione ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno o in una parte sostanziale di esso, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni, in particolare a seguito della creazione di una posizione dominante nei mercati potenziali dei passeggeri sensibili al fattore tempo sulle tratte Atene–Salonico, Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Rodi, Atene–Santorini, Atene–Mitolene, Atene–Chios, Atene–Kos, e Atene–Samos e nei mercati potenziali dei passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e di tutti i passeggeri sulle tratte Atene–Rodi e Atene–Salonico. Per i mercati in cui i servizi traghetto possono essere compresi nel mercato rilevante, ossia i mercati potenziali dei passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e dell'insieme dei passeggeri sulle tratte Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Santorini, Atene–Mitolene, Atene–Chios, Atene–Kos, e Atene–Samos, non è necessario giungere a conclusioni definitive circa la creazione di una posizione dominante, dato che, anche in assenza di tale posizione, la concentrazione ostacolerebbe comunque in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno a causa dell'eliminazione della concorrenza particolarmente stretta fra Aegean e Olympic Air e quindi

dell'importante pressione concorrenziale che le compagnie aeree esercitano l'una sull'altra prima dell'operazione.

(45) Inoltre, la concentrazione ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno eliminando un nuovo operatore potenziale credibile sulla tratta Atene–Corfù.

(46) Al contrario, non sono sorte riserve relative alla concorrenza riguardo alle altre rotte nazionali e internazionali sulle quali Aegean e Olympic Air competono attualmente. Ciò perché su tali rotte, anche dopo la concentrazione, il nuovo soggetto dovrebbe infatti affrontare una concorrenza sufficiente.

2.1.6. L'ingresso di nuovi operatori sulle rotte nazionali non è probabile, rapido e sufficiente

(47) La decisione ha anche valutato in che misura l'eventuale ingresso di nuovi operatori dopo la concentrazione potrebbe condizionare il comportamento del nuovo soggetto relativamente alle rotte sulle quali la concorrenza tra Aegean e Olympic Air sarebbe eliminata o fortemente ridotta. Affinché un nuovo ingresso possa essere considerato un vincolo concorrenziale sufficiente, occorre dimostrare che sia probabile, rapido e sufficiente al fine di ripristinare la pressione concorrenziale che Aegean e Olympic Air continuerebbero a esercitare l'una sull'altra in assenza dell'operazione.

(48) L'indagine di mercato ha dimostrato che su tutte le rotte nazionali greche esistono una serie di importanti ostacoli all'ingresso e/o all'espansione ed è quindi improbabile che dei concorrenti nazionali o stranieri entrino nel mercato dopo la concentrazione ed esercitino una pressione concorrenziale credibile sul nuovo soggetto. Secondo la Commissione, per condizionare il comportamento del soggetto risultante dalla concentrazione sulle rotte nazionali greche, il nuovo operatore dovrebbe avere base presso l'aeroporto internazionale di Atene e sviluppare un marchio in grado di raggiungere una notorietà simile a quella di Aegean e di Olympic Air. Inoltre il nuovo operatore dovrebbe far fronte a elevati costi irrecuperabili, avere accesso al traffico di transito nazionale e internazionale e creare una rete di canali di distribuzione in Grecia.

(49) La Commissione ha constatato che, in seguito all'operazione, l'ingresso di nuovi operatori nel mercato non sarebbe probabile, rapido e sufficiente per condizionare l'impresa risultante dalla concentrazione.

2.2. Tratte soggette a obblighi di servizio pubblico

(50) La decisione conclude che è improbabile che l'operazione ostacoli gravemente la concorrenza effettiva nel mercato per l'attribuzione di tratte soggette a obblighi di servizio pubblico dato che il nuovo soggetto continuerebbe a dover affrontare la concorrenza di operatori già insediati in tale mercato, in particolare di Sky Express e di Astra.

(51) Inoltre, due compagnie aeree (Danish Air Transport e la rumena Carpatair) hanno manifestato un chiaro interesse a presentare un'offerta nell'ambito della prossima gara d'appalto per l'aggiudicazione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico e l'indagine di mercato ha confermato che le compagnie aeree, su tale tipo di rotte, possono cominciare l'attività su scala relativamente modesta, contrariamente a quanto avviene per i voli di linea.

2.3. Assistenza a terra negli aeroporti greci

(52) La Commissione ha analizzato il problema della relazione verticale tra il mercato dell'assistenza a terra e il mercato del trasporto aereo, nonché la probabilità che Olympic Handling, Goldair (partecipata da Vassilakis) e i concorrenti indipendenti Swissport International e Swissport Hellas Sud coordinino le loro attività dopo la concentrazione.

(53) Dall'indagine di mercato è emerso che, anche se il nuovo soggetto dovesse tentare di influenzare il comportamento di Goldair sul mercato, Swissport sarebbe in grado di ostacolare i tentativi di coordinamento. Quest'ultimo, infatti, è un operatore credibile e con una posizione di forza nel mercato greco dei servizi di assistenza a terra, sul quale persegue una strategia aggressiva per guadagnare una maggiore quota di mercato.

(54) Pertanto, la Commissione ha concluso che è improbabile che l'operazione produca effetti coordinati perché la struttura del mercato dopo la concentrazione non incentiverà maggiormente gli operatori del mercato a concludere accordi collusivi. Per quanto riguarda la relazione verticale tra il trasporto aereo e i servizi di assistenza a terra, dall'indagine di mercato non è emerso che l'operazione produrrebbe effetti a livello verticale.

(55) Pertanto, è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato greco dell'assistenza a terra.

2.4. Altri mercati

(56) Sulla base dei risultati dell'indagine di mercato, è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato dei servizi di manutenzione, riparazione e revisione e della ristorazione a bordo (collegato verticalmente al mercato del trasporto aereo di passeggeri) e nel mercato della fornitura di posti aerei agli operatori turistici, sui quali Olympic è presente solo in misura limitata.

VI. INCREMENTI DI EFFICIENZA

(57) Come indicato negli orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali, spetta alle parti dimostrare che gli incrementi di efficienza ottenuti controbilanciano gli effetti anticoncorrenziali di una concentrazione. Le parti dovrebbero dimostrare che le tre condizioni cumulative seguenti sono soddisfatte: i) i miglioramenti di efficienza andranno a beneficio dei consumatori, ii) sono specificamente legati alla concentrazione e iii) sono verificabili⁽¹⁾.

(58) Le parti non hanno dimostrato che le condizioni di cui sopra sono soddisfatte nel caso di specie.

⁽¹⁾ Orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali, punto 78.

VII. ANALISI DELLA SITUAZIONE FINANZIARIA DELLE PARTI

(59) La Commissione ha inoltre analizzato la situazione finanziaria complessiva delle parti.

(60) La valutazione effettuata dalla Commissione ha portato a concludere che le prospettive di Aegean sono positive, indipendentemente dalla concentrazione.

(61) Per quanto riguarda la situazione generale di Olympic Air, è emerso che aveva subito delle perdite. In particolare, Olympic Air nella sua fase di avvio ha seguito una politica dei prezzi aggressiva che ha avuto conseguenze sulle entrate. Tuttavia, dall'indagine della Commissione risulta che sono in corso misure di ristrutturazione e la redditività di Olympic Air è andata costantemente migliorando.

(62) È quindi probabile che, con ulteriori misure di ristrutturazione, i risultati finanziari di Olympic Air migliorino ulteriormente nel prossimo futuro. Inoltre, Olympic Air appartiene a Marfin e quindi la sua situazione finanziaria dovrebbe essere considerata nel contesto più ampio della situazione finanziaria della sua unica impresa madre. Tenuto conto del livello dei costi relativi a un ipotetico ritiro di Olympic Air dal mercato, Marfin ha interesse a continuare a finanziare la sua controllata o a venderla piuttosto che accollarsi perdite finanziarie.

(63) Sebbene le parti non lo avessero richiesto, la Commissione ha deciso di analizzare la situazione di Olympic rispetto ai tre criteri di cui al punto 90 degli orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali⁽²⁾. A tale riguardo, l'indagine di mercato ha evidenziato che:

a) è improbabile che, in assenza della concentrazione, Olympic Air sia costretta a uscire dal mercato nel prossimo futuro;

b) è probabile che esistano alternative con effetti anticoncorrenziali meno gravi della concentrazione proposta; e

c) in assenza della concentrazione i beni produttivi di Olympic Air non uscirebbero inevitabilmente dal mercato, in particolare perché il marchio è un attivo estremamente interessante, che probabilmente troverebbe un acquirente che lo utilizzerebbe per operare voli nel mercato greco.

⁽²⁾ Conformemente al punto 90 degli orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali «Per l'ammissibilità dell'eccezione dell'impresa in stato di crisi la Commissione considera che siano particolarmente rilevanti i tre criteri che seguono. Primo, l'impresa che si presume sia sul punto di fallire sarebbe, entro breve tempo, costretta ad uscire dal mercato a causa di difficoltà finanziarie, se non venisse rilevata da un'altra impresa. Secondo, non vi è un'acquisizione alternativa che avrebbe effetti anticoncorrenziali meno gravi di quelli derivanti dalla concentrazione notificata. Terzo, in assenza della concentrazione, i beni produttivi dell'impresa in stato di crisi uscirebbero inevitabilmente dal mercato». Per chiarezza, è opportuno osservare che le parti non hanno invocato la cosiddetta «eccezione dell'impresa in stato di crisi».

(64) Secondo le conclusioni della decisione, il deterioramento della struttura concorrenziale che si produrrebbe a seguito della concentrazione sarebbe una conseguenza diretta della stessa.

VIII. IMPEGNI

(65) Al fine di eliminare le riserve relative alla concorrenza sollevate dalla Commissione, le parti hanno presentato degli impegni, che sono stati modificati in tre occasioni. Tutte le versioni degli impegni proposti dalle parti hanno una caratteristica comune: consistono principalmente nella cessione di un certo numero di slot nei vari aeroporti greci collegati dalle rotte per le quali erano stati segnalati problemi di concorrenza. Le misure correttive relative agli slot sono inoltre accompagnate da impegni accessori, ad esempio la possibilità offerta ai nuovi operatori di a) concludere un accordo di *interlining* ⁽¹⁾ con il soggetto risultante dalla concentrazione relativamente alle rotte problematiche e b) partecipare al programma fedeltà dell'impresa risultante dalla concentrazione per i collegamenti che gestirebbero.

(66) Gli impegni relativi agli slot prevedevano la concessione dei diritti pregressi («grandfathering rights») acquisiti sugli slot ceduti, dopo il loro utilizzo da parte del nuovo concorrente per [0-6] stagioni IATA consecutive ⁽²⁾. Gli slot ceduti si scosterebbero di [0-15] minuti dagli orari richiesti dal nuovo concorrente.

(67) Inoltre, le parti hanno proposto di concedere l'accesso a condizioni non discriminatorie ai servizi di assistenza a terra e ai servizi di manutenzione, riparazione e revisione prestati dal soggetto risultante dalla concentrazione nell'aeroporto internazionale di Atene o in qualsiasi aeroporto di destinazione delle nove rotte di cui sopra.

(68) Gli impegni dovevano rimanere validi per (riservato) o fino a che i nuovi operatori non avessero acquisito una quota di mercato complessiva di (riservato) sulle singole rotte.

(69) La Commissione ha condotto due indagini di mercato per raccogliere l'opinione degli operatori del mercato rilevante circa l'efficacia delle misure correttive proposte.

(70) Nel caso di specie, le principali barriere all'accesso non riguardano la disponibilità degli slot, né gli altri aspetti oggetto degli impegni accessori. In effetti, la maggior parte degli aeroporti interessati dal presente caso non hanno problemi di congestione e le autorità aeroportuali competenti mettono a disposizione gratuitamente un numero sufficiente di slot. Dall'indagine di mercato è emerso che né i vettori internazionali né i nazionali greci hanno un progetto credibile di entrare nel mercato. Di conseguenza, dopo la concentrazione non ci sarebbero ingressi probabili, rapidi e sufficienti per poter condizionare il comportamento del nuovo soggetto in materia tariffaria.

(71) Analogamente a casi precedenti, la valutazione ha preso in considerazione il fattore attenuante della situazione di crisi nella quale versa la Grecia, perché potrebbe avere un impatto sui reali progetti di ingresso di potenziali operatori.

IX. CONCLUSIONI

(72) La concentrazione notificata mediante la quale i gruppi Vassilakis, Marfin Investment e Laskaridis acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo comune di una nuova impresa risultante da una concentrazione, comprendente le attività delle imprese Aegean Airlines SA, Olympic Air SA, Olympic Handling SA e Olympic Engineering SA, è dichiarata incompatibile con il mercato interno e con l'accordo SEE.

⁽¹⁾ Un accordo di *interlining* è un accordo tra due o più compagnie aeree in base al quale le parti contraenti accettano i documenti di viaggio (biglietti) dell'altra parte.

⁽²⁾ Per le rotte effettuate solo durante la stagione estiva o la stagione invernale, dopo 4 stagioni estive o invernali.

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA
COMMERCIALE COMUNE

COMMISSIONE EUROPEA

Avviso di imminente scadenza di alcune misure antidumping

(2012/C 195/11)

1. A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea ⁽¹⁾, la Commissione europea informa che, salvo avvio di un riesame secondo la procedura che segue, le misure antidumping sottoindicate scadranno alla data specificata nella tabella sottostante.

2. Procedura

I produttori dell'Unione possono presentare una domanda scritta di riesame. Tale domanda deve contenere sufficienti elementi di prova del fatto che, una volta scadute le misure, esiste il rischio del persistere o della reiterazione del dumping e del pregiudizio.

Qualora la Commissione decida di effettuare un riesame delle misure in questione, gli importatori, gli esportatori, i rappresentanti del paese esportatore e i produttori dell'Unione avranno la possibilità di sviluppare o di confutare le questioni esposte nella domanda di riesame oppure di presentare osservazioni in merito.

3. Termine

I produttori dell'Unione possono presentare per iscritto una domanda di riesame sulla base di quanto precede, da far pervenire alla Commissione europea, direzione generale del Commercio (unità H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles, Belgium ⁽²⁾ in qualsiasi momento dopo la data di pubblicazione del presente avviso, ma non oltre tre mesi prima della data indicata nella tabella.

4. Il presente avviso è pubblicato in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009.

Prodotto	Paese/i di origine o di esportazione	Misure	Riferimento	Data di scadenza ⁽¹⁾
Coke di carbone in pezzi di diametro superiore a 80 mm (coke 80 +)	Repubblica popolare cinese	Dazio anti-dumping	Regolamento (CE) n. 239/2008 del Consiglio (GU L 75 del 18.3.2008, pag. 22)	19.3.2013

⁽¹⁾ Le misure scadono alla mezzanotte del giorno indicato nella presente colonna.

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2012 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 310 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	840 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

