

Gazzetta ufficiale

C 137

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

57° anno
7 maggio 2014

Sommario

II Comunicazioni

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

Commissione europea

2014/C 137/01	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso M.7200 – Lenovo/IBM x86 server business) ⁽¹⁾	1
---------------	---	---

IV Informazioni

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

Commissione europea

2014/C 137/02	Tassi di cambio dell'euro	2
2014/C 137/03	Parere del Comitato consultivo in materia di concentrazioni formulato nella riunione del 18 gennaio 2013 in merito a un progetto di decisione concernente il caso COMP/M.6570 — UPS/TNT Express — Relatore: Austria	3
2014/C 137/04	Relazione finale del consigliere-auditore — UPS/TNT Express (COMP/M.6570)	4
2014/C 137/05	Sintesi della decisione della Commissione del 30 gennaio 2013 che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato interno e con il funzionamento dell'accordo SEE (caso COMP/M. 6570 — UPS/TNT Express) [notificata con il numero C(2013)431 final] ⁽¹⁾	8

IT

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

2014/C 137/06	Comunicazione della Commissione concernente il quantitativo per il quale non sono state presentate domande, da aggiungere al quantitativo fissato per il sottoperiodo dal 1° luglio al 30 settembre 2014 nell'ambito di taluni contingenti aperti dall'Unione europea per prodotti dei settori delle carni di pollame, delle uova e delle ovoalbumine	18
---------------	---	----

INFORMAZIONI PROVENIENTI DAGLI STATI MEMBRI

2014/C 137/07	Pubblicazione delle decisioni degli Stati membri in merito al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle licenze d'esercizio ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) ⁽¹⁾	19
---------------	---	----

V Avvisi

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione europea

2014/C 137/08	Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni) ⁽¹⁾	42
---------------	---	----

⁽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 M.7200 – Lenovo/IBM x86 server business)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/C 137/01)

Il 29 aprile 2014, la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato interno. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio⁽¹⁾. 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 32014M7200. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

⁽¹⁾ GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1.

IV

(Informazioni)

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

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

6 maggio 2014

(2014/C 137/02)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,3945	CAD	dollari canadesi	1,5232
JPY	yen giapponesi	141,89	HKD	dollari di Hong Kong	10,8103
DKK	corone danesi	7,4641	NZD	dollari neozelandesi	1,5909
GBP	sterline inglesi	0,82115	SGD	dollari di Singapore	1,7387
SEK	corone svedesi	9,0666	KRW	won sudcoreani	1 431,82
CHF	franchi svizzeri	1,2169	ZAR	rand sudafricani	14,6440
ISK	corone islandesi		CNY	renminbi Yuan cinese	8,6829
NOK	corone norvegesi	8,2420	HRK	kuna croata	7,5863
BGN	lev bulgari	1,9558	IDR	rupia indonesiana	16 059,02
CZK	corone ceche	27,438	MYR	ringgit malese	4,5377
HUF	fiorini ungheresi	307,03	PHP	peso filippino	61,729
LTL	litas lituani	3,4528	RUB	rublo russo	49,4230
PLN	zloty polacchi	4,2019	THB	baht thailandese	45,094
RON	leu rumeni	4,4420	BRL	real brasiliano	3,1202
TRY	lire turche	2,9183	MXN	peso messicano	18,1675
AUD	dollari australiani	1,4932	INR	rupia indiana	83,8060

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

Parere del Comitato consultivo in materia di concentrazioni formulato nella riunione del 18 gennaio 2013 in merito a un progetto di decisione concernente il caso COMP/M.6570 — UPS/TNT Express

Relatore: Austria

(2014/C 137/03)

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 unionale ai sensi dell'articolo 1 del regolamento sulle concentrazioni.
3. Il Comitato consultivo concorda con le definizioni dei mercati geografici e del prodotto rilevanti indicate dalla Commissione nel progetto di decisione.
4. In particolare, il comitato consultivo concorda sul fatto che esista un mercato separato dei servizi di spedizione express all'interno del SEE (internazionale) che è di ambito nazionale.
5. Il comitato consultivo concorda con la valutazione della Commissione secondo cui la concentrazione notificata non ostacolerà in modo significativo una concorrenza effettiva sui mercati interessati nei seguenti settori: 1) trasporto aereo di merci, 2) spedizione merci e 3) logistica contrattuale.
6. Il Comitato consultivo concorda con la valutazione della Commissione secondo cui la concentrazione notificata, così come proposta dalle parti notificanti, è suscettibile di dar luogo a effetti orizzontali non coordinati che ostacolerebbero in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato della fornitura di servizi di spedizione express all'interno del SEE, nei seguenti paesi:

— Bulgaria,	— Malta,
— Repubblica ceca,	— Paesi Bassi,
— Danimarca,	— Polonia,
— Estonia,	— Romania,
— Finlandia,	— Slovacchia,
— Ungheria,	— Slovenia,
— Lettonia,	— Svezia.
— Lituania,	
7. Il Comitato consultivo concorda con l'analisi degli incrementi di efficienza effettuata dalla Commissione, in particolare riguardo alla compensazione a fronte dell'aumento di prezzo stimato, e con la conclusione che tali incrementi non sono tali da eliminare gli ostacoli significativi a una concorrenza effettiva derivanti dall'operazione notificata nei mercati identificati al punto precedente.
8. Il Comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che, tenuto conto del numero estremamente limitato di potenziali acquirenti idonei per qualsiasi attività ceduta, si renda necessario un acquirente iniziale («up-front buyer») o una soluzione preventiva.
9. Il Comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che gli impegni proposti dalla parte notificante il 29 novembre 2012, come modificati il 16 dicembre 2012 e il 3 gennaio 2013, non sciolgano i dubbi sotto il profilo della concorrenza espressi dalla Commissione e non rimuovano gli ostacoli considerevoli a una concorrenza effettiva derivanti dall'operazione notificata.
10. Il Comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che la concentrazione notificata debba essere dichiarata incompatibile con il mercato interno e con il funzionamento dell'accordo SEE, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, e dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni e dell'articolo 57 dell'accordo SEE.

Relazione finale del consigliere-auditore ⁽¹⁾

UPS/TNT Express

(COMP/M.6570)

(2014/C 137/04)

I. CONTESTO

1. Il 15 giugno 2012 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento sulle concentrazioni ⁽²⁾, con cui UPS acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo esclusivo di TNT mediante offerta pubblica in base alla normativa neerlandese (UPS e TNT sono denominati in appresso «le parti»). Il 20 luglio 2012, la Commissione ha quindi avviato un procedimento ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c) del regolamento sulle concentrazioni.

II. PROCEDURA SCRITTA

Comunicazione delle obiezioni

2. Il 19 ottobre 2012 la Commissione ha trasmesso a UPS una comunicazione delle obiezioni, concedendole 10 giorni lavorativi per presentare una risposta scritta. La valutazione preliminare della Commissione contenuta nella comunicazione delle obiezioni segnalava preoccupazioni sotto il profilo della concorrenza suscitate dalla concentrazione notificata per quanto riguarda i mercati internazionali all'interno del SEE per i servizi di spedizione express di piccoli pacchi in 29 Stati membri del SEE.

Accesso al fascicolo

3. UPS ha avuto accesso al fascicolo su CD-ROM il 22, il 26 e il 29 ottobre, il 28 novembre, il 13 e il 21 dicembre 2012 e il 17 gennaio 2013. Sono inoltre state allestite due sale dati relative a questo caso: una, contenente una selezione di estratti di presentazioni interne e di risposte alle richieste di informazioni di FedEx, accessibile, con il consenso di quest'ultima, il 26 e 29 ottobre 2012 cui hanno partecipato tre consulenti esterni di UPS; e l'altra, contenente dati relativi alle gare, accessibile il 26 ottobre 2012 cui hanno partecipato i consulenti economici di UPS.

4. Il 25 ottobre 2012 UPS ha inviato una richiesta di un ulteriore accesso al fascicolo, a cui la DG Concorrenza ha risposto parzialmente, fornendo versioni dei documenti con meno omissis e concedendo l'accesso dei consulenti esterni di UPS a una sala dati; ma la DG Concorrenza ha anche in parte respinto la suddetta richiesta. Successivamente UPS ha portato la questione alla conoscenza del consigliere-auditore, chiedendo un ulteriore accesso alle presentazioni interne di FedEx che illustravano i piani di espansione della società in Europa e i cui estratti erano già stati visionati dai consulenti esterni di UPS nella sala dati. Nella sua richiesta, UPS sostiene di avere un «*diritto inequivocabile*» ad esaminare tutti i documenti presentati da FedEx privi di interventi redazionali, considerato il ruolo chiave svolto nelle indagini da quest'ultima, che è intervenuta quasi in qualità di «*ricorrente*», fornendo le «*prove principali*» contro l'operazione proposta. Secondo UPS, l'accesso a tali documenti le avrebbe consentito di comprendere le obiezioni di FedEx nei confronti dell'operazione proposta e di valutare la plausibilità delle informazioni presentate dalla società sulla base di altre informazioni contenute nel fascicolo e di informazioni disponibili pubblicamente.

5. Il consigliere-auditore ha respinto la richiesta di UPS per i motivi di seguito descritti. In primo luogo, UPS non beneficia di alcun «*diritto inequivocabile*» a visionare tutti i documenti senza omissis di FedEx contenuti nel fascicolo della Commissione esigibile a fronte della presunta posizione speciale di FedEx nel presente procedimento. Le regole e le norme di accesso al fascicolo non variano in funzione della posizione assunta da un soggetto che fornisce informazioni. In secondo luogo, UPS ha avuto pieno accesso, via CD-ROM o tramite l'allestimento di sale dati, agli elementi probatori a suo carico adottati dalla Commissione nella comunicazione delle obiezioni. In terzo luogo, le informazioni omesse consistono in segreti e dati aziendali molto sensibili e UPS non ha dimostrato che l'accesso a tali informazioni sia «*indispensabile*» per l'esercizio dei propri diritti di difesa, come previsto dall'articolo 8, paragrafo 4, della decisione 2011/695/UE. Infine, al consigliere-auditore non risulta, come invece sostenuto da UPS, che il contenuto dei documenti revisionati presentati da FedEx non fosse coerente con le conclusioni formulate dalla Commissione nella comunicazione delle obiezioni in relazione ai piani di espansione di FedEx.

⁽¹⁾ Redatta ai sensi degli articoli 16 e 17 della decisione del presidente della Commissione europea, del 13 ottobre 2011, relativa alla funzione e al mandato del consigliere-auditore per taluni procedimenti in materia di concorrenza, GU L 275 del 20.10.2011, pag. 29 («decisione 2011/695»).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese, GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

6. Tuttavia, poiché il fascicolo della Commissione non contiene descrizioni delle presentazioni interne non accessibili, il consigliere-auditore ha chiesto a FedEx di fornire elementi a sostegno delle sue richieste di riservatezza e una sintesi delle informazioni omesse, in modo da garantire a UPS le condizioni per l'esercizio pieno dei propri diritti di difesa.

7. UPS ha anche chiesto il pieno accesso ad altri documenti di FedEx. Poiché quando tale richiesta era ancora in fase di analisi da parte del consigliere-auditore la parte notificante ha ricevuto dalla DG Concorrenza versioni con meno omissis di alcuni di questi documenti, il consigliere-auditore ha ritenuto che la richiesta fosse stata soddisfatta. Per gli altri documenti, il consigliere-auditore ha demandato la questione, a norma dell'articolo 3, paragrafo 7, della decisione 2011/695/UE, alla DG Concorrenza, visto che UPS non si era rivolta in primo luogo a tale DG.

Soggetti terzi

8. Tre concorrenti delle parti coinvolte nella concentrazione (DHL, FedEx e GeoPost) e un aeroporto, (aeroporto di Liegi), dopo aver dimostrato «*interesse sufficiente*» ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento sulle concentrazioni, hanno avuto la possibilità di essere sentiti per iscritto e oralmente in qualità di soggetti terzi.

Informazioni migliori

9. DHL e FedEx si sono lamentate del fatto che la versione della comunicazione delle obiezioni che hanno ricevuto risultava talmente revisionata da non consentire una comprensione agevole della natura e dell'oggetto del procedimento in materia di concentrazioni. In particolare, DHL ha chiesto la divulgazione delle sezioni della comunicazione delle obiezioni che analizzavano gli incrementi di efficienza, la concentrazione del prezzo e i dati relativi alle offerte.

10. La DG Concorrenza ha respinto tale critica spiegando che l'informazione di soggetti terzi è lasciata alla sua discrezione, fintantoché viene soddisfatto il requisito minimo previsto dalla legge.

Accesso alla risposta alla comunicazione delle obiezioni

11. Per prepararsi all'audizione orale, FedEx ha chiesto di accedere a una versione non riservata della risposta di UPS alla comunicazione delle obiezioni in quanto prevedeva che una parte delle osservazioni formulate da UPS si riferissero alla posizione particolare di FedEx nel presente procedimento.

12. Il consigliere-auditore ha respinto la richiesta, sottolineando che né la legge applicabile, né le migliori pratiche della Commissione conferiscono il diritto a soggetti terzi di ottenere la risposta della parte notificante alla comunicazione delle obiezioni. La Commissione è inoltre dotata di tutti i mezzi investigativi e di altra natura necessari ad accertare il valore probatorio delle informazioni ricevute. L'audizione orale non rappresenta pertanto l'unica sede, né necessariamente quella più appropriata, per stabilire la credibilità dei soggetti terzi. Inoltre, poiché UPS ha affrontato la questione della sua credibilità nella presentazione in occasione dell'audizione orale, FedEx è stata informata riguardo alle argomentazioni principali prodotte da UPS e ha avuto la possibilità di confutarle.

III. PROCEDURA ORALE

13. Su richiesta della parte notificante, il 12 novembre 2012 si è svolta un'audizione orale, nel corso della quale hanno avuto luogo tre sessioni a porte chiuse: due di queste hanno riguardato la presentazione di UPS sulle efficienze e l'analisi della concentrazione del prezzo; la terza sessione ha riguardato la presentazione di FedEx sulla portata e la copertura del servizio per le sue operazioni in Europa. Per la parte notificante hanno partecipato gli stessi consulenti esterni presenti nella sala dati il 26 e il 29 ottobre.

14. UPS ha anche chiesto una sessione a porte chiuse per una presentazione sulla teoria del pregiudizio, ove il rappresentante di TNT avrebbe illustrato il comportamento dei consumatori sulla base di studi di casi specifici per paese. Il consigliere-auditore ha respinto tale richiesta ritenendo che, per soddisfare il diritto di UPS ad essere sentita oralmente, non fosse necessario che il rappresentante di TNT facesse riferimento a informazioni riservate. Inoltre, il consigliere-auditore ha ritenuto che la presenza di concorrenti durante la presentazione di TNT sarebbe stata utile a chiarire fatti rilevanti, poiché anch'essi hanno clienti e possono esprimere osservazioni sul loro comportamento. Ciò è effettivamente avvenuto e nel corso dell'audizione DHL ha preso posizione su alcuni aspetti legati alla domanda.

IV. PROCEDURA A SEGUITO DELL'AUDIZIONE ORALE

Misure correttive

15. Nel novembre 2012 la parte notificante ha presentato un primo pacchetto di misure che la Commissione ha però ritenuto insufficienti a risolvere i problemi di concorrenza derivanti dalla concentrazione. Successivamente, nel dicembre 2012 e nel gennaio 2013, UPS ha presentato due misure correttive rivedute, consistenti nella cessione di attività in un certo numero di paesi dell'UE in cui erano stati rilevati problemi di concorrenza. Tuttavia la Commissione ha valutato insufficienti anche queste misure correttive, in particolare ritenendo che l'acquirente proposto non fosse adeguato e che non avesse le caratteristiche per divenire un futuro concorrente effettivo nel SEE.

Lettera di esposizione dei fatti

16. Il 21 dicembre 2012, la Commissione ha inviato a UPS una lettera di esposizione dei fatti contenente ulteriori elementi probatori a sostegno delle conclusioni in merito alla posizione concorrenziale di FedEx in 14 Stati membri. UPS ha avuto due giorni lavorativi per presentare una risposta scritta. Nelle osservazioni scritte di UPS si afferma che la lettera di esposizione dei fatti è stata inviata in un momento in cui l'impresa non aveva più alcuna possibilità di modificare le misure correttive proposte. UPS inoltre chiedeva nuovamente di accedere ai documenti interni di FedEx, istanza che la DG Concorrenza ha ancora una volta respinto. Infine, UPS chiedeva i verbali delle riunioni tra la Commissione e FedEx, che le sono stati forniti.

17. UPS non si è rivolta in primo luogo al consigliere-auditore in conformità dell'articolo 3, paragrafo 7, della decisione 2011/695/UE, il quale non era quindi tenuto ad intervenire sulla questione. Tuttavia, per quanto riguarda la tempistica della lettera di esposizione dei fatti, il consigliere-auditore non ritiene che i diritti della difesa di UPS siano stati lesi. L'impresa avrebbe infatti avuto il tempo sufficiente per modificare le misure correttive, come confermato dal fatto che essa aveva presentato nuove misure correttive un giorno prima di inviare le proprie osservazioni scritte. Cosa più importante, la lettera di esposizione dei fatti non modifica la portata e il contenuto della valutazione della Commissione sotto il profilo della concorrenza, come è stato reso noto a UPS nel corso delle riunioni successive all'audizione orale. Pertanto, la lettera di esposizione dei fatti non introduce nuovi elementi dei quali UPS avrebbe potuto tener conto prima della preparazione di un nuovo pacchetto di misure correttive. Per quanto riguarda l'accesso ai documenti interni di FedEx, si rimanda alle osservazioni di cui sopra (punto 5).

18. Il 21 gennaio 2013, UPS ha chiesto al consigliere-auditore di riesaminare il rifiuto della DG Concorrenza di consentirle l'accesso ai documenti interni di FedEx, concernenti in particolare i piani di espansione di quest'ultima, e di correggere gli elementi ritenuti da UPS inesatti in merito alla portata e alla tempistica di accesso al fascicolo in relazione al presente rapporto finale. Dopo aver effettuato il riesame richiesto, il consigliere-auditore non ha riscontrato alcuna violazione del diritto di UPS di accesso al fascicolo. In primo luogo, per quanto riguarda l'accesso concesso al fascicolo, UPS ha avuto l'opportunità di visionare tutti gli elementi probatori, comprese le informazioni riservate concernenti i piani di espansione di FedEx, e sui quali si sono basate la comunicazione delle obiezioni e la lettera di esposizione dei fatti. L'accesso non si limitava alle informazioni relative ai 15 paesi in cui si sono riscontrati ostacoli significativi ad una concorrenza effettiva ma è stato concesso anche alle sintesi per tutti i paesi del SEE oggetto di tali piani. UPS ha anche avuto accesso a tutte le altre comunicazioni di FedEx, salvo per le informazioni riservate ivi contenute. Per quanto riguarda invece le informazioni riservate di FedEx, UPS ha ricevuto le motivazioni che giustificavano gli omissis e una descrizione o una sintesi delle parti inaccessibili. Alla luce di quanto precede, il consigliere-auditore reputa che le norme relative all'accesso al fascicolo siano state rispettate. In secondo luogo, per quanto riguarda la tempistica dell'accesso al fascicolo, dato che UPS non ha sufficientemente motivato le proprie dichiarazioni, il consigliere-auditore non ha potuto procedere ad un riesame di tale aspetto.

19. Nella richiesta di UPS si lascia intendere che la Commissione avrebbe ritirato le obiezioni mosse nei confronti di alcuni Stati membri soltanto dopo aver riesaminato i piani di espansione di FedEx sulla base di documenti interni presentati prima della comunicazione delle obiezioni e di nuove informazioni fornite successivamente. In base alle informazioni che il consigliere-auditore ha ricevuto dalla DG Concorrenza tale affermazione non corrisponde al vero. La Commissione ha modificato le proprie obiezioni alla luce delle nuove informazioni ottenute da FedEx e, aspetto altrettanto importante, ha effettuato nuovamente un'analisi della concentrazione di prezzo e una valutazione degli incrementi delle efficienze, che sono state in gran parte possibili solo dopo la ricezione di ulteriori informazioni da parte di UPS.

V. PROGETTO DI DECISIONE DELLA COMMISSIONE

20. Secondo il consigliere-auditore, il progetto di decisione concerne unicamente obiezioni per le quali è stata accordata alle parti interessate la possibilità di rendere noto il proprio punto di vista.

VI. OSSERVAZIONI CONCLUSIVE

21. Nel complesso, il consigliere-auditore conclude che, nel caso di specie, l'esercizio effettivo dei diritti procedurali di tutte le parti è stato rispettato.

Michael ALBERS

Sintesi della decisione della Commissione**del 30 gennaio 2013****che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato interno e con il funzionamento dell'accordo SEE****(caso COMP/M. 6570 — UPS/TNT Express)***[notificata con il numero C(2013)431 final]***(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/C 137/05)

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato una decisione in merito a un caso di concentrazione conformemente al regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese⁽¹⁾, in particolare all'articolo 8, paragrafo 3, di tale regolamento. Una versione non riservata del testo integrale della decisione nella lingua facente fede per il caso in oggetto è disponibile sul sito Internet della direzione generale della Concorrenza, all'indirizzo: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. LE PARTI

1. United Parcel Service Inc («**UPS**» – Stati Uniti d'America), uno dei più grandi fornitori di servizi logistici al mondo, opera prevalentemente nei settori della consegna di piccoli pacchi, del trasporto merci e della logistica contrattuale. Il centro logistico di UPS nell'Unione europea si trova a Colonia, in Germania.
2. TNT Express N.V. («**TNT**» – Paesi Bassi) è attiva nei settori della consegna di piccoli pacchi e del trasporto merci. Il centro logistico della rete europea di TNT si trova a Liegi, in Belgio.

II. FUNZIONAMENTO E DIMENSIONE UE

3. Il 15 giugno 2012, conformemente all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio (il «**regolamento sulle concentrazioni**»), la Commissione ha ricevuto la notifica di un progetto di concentrazione in base al quale UPS intendeva acquisire, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo esclusivo di TNT tramite un'offerta pubblica di acquisto conformemente alla legge dei Paesi Bassi in materia⁽²⁾ (la «**concentrazione**»). UPS e TNT sono denominati in appresso «**le parti**».
4. A norma dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni, l'operazione aveva una dimensione UE.

III. PROCEDIMENTO

5. Al termine dell'indagine di mercato della prima fase del procedimento, la Commissione ha concluso che la concentrazione sollevava seri dubbi in termini di compatibilità con il mercato interno e con l'accordo SEE. Il 20 luglio 2012, la Commissione ha pertanto avviato la seconda fase del procedimento ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sulle concentrazioni.
6. Il 19 ottobre 2012 è stata inviata una comunicazione degli addebiti alle parti, che hanno avuto la possibilità di esprimere le proprie osservazioni tramite una risposta scritta e un'audizione orale che ha avuto luogo il 12 novembre 2012.
7. Il 29 novembre 2012, la parte notificante ha presentato una serie di impegni ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Nuovi impegni sono stati presentati il 16 dicembre 2012 e il 3 gennaio 2013.
8. Il 21 dicembre 2012 è stata inviata una lettera di esposizione dei fatti a UPS. Quest'ultima, il 4 gennaio 2013 ha comunicato per iscritto le proprie osservazioni in merito.
9. Il 30 gennaio 2013, la Commissione ha adottato, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni, una decisione con cui ha dichiarato la concentrazione incompatibile con il mercato interno e con l'accordo SEE (la «**decisione**»).

⁽¹⁾ G.U. 24 del 29.1.2004, pag. 1.

⁽²⁾ Pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 186 del 26.6.2012, pag. 9.

IV. VALUTAZIONE SOTTO IL PROFILO DELLA CONCORRENZA

1. Descrizione del settore della consegna di piccoli pacchi

10. L'industria della consegna di piccoli pacchi evidenzia almeno due caratteristiche principali:

a) notevoli economie di densità/scala, trattandosi di **un'industria di rete**. I costi di prelievo e di consegna rientrano tra i principali costi diretti sostenuti dai fornitori di servizi di consegna di pacchi. Inoltre, è importante che il servizio copra *sia* l'origine che la destinazione;

b) offerta di servizi molto differenziati, in quanto i fornitori sono in grado di differenziare i servizi rispetto a una serie di dimensioni:

i) velocità di consegna [compresa tra la consegna rapida (dal mattino al giorno successivo) e la consegna standard (due o più giorni)]; ii) copertura geografica (compresa tra ambiti nazionali ed extra SEE); e iii) qualità del servizio (in termini di affidabilità, sicurezza, possibilità di prelievo del pacco ad un'ora avanzata della giornata, sistemi di monitoraggio e tracciatura ecc.).

11. Esiste un certo numero di operatori diversi che sono attivi nell'industria: gli operatori integrati (*integrators*), gli operatori postali nazionali e locali, le reti di partner e gli spedizionieri, ognuno dei quali opera secondo un modello distinto, basato sulla struttura e il tipo della rete utilizzata. La caratteristica principale di un operatore integrato è quella di possedere il controllo operativo integrale della logistica relativa alla consegna dei pacchi, dal luogo di origine a quello destinazione, trasporto aereo compreso. All'interno del SEE, sono attivi quattro operatori integrati: UPS, TNT, DHL e FedEx.

12. Gli operatori postali nazionali possiedono reti terrestri estese nei propri paesi e in alcuni casi offrono servizi internazionali. In particolare, Royal Mail (Regno Unito), tramite la controllata GLS, La Poste (Francia), tramite la controllata DPD, PostNL (Paesi Bassi), e Austrian Post (Austria) possono essere considerate operatori di rete internazionali. La Poste offre, soprattutto in Francia e in Spagna, consegne rapide (*express*) internazionali intra-SEE in molti paesi SEE, così come Royal Mail nel Regno Unito. Tali operatori, tuttavia, non dispongono di una propria flotta aerea e i servizi di consegna rapida internazionale intra-SEE che offrono utilizzano il trasporto su strada per i paesi vicini o il trasporto aereo, tramite voli commerciali (utilizzando la stiva) o gli aerei degli operatori integrati.

13. L'attività degli operatori nazionali attivi nel settore dei piccoli pacchi si limita in genere al territorio nazionale. Imprese come Bartolini in Italia, Yodl nel Regno Unito, Siodemka in Polonia o Speedex in Grecia hanno un ambito di attività piuttosto nazionale e risultano in concorrenza con le parti soltanto a tale livello. Le reti di partner (quali Eurodis, Netexpress e Euroexpress) praticamente non svolgono operazioni in proprio sui mercati delle consegne rapide internazionali intra-SEE. Gli spedizionieri (ad esempio, Kuehne + Nagel, DB Schenker, DSV e Geodis) si occupano principalmente di carichi pesanti, anche se talvolta consegnano pacchi di dimensioni più piccole, nella maggior parte dei casi per i clienti che inviano merci attraverso le rispettive reti. Per quanto riguarda il mercato delle consegne rapide internazionali intra-SEE, essi fondamentalmente rivendono i servizi offerti dagli operatori integrati.

2. Definizione del mercato

14. Conformemente alla sua prassi decisionale⁽¹⁾, la Commissione definisce i mercati del prodotto rilevanti per i servizi di consegna di piccoli pacchi⁽²⁾ sulla base della rapidità della consegna (ovverosia, servizi di consegna rapida — comunemente intesi come servizi di consegna dei pacchi il giorno successivo a quello del prelievo, o i servizi di consegna standard/differita) e del fatto che i pacchi vengano prelevati e consegnati nello stesso paese, in due paesi SEE o in un paese SEE e in un paese non SEE (ovverosia, servizi nazionali, internazionali intra-SEE e internazionali extra-SEE).

15. Per quanto riguarda la dimensione geografica, la Commissione ha individuato mercati nazionali sia per i servizi nazionali che per quelli internazionali.

16. La Commissione ha concluso, ai fini della decisione, che esiste un mercato del prodotto distinto dei servizi di consegna internazionale di piccoli pacchi intra-SEE. Tale mercato è di portata nazionale.

⁽¹⁾ Caso COMP/M.3971 *Deutsche Post/Exel* punti 8-24.

⁽²⁾ La Commissione ritiene che il mercato dei servizi di consegna di piccoli pacchi rappresenti un mercato del prodotto distinto e a tal fine ha individuato nel peso di 31,5 kg la soglia che permette di distinguere i piccoli pacchi dagli altri carichi.

3. Servizi di consegna rapida internazionale di piccoli pacchi intra-SEE

i) *Pressione concorrenziale sulle parti: operatori non integrati*

17. La consegna rapida internazionale intra-SEE è un'industria di rete che richiede che gli operatori siano presenti in tutti i paesi interessati. La presenza necessaria comporta a sua volta investimenti in infrastrutture lungo tutta la catena del valore (prelievo, smistamento, collegamenti su strada, centrali logistiche, trasporto aereo e consegna). Sebbene sia possibile, l'esternalizzazione di alcuni elementi della catena di valore a terzi riduce il controllo sulla catena di valore, l'efficienza operativa e, in ultima analisi, la qualità dei servizi prestati.

18. L'esternalizzazione del trasporto aereo è un esempio pertinente. Secondo UPS, il costo del trasporto aereo rappresenta una porzione sostanziale dei costi diretti relativi alle consegne internazionali. Per ridurre al minimo tali costi, un elemento determinante è il fattore di carico aereo, da cui l'importanza strategica di adeguare la capacità, gli orari e le rotte ai volumi. Gli operatori non integrati che esternalizzano il servizio di trasporto aereo non esercitano alcun controllo su itinerari, frequenze, orari e capacità degli aerei utilizzati. Essi hanno dunque minori margini di ottimizzazione della struttura dei costi e sono esposti ad un maggiore rischio di non rispettare i tempi di consegna, il che rappresenta un grave svantaggio rispetto agli operatori integrati.

19. L'indagine di mercato ha evidenziato che gli operatori non integrati sono concorrenti più deboli in relazione ad una serie di parametri cruciali dal punto di vista della concorrenza:

i) la copertura (numero di paesi, codici postali e indirizzi professionali serviti), in quanto la copertura da essi garantita è inferiore rispetto a quella offerta dalle parti; ii) la rete aerea, che fa sì che i clienti che hanno un bisogno significativo di servizi di consegna rapida internazionale intra-SEE che implica il trasporto aereo (segmento delle tratte lunghe) non si rivolgono agli operatori non integrati; e iii) i servizi speciali (*premium*), ovvero, i servizi di consegna rapida la mattina successiva al prelievo del pacco.

20. Tali debolezze caratterizzano anche i due operatori terrestri, La Poste e Royal Mail, che dispongono di una rete capillare all'interno del SEE, ma non sono veri e propri concorrenti delle parti nel mercato delle consegne rapide internazionali intra-SEE, come è stato ampiamente confermato dall'analisi effettuata dalla Commissione sui dati relativi alle offerte di UPS, TNT, DHL e FedEx.

21. Per le ragioni di cui sopra, la Commissione ha concluso che gli operatori non integrati non sono in grado di esercitare una pressione concorrenziale sufficiente sugli operatori integrati.

ii) *Pressione concorrenziale sulle parti: FedEx e DHL*

22. Le parti hanno sostenuto che, a parte DHL, l'attuale leader del mercato, anche FedEx è un concorrente a pieno titolo. Tuttavia, l'indagine approfondita ha confermato che attualmente FedEx è un concorrente più debole, per i seguenti motivi:

a) in termini di quota di mercato, FedEx è il più debole dei quattro operatori integrati nella maggior parte dei paesi SEE. La quota di mercato di FedEx non supera il [5-10] % in 14 paesi SEE sui 15 in cui la Commissione ha riscontrato la presenza di ostacoli significativi alla concorrenza effettiva e, in seguito alla concentrazione, FedEx diventerebbe l'operatore integrato con la più piccola quota di mercato di tutti i 29 paesi SEE;

b) la sua copertura è inferiore rispetto agli altri operatori integrati. Se la copertura è misurata in termini di indirizzi professionali serviti, l'inferiorità di FedEx riguarda tutti i servizi di consegna rapida (fine giornata, prima di mezzogiorno e prima delle 10 di mattina);

c) la sua rete è meno sviluppata in Europa rispetto a quella degli altri operatori integrati (in termini di numero di punti di raccolta/prelievo, punti di partenza degli aerei, tipo di aerei ecc.);

d) i costi di prelievo e consegna (CPC) europei sono al momento nettamente superiori a quelli di UPS e TNT.

23. La Commissione ha quindi concluso che sul mercato dei servizi di consegna rapida internazionale di piccoli pacchi intra-SEE FedEx esercita soltanto una debole pressione competitiva sulle parti. Anche i clienti ed altri concorrenti condividono tale conclusione. Le principali attività di FedEx sono le consegne extra-SEE, come ha confermato anche l'analisi che la Commissione ha condotto sulle banche dati interne di UPS e FedEx.

24. Ai fini della valutazione sulla concorrenza, la Commissione ha preso in considerazione anche il piano di espansione organica di FedEx, attualmente in corso, con cui l'impresa intende rafforzare la sua infrastruttura di rete e aumentare la densità, la copertura e l'espansione globale sui mercati nazionali. Da tale analisi è emerso che, a seconda del paese SEE considerato, si ritiene in effetti che il piano di espansione organica potrebbe aiutare FedEx a captare volumi supplementari che potrebbero andare a colmare la crescente capacità di rete, migliorando quindi indirettamente la sua competitività sul mercato delle consegne internazionali intra-SEE. Tuttavia, la Commissione è giunta alla conclusione che nel futuro prossimo FedEx continuerà a detenere una quota di mercato inferiore alle parti e a DHL.

25. Quanto a DHL, i risultati dell'indagine di mercato hanno confermato che si tratta di un operatore forte e credibile, che rappresenta un concorrente significativo sia per UPS che per TNT. In seguito alla concentrazione, i clienti si troverebbero dunque in presenza due operatori integrati molto forti: DHL e l'entità risultante dalla concentrazione.

iii) *Ipotesi di pregiudizio, intensità della concorrenza e ostacoli all'ingresso del mercato*

26. La Commissione ha valutato gli effetti della concentrazione sui diversi mercati nazionali, in quanto la concentrazione comporterebbe un aumento significativo del livello di concentrazione del mercato e il rafforzamento della posizione di mercato combinata delle parti in un gran numero di paesi SEE e ridurrebbe il numero di concorrenti da quattro a tre (UPS/TNT, DHL e FedEx) o addirittura da tre a due (UPS/TNT e DHL) in una parte significativa di tali paesi.

27. Infatti, le parti, insieme a DHL, possono essere considerate concorrenti dirette sul mercato internazionale dei servizi di consegna rapida intra-SEE, mentre tutte le altre società, FedEx compresa, offrono solo lontani sostituti dei prodotti offerti da UPS, TNT e DHL. In assenza di fattori compensativi, la Commissione ha concluso che le parti, che sono concorrenti dirette, avrebbero avuto un incentivo ad aumentare i prezzi a seguito della concentrazione. L'analisi sull'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione effettuata dalla Commissione ha concluso che si sarebbe verificato un aumento dei prezzi in tutti i 29 paesi del SEE. UPS non condivide l'analisi della Commissione quanto all'entità di tale aumento.

28. UPS sostiene che alcuni clienti potevano esercitare il loro potere contrattuale di acquirenti o ripiegando su servizi meno onerosi (*downtrading*) oppure passando ad altri fornitori esistenti — scegliendo altri fornitori per le consegne rapide o spostando i volumi non in consegna rapida verso altri fornitori (*multisourcing*). Questa affermazione non è tuttavia stata confermata nel corso dell'indagine di mercato.

29. Per quanto riguarda gli ostacoli all'ingresso sul mercato, è emerso che un nuovo operatore avrebbe dovuto creare: i) una sofisticata infrastruttura informatica; ii) un'infrastruttura di smistamento in tutto il SEE; e iii) una rete di trasporto aereo tale da garantire un collegamento efficiente tra trasporto aereo e stradale. Come dimostra l'assenza di significativi ingressi sul mercato negli ultimi 20 anni, si tratta di ostacoli piuttosto elevati che non possono essere superati neanche ricorrendo all'esternalizzazione. Infatti, la Commissione ha concluso che l'esternalizzazione del trasporto per via aerea non rappresentava un'alternativa valida a causa della «doppia marginalizzazione» e di una qualità del servizio generalmente inferiore.

30. Data l'assenza di nuovi operatori e la mancanza di un sufficiente potere contrattuale dell'acquirente (poiché anche il cliente principale di UPS rappresenta meno di [0-5] % delle sue vendite totali), la Commissione ha concluso che se l'entità risultante dalla concentrazione dovesse aumentare unilateralmente i prezzi delle consegne rapide sul mercato intra-SEE del [5-10] % arrivando al [10-20] %, tale aumento non comporterebbe un incentivo tale da promuovere ulteriormente l'ingresso o l'espansione sul mercato nel periodo rilevante per la valutazione della presente concentrazione, come viene confermato da un'ampia maggioranza di concorrenti.

iv) *Incrementi di efficienza*

31. Gli orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali stabiliscono una serie di condizioni cumulative per valutare gli incrementi di efficienza: questi devono andare a beneficio dei consumatori, essere specificamente legati alla concentrazione ed essere verificabili. UPS ha sostenuto che la concentrazione avrebbe dato luogo a significativi incrementi di efficienza mediante la combinazione delle attività di UPS e di TNT. La società ha evidenziato significative economie in termini di densità e di portata, il miglioramento della qualità del servizio e incrementi di efficienza operativa derivanti dalla combinazione delle reti complementari: i clienti di UPS avrebbero potuto accedere alla capillare rete stradale e di trasporto merci a livello europeo di TNT mentre i clienti di TNT avrebbero potuto ottenere l'accesso alla rete mondiale di UPS.

32. Secondo l'analisi di UPS, gli incrementi di efficienza sarebbero andati a vantaggio dei consumatori, in quanto la maggior parte delle sinergie in materia di costo erano variabili e legate alla concentrazione, non potendo essere realizzate senza una piena integrazione. Per dimostrare che gli incrementi di efficienza erano verificabili, le parti hanno fornito documenti interni contenenti stime degli incrementi realizzabili dopo un determinato numero di anni successivi al completamento della concentrazione, ripartiti in tre ambiti principali: a livello operativo (includendo i costi di trasporto a terra), della rete di trasporto aereo e delle spese di gestione e amministrative. Il risultato era un importo complessivo di 400-550 milioni di EUR. Secondo le stime delle parti, il risparmio complessivo per i servizi internazionali di consegna rapida intra-SEE varia tra i diversi paesi.

33. La Commissione è d'accordo sul fatto che gli incrementi di efficienza siano specificamente legati alla concentrazione, ma ritiene che siano verificabili soltanto i risparmi sui costi connessi alla rete europea di trasporto aereo e all'assistenza a terra — realizzati nei primi tre anni dopo il completamento della concentrazione — i quali ammontano rispettivamente a [...] milioni di EUR per le sinergie della rete di trasporto aereo intraeuropea e a [...] milioni di EUR per l'assistenza a terra. Questi risparmi sono stati ripartiti tra i paesi in base ai dati relativi al volume e ai costi di UPS a livello di tratta. Per calcolare il tasso di trasferimento sui consumatori delle variazioni dei costi variabili, la Commissione si è basata sulla stima dell'impatto delle variazioni dei costi medi totali sul prezzo dei servizi internazionali di consegna rapida intra-SEE, fornita dalle parti in base alla loro analisi dell'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione. Il risultato è probabilmente una sottostima dell'effettivo trasferimento dei costi marginali.

34. Secondo il calcolo della Commissione, i risparmi complessivi per i servizi internazionali di consegna rapida intra-SEE nei diversi paesi sono compresi tra [0-5] % e [5-10] % del prezzo.

35. Malgrado UPS abbia affermato che l'operazione avrebbe comportato anche incrementi di efficienza fuori dal mercato, la Commissione ha concluso che questi non erano verificabili rispetto allo standard richiesto.

v) *Analisi per paese*

36. La Commissione ha valutato i probabili effetti della concentrazione, per ciascun paese, sulla base di quattro fattori principali: la struttura di mercato, i piani di espansione dei concorrenti negli anni successivi (in particolare di FedEx), i risultati scaturiti dall'indagine di mercato e l'effetto sui prezzi tenendo conto degli incrementi di efficienza.

37. Nella decisione, la Commissione giunge alla conclusione che la concentrazione proposta potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sui mercati delle piccole consegne rapide internazionali intra-SEE in 15 paesi:

i) Bulgaria; ii) Repubblica ceca; iii) Danimarca; iv) Estonia; v) Finlandia; vi) Ungheria; vii) Lettonia; viii) Lituania; ix) Malta; x) Paesi Bassi; xi) Polonia; xii) Romania; xiii) Slovacchia; xiv) Slovenia e xv) Svezia, come viene riassunto nei seguenti paragrafi.

38. Le quote di mercato degli operatori integrati⁽¹⁾ in Bulgaria risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [30-40] %; DHL [50-60] %; FedEx [5-10] %. A causa della presenza limitata di FedEx sul mercato, della sua debolissima copertura geografica (per quanto riguarda la destinazione) e tenuto conto dei documenti interni relativi ai piani di espansione in Bulgaria, si può ritenere che la pressione concorrenziale esercitata dalla società sulle parti al momento della decisione e nel prossimo futuro sia limitata.

39. In seguito all'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Bulgaria è compreso tra [5-10] % e il [5-10] %, mentre gli effetti stimati sui prezzi netti in Bulgaria, tenendo conto degli incrementi di efficienza, sono risultati positivi, attestandosi tra [0-5] % e [5-10] %.

40. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato bulgaro delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

41. Le quote di mercato degli operatori integrati nella Repubblica ceca risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [50-60] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. FedEx è caratterizzata da una limitata presenza sul mercato, una copertura geografica più debole (per quanto riguarda la destinazione) e da tempi di transito più lunghi. Tenuto conto anche dei documenti interni di FedEx riguardanti i suoi piani di espansione, nel complesso la Commissione ha concluso che la società continuerebbe ad esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

⁽¹⁾ Per tutti i paesi del SEE, la Commissione ha ricostruito la posizione di mercato dell'operatore integrato basandosi sulle loro entrate e rispetto a ciascun operatore integrato.

42. In seguito all'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Repubblica ceca è compreso tra [0-5] % e [0-5] % e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti nella Repubblica ceca sarebbero positivi, attestandosi tra [0-5] % e [0-5] %.

43. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato ceco delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

44. Le quote di mercato degli operatori integrati in Danimarca risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [50-60] %; DHL [40-50] %; FedEx [5-10] %. FedEx è caratterizzata da una limitata presenza sul mercato, una copertura geografica lievemente più debole (per quanto riguarda la destinazione) e tempi di transito più lunghi. Sulla base dell'espansione organica di FedEx in Danimarca, si è ritenuto probabile che nel prossimo futuro essa registri solo un limitato incremento della sua quota di mercato delle consegne rapide internazionali intra-SEE, dando luogo a una quota di mercato inferiore al [5-10] %.

45. In seguito all'analisi della Commissione dell'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Danimarca è compreso tra [0-5] % e [0-5] % e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti in Danimarca sarebbero negativi, attestandosi tra -[0-5] % e -[0-5] %. Sebbene gli incrementi di efficienza sembrino tali da compensare gli aumenti dei prezzi, vi è un rischio effettivo che da soli tali incrementi non riuscirebbero a controbilanciare gli effetti negativi globali della concentrazione. In effetti, la concentrazione eliminerebbe un'importante forza concorrenziale dal mercato danese delle consegne rapide internazionali intra-SEE e limiterebbe la possibilità di cambiare fornitore, non avendo gli acquirenti un sufficiente potere contrattuale ed essendo improbabile che si verifichino ingressi o espansioni in tempi utili e tali da ovviare a probabili effetti anticoncorrenziali.

46. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato danese delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

47. Le quote di mercato degli operatori integrati in Estonia risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [40-50] %; DHL [50-60] %; FedEx [0-5] %. FedEx è caratterizzata da una presenza molto limitata sul mercato e da nessuna copertura geografica (per quanto riguarda la destinazione). Tenuto conto anche dei documenti interni di FedEx riguardanti i suoi piani di espansione, nel complesso la Commissione ha concluso che la società continuerebbe ad esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

48. In seguito all'analisi della Commissione dell'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dall'Estonia è compreso tra [5-10] % e [5-10] % e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti in Estonia sarebbero positivi, attestandosi tra [0-5] % e [0-5] %.

49. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato estone delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

50. Le quote di mercato degli operatori integrati in Finlandia risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [30-40] %; DHL [60-70] %; FedEx [0-5] %. FedEx è caratterizzata da una presenza molto limitata sul mercato e da nessuna copertura geografica (per quanto riguarda la destinazione). Inoltre FedEx non offre servizi speciali (*premium*), ossia consegne di mattina verso Svezia, Norvegia e Danimarca, che sono paesi limitrofi. Tenuto conto anche dei documenti interni di FedEx sui suoi piani di espansione, nel complesso la Commissione ha concluso che era improbabile che la posizione di questa società sarebbe cambiata in un futuro prevedibile in misura tale da compensare gli effetti negativi della concentrazione sulla concorrenza.

51. In seguito all'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Finlandia sarebbe compreso tra [5-10] % e [5-10] % e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti in Finlandia rimarrebbero positivi, attestandosi tra [0-5] % e [0-5] %, nonostante i risparmi sui costi previsti.

52. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato finlandese delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

53. Le quote di mercato degli operatori integrati in Ungheria risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [40-50]%; DHL [30-40]%; FedEx [10-20]%. FedEx ha una quota di mercato molto inferiore rispetto a ciascuno degli altri tre operatori integrati, con copertura geografica più debole (per quanto riguarda la destinazione). Tenuto conto anche dei documenti interni di FedEx riguardanti i suoi piani di espansione, nel complesso la Commissione ha concluso che la società continuerebbe ad esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

54. In seguito all'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dall'Ungheria è compreso tra [0-5]% e [0-5]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti in Ungheria sarebbero negativi, attestandosi tra -[0-5]% e -[0-5]%. L'analisi quantitativa produce un risultato ambiguo in Ungheria dato che l'effetto netto prevede o un lieve calo o un lieve aumento dei prezzi.

55. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato ungherese delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

56. Le quote di mercato degli operatori integrati in Lettonia risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [40-50]%; DHL [40-50]%; FedEx [5-10]%. Rispetto agli altri operatori integrati, FedEx può essere considerata un soggetto più debole sul mercato lettone delle consegne rapide internazionali intra-SEE, in quanto la sua presenza è limitata e la sua copertura geografica è molto più debole (per quanto riguarda la destinazione). Tenuto conto anche dei documenti interni di FedEx riguardanti i suoi piani di espansione, nel complesso la Commissione ha concluso che la società continuerebbe ad esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

57. In seguito all'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Lettonia è compreso tra [5-10]% e [5-10]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti in Lettonia sono risultati positivi e significativi, attestandosi tra [0-5]% e [5-10]%

58. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato lettone delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

59. Le quote di mercato degli operatori integrati in Lituania risultanti dalla concentrazione sono state stimate nel modo seguente: UPS/TNT [50-60]%; DHL [40-50]%; FedEx [0-5]%. FedEx è caratterizzata da una presenza molto limitata sul mercato e da nessuna copertura geografica (per quanto riguarda la destinazione). Tenuto conto anche dei documenti interni di FedEx riguardanti i suoi piani di espansione, nel complesso la Commissione ha concluso che la società continuerebbe ad esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

60. In seguito all'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi dopo la concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Lituania è compreso tra [5-10]% e [5-10]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti in Lituania sono risultati positivi e significativi, attestandosi tra [0-5]% e [5-10]%

61. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva sul mercato lituano delle consegne rapide internazionali intra-SEE di piccoli pacchi.

62. Le quote di mercato degli operatori integrati a Malta risultanti dalla concentrazione sono state così stimate: UPS/TNT [40-50]%; DHL [50-60]%; FedEx [0-5]%. L'esito dell'indagine di mercato ha confermato che FedEx è l'operatore di mercato più debole per quanto riguarda i servizi di consegna rapida internazionale all'interno del SEE. Anche in considerazione dei documenti interni FedEx relativi ai suoi piani di espansione, la Commissione ha concluso che FedEx continuerebbe a esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

63. Secondo l'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi a seguito della concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza da Malta sarebbe stato compreso tra [5-10]% e [10-20]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti stimati per Malta sarebbero stati positivi, attestandosi tra [5-10]% e [5-10]%

64. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione ostacolerebbe in modo significativo una concorrenza effettiva sul mercato maltese dei servizi di consegna rapida internazionale di piccoli pacchi intra-SEE.

65. Le quote di mercato degli operatori integrati nei Paesi Bassi a seguito dell'operazione sono state così stimate: UPS/TNT [50-60]%; DHL [40-50]%; FedEx [5-10]%. Tutti gli operatori integrati hanno una copertura geografica del 100% (per quanto riguarda la destinazione). Anche in considerazione dei documenti interni FedEx relativi ai suoi piani di espansione, la Commissione ha concluso in definitiva che FedEx continuerebbe a esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

66. Secondo l'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi a seguito della concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dai Paesi Bassi sarebbe stato compreso tra [0-5]% e [0-5]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti stimati per i Paesi Bassi sarebbero stati negativi, attestandosi tra -[0-5]% e -[0-5]%. Tuttavia, è stato accordato un peso minore alla quantificazione degli effetti netti della concentrazione perché il modello non ha permesso di rilevare le specificità del mercato neerlandese, dal momento che gli effetti sui prezzi rispecchiano il fatto che la copertura di FedEx nei Paesi Bassi è completa (in realtà, tutti e quattro gli operatori integrati hanno una copertura del 100%). La Commissione ha osservato che nei Paesi Bassi, i dati sulla copertura e le quote di mercato sono particolarmente incongruenti. FedEx ha una copertura del 100%, ma ottiene entrate molto limitate.

67. La Commissione ha ritenuto che la concentrazione rischierebbe di eliminare un'importante forza concorrenziale dal mercato neerlandese di consegne rapide internazionali intra-SEE in cui FedEx non esercita un'effettiva pressione concorrenziale sulle parti e di limitare le possibilità di cambiare fornitore non avendo gli acquirenti un sufficiente potere contrattuale ed essendo improbabile che si verifichino ingressi o espansioni in tempi utili e tali da ovviare a probabili effetti anticoncorrenziali.

68. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo una concorrenza effettiva sul mercato neerlandese dei servizi di consegna rapida internazionale di piccoli pacchi intra-SEE.

69. Le quote di mercato degli operatori integrati in Polonia risultanti dalla concentrazione sono state così stimate: UPS/TNT [40-50]%; DHL [40-50]%; FedEx [5-10]%. FedEx è caratterizzato da una limitata presenza sul mercato, con una copertura geografica leggermente più debole (per quanto riguarda la destinazione) per cui eserciterà una limitata pressione concorrenziale sulle parti. La recente acquisizione di Opek consentirebbe a FedEx di aumentare la propria presenza sul mercato interno in Polonia, ma non aggiungerà volume in termini di servizi di consegna rapida internazionale intra-SEE e nazionali. Nel complesso la Commissione è giunta alla conclusione che è improbabile che FedEx diventi una forza concorrenziale molto più forte su tale mercato nell'immediato futuro.

70. Secondo l'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi a seguito della concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Polonia sarebbe compreso tra [0-5]% e [5-10]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti stimati per la Polonia sarebbero positivi, attestandosi tra [0-5]% e [0-5]%.

71. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo una concorrenza effettiva sul mercato polacco dei servizi di consegna rapida internazionale di piccoli pacchi intra-SEE.

72. Le quote di mercato degli operatori integrati in Romania risultanti dalla concentrazione sono state così stimate: UPS/TNT [40-50]%; DHL [50-60]%; FedEx [0-5]%. FedEx è caratterizzato da una limitata presenza sul mercato, con una copertura geografica molto più debole (per quanto riguarda la destinazione). Anche in considerazione dei documenti interni di FedEx relativi ai suoi piani di espansione, la Commissione ha concluso, in definitiva, che FedEx continuerebbe a esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

73. Secondo l'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi a seguito della concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Romania sarebbe compreso tra [5-10]% e [5-10]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti stimati per la Romania sarebbero positivi, attestandosi tra [0-5]% e [5-10]%.

74. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo una concorrenza effettiva sul mercato rumeno dei servizi di consegna rapida di piccoli pacchi intra-SEE.

75. Le quote di mercato degli operatori integrati in Slovacchia risultanti dalla concentrazione sono state così stimate: UPS/TNT [40-50]%; DHL [40-50]%; FedEx [5-10]%. FedEx è caratterizzato da una limitata presenza sul mercato, con una copertura geografica molto più debole (per quanto riguarda la destinazione). Anche in considerazione dei documenti interni di FedEx relativi ai suoi piani di espansione, la Commissione ha concluso, in definitiva, che FedEx continuerebbe a esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

76. Secondo l'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi a seguito della concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte con partenza dalla Slovacchia sarebbe compreso tra [0-5]% e [5-10]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti stimati per la Slovacchia sarebbero positivi, attestandosi tra [0-5]% e [0-5]%.

77. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo una concorrenza effettiva sul mercato slovacco dei servizi di consegna rapida di piccoli pacchi intra-SEE.

78. Le quote di mercato degli operatori integrati in Slovenia risultanti dalla concentrazione sono state così stimate: UPS/TNT [30-40]%; DHL [60-70]%; FedEx [0-5]%. FedEx è caratterizzato da una presenza sul mercato molto limitata senza copertura geografica (per quanto riguarda la destinazione). Anche in considerazione dei documenti interni di FedEx relativi ai suoi piani di espansione, la Commissione ha concluso, in definitiva, che FedEx continuerebbe a esercitare una limitata pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

79. Secondo l'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi a seguito della concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Slovenia sarebbe compreso tra [5-10]% e [5-10]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti stimati per la Slovenia sarebbero positivi, attestandosi tra [0-5]% e [0-5]%.

80. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo una concorrenza effettiva sul mercato sloveno per i servizi di spedizione rapida di piccoli pacchi intra-SEE.

81. Le quote di mercato degli operatori integrati in Svezia risultanti dalla concentrazione sono state così stimate: UPS/TNT [40-50]%; DHL [50-60]%; FedEx [0-5]%. FedEx è caratterizzato da una presenza sul mercato molto limitata con una copertura geografica (per quanto riguarda la destinazione) più debole di UPS e DHL. Anche in considerazione dei documenti interni di FedEx relativi ai suoi piani di espansione, la Commissione ha concluso, in definitiva, che FedEx continuerebbe a esercitare una debole pressione concorrenziale sulle parti anche nel prossimo futuro.

82. Secondo l'analisi della Commissione sull'evoluzione dei prezzi a seguito della concentrazione, l'aumento dei prezzi sulle tratte in partenza dalla Svezia sarebbe compreso tra [5-10]% e [5-10]% e, tenuto conto degli incrementi di efficienza, gli effetti sui prezzi netti stimati per la Svezia sarebbero positivi, attestandosi tra [0-5]% e [0-5]%.

83. Per questi motivi, la Commissione ha concluso che la concentrazione potrebbe ostacolare in modo significativo una concorrenza effettiva sul mercato svedese per i servizi di spedizione rapida di piccoli pacchi intra-SEE.

V. IMPEGNI

1. Descrizione degli impegni

84. UPS ha presentato tre serie di impegni: i) in data 29 novembre 2012; ii) in data 16 dicembre 2012; e iii) in data 3 gennaio 2013.

85. I tre pacchetti di misure correttive si fondavano, a livelli diversi, su provvedimenti relativi alla struttura e alla condotta:

— una cessione: la vendita delle controllate di TNT in 17 paesi ad un unico acquirente⁽¹⁾;

— una misura correttiva relativa all'accesso: l'impegno di UPS a fornire l'accesso alla sua rete area intra-europea dai paesi e verso i paesi interessati dalle misure correttive.

(1) i) Bulgaria, ii) Repubblica ceca, iii) Danimarca, iv) Estonia, v) Finlandia, vi) Ungheria, vii) Lettonia, viii) Lituania, ix) Malta, x) Paesi Bassi, xi) Polonia, xii) Romania, xiii) Slovacchia, xiv) Slovenia e xv) Svezia. Per quanto riguarda il secondo pacchetto, la misura includeva anche la Spagna e il Portogallo.

86. Con la dismissione, risulterebbe eliminata qualsiasi sovrapposizione nei paesi interessati dalle misure correttive.

87. Nessuno degli operatori di mercato interpellati in relazione agli impegni del 29 novembre 2012 e del 16 dicembre 2012 si è dichiarato interessato all'impresa ceduta nel suo complesso, ad eccezione di La Poste/DPD.

88. Il 3 gennaio 2013, in esito al secondo test di mercato, UPS ha presentato un'altra serie di impegni nel tentativo di soddisfare le particolari esigenze di La Poste/DPD.

2. Valutazione degli impegni

89. La Commissione è giunta alla conclusione generale che era improbabile che gli impegni proposti eliminassero i problemi di concorrenza sollevati nella comunicazione degli addebiti. Da una parte, l'UPS non è stata in grado di offrire una soluzione preventiva o un acquirente iniziale, dall'altra, gli impegni e il piano aziendale dell'unico acquirente interessato, La Poste/DPD, non erano sufficienti a sciogliere le riserve della Commissione. A tale riguardo, va fatto presente che, anche dopo la presentazione del terzo pacchetto, sussistevano le seguenti perplessità:

i) *Calendario per la conclusione della procedura di dismissione*

90. La Poste/DPD avrebbe dovuto negoziare con UPS inter alia un accordo di acquisto di azioni ma la stessa Poste/DPD fa presente che la due diligence richiederebbe tempi più lunghi di quelli calcolati da UPS.

ii) *Idoneità di La Poste/DPD come acquirente delle attività dismesse*

91. La Poste/DPD non ha fornito alcun elemento che provasse che aveva effettuato una valutazione della redditività dei servizi di spedizione rapida internazionale intra-SEE in considerazione dei volumi relativamente esigui e degli investimenti necessari da realizzare nei paesi di destinazione non interessati dalle misure correttive. Invece, La Poste/DPD ha valutato la redditività complessiva delle controllate dismesse di TNT nel suo insieme, per gruppo di paesi. Dal suo piano aziendale, è risultato che La Poste/DPD non disponeva di dati economici precisi sulla redditività delle imprese del settore delle consegne rapide internazionali intra-SEE.

92. La Poste/DPD ha inoltre dichiarato di non intendere acquisire, prendere in leasing o noleggiare aerei dopo la scadenza dell'accordo con UPS, nonostante il suo precedente parere negativo circa la possibilità di operare in modo efficace nel segmento delle consegne rapide internazionali intra-SEE esternalizzando il trasporto aereo. Ciò ha alimentato un aumento considerevole dei dubbi per quanto riguarda il periodo successivo alla scadenza dell'accordo sull'accesso alla rete di trasporto aereo di UPS.

93. Pertanto, la Commissione non disponeva di elementi probatori sufficienti per consentirle di concludere che, se la Poste/DPD si fosse fatta carico degli impegni del 3 gennaio 2013, sarebbe stata in grado di sviluppare una rete in grado di gestire le consegne rapide internazionali intra-SEE in maniera altrettanto efficace di un operatore integrato.

VI. CONCLUSIONE

94. Per i motivi sin qui esposti, la decisione conclude che l'operazione proposta, con la quale United Parcel Service Inc. acquisisce il controllo esclusivo di TNT Express N.V. ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 139/2004, deve essere dichiarata incompatibile con il mercato interno e con l'accordo SEE.

Comunicazione della Commissione concernente il quantitativo per il quale non sono state presentate domande, da aggiungere al quantitativo fissato per il sottoperiodo dal 1° luglio al 30 settembre 2014 nell'ambito di taluni contingenti aperti dall'Unione europea per prodotti dei settori delle carni di pollame, delle uova e delle ovoalbumine

(2014/C 137/06)

I regolamenti (CE) nn. 1384/2007 ⁽¹⁾ e 1385/2007 ⁽²⁾ della Commissione hanno aperto contingenti tariffari per l'importazione di prodotti del settore delle carni di pollame. Le domande di titoli di importazione presentate nel corso dei primi sette giorni del mese di marzo 2014 per il sottoperiodo dal 1° aprile al 31 giugno 2014 riguardano, per i contingenti 09.4091, 09.4092 e 09.4421, quantitativi inferiori a quelli disponibili. Conformemente all'articolo 7, paragrafo 4, seconda frase, del regolamento (CE) n. 1301/2006 della Commissione ⁽³⁾, i quantitativi per i quali non sono state presentate domande vengono aggiunti alla quantità fissata per il sottoperiodo successivo, dal 1° luglio al 30 settembre 2014, e figurano in allegato alla presente comunicazione.

⁽¹⁾ GU L 309 del 27.11.2007, pag. 40.

⁽²⁾ GU L 309 del 27.11.2007, pag. 47.

⁽³⁾ GU L 238 dell'1.9.2006, pag. 13.

ALLEGATO

Numero d'ordine del contingente	Quantitativi per i quali non sono state presentate domande, da aggiungere al quantitativo fissato per il sottoperiodo dal 1° luglio al 30 settembre 2014 (in kg)
09.4091	280 000
09.4092	1 627 000
09.4421	350 000

INFORMAZIONI PROVENIENTI DAGLI STATI MEMBRI

Pubblicazione delle decisioni degli Stati membri in merito al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle licenze d'esercizio ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità⁽¹⁾

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2014/C 137/07)

In conformità all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione), la Commissione europea pubblica le decisioni in merito al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle licenze d'esercizio prese dagli Stati membri nel periodo tra il 1° gennaio 2013 e il 31 dicembre 2013

Rilascio di licenze d'esercizio

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria ⁽¹⁾	Decisione con effetto dal
Austria	Agiles Aviation GmbH	Glanegg 2, 5082 Gröding	Passeggeri, merci, posta	A	3.6.2013
Austria	X-JET GmbH	Walfischgasse 8/13, 1010 Wien	Passeggeri, merci, posta	A	6.3.2013
Bulgaria	AIR BRIGHT Ltd.	116 A, vh.B, app. 27, Geo Milev str., Sofia 1574	Merci, posta	A	22.5.2013
Bulgaria	«A L K» Jsc	2 A, N. Obreshkov str., Sofia – 1113	Passeggeri, merci, posta	A	25.1.2013
Bulgaria	JET OPS EUROPE Ltd.	App.2, 14 Karnigradska str., Sofia 1000	Passeggeri, merci, posta	B	12.8.2013
Repubblica ceca	Eclair Aviation s.r.o.	Italská 1580/26, Vinohrady, Praha 2, PSČ 120 00	Passeggeri, merci, posta	B	7.7.2013
Danimarca	Jutland Jets Air Taxa A/S	Karup Airport, N O Hansens vej 4, DK-7470 Karup	Passeggeri, merci, posta	A	4.3.2013

⁽¹⁾ GUL 293 del 31.10.2008, pag. 3.

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria (1)	Decisione con effetto dal
Estonia	AS Fort Aero	Viru väljak 2, 10111 Tallinn	Passeggeri, merci, posta	A	18.10.2013
Estonia	Nordic JET OÜ	Paljassaare tee 14, 10313 Tallinn	Passeggeri, merci, posta	A	10.10.2013
Finlandia	Airline Management Technologies ALMT Oy	Siipitie 11, 01530 Vantaa	Passeggeri, merci, posta	B	17.5.2013
Francia	ALPHI	31 boulevard de la Tour Maubourg 75007 Paris	Passeggeri, merci, posta	B	28.2.2013
Francia	EWA AIR	Place de France, Immeuble Issoufali BP 52, 97610 Dzaoudzi	Passeggeri, merci, posta	A	23.10.2013
Francia	HOP!	Parc tertiaire SILIC, 40 rue d'Arcueil 94150 RUNGIS	Passeggeri, merci, posta	A	15.3.2013
Francia	VOLDIRECT SAS	22 bis rue des Landes 35135 Chantepie	Passeggeri, merci, posta	B	1.3.2013
Francia	Héli Sphère 45	Aérodrome des Quatre Vents 45500 st Denis de l'Hôtel	Passeggeri, merci, posta	B	31.5.2013
Francia	HELISAIR	Aérodrome de Grenoble Le Versoud 38420 Le Versoud	Passeggeri, merci, posta	B	6.6.2013
Germania	aeroways GmbH	Clemensstraße 49, 80803 München	Passeggeri, merci, posta	A	27.6.2013
Germania	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt	Passeggeri	B	14.1.2013
Germania	DL Helicopter Technik GmbH	Walter-Carsten-Straße 1, 27637 Nordholz	Passeggeri, merci, posta	B	29.7.2013
Germania	Helicopter Business Travel GmbH & Co. KG	Am Plärrer 35, 90443 Nürnberg	Passeggeri, merci, posta	B	23.9.2013
Germania	HeliSense GmbH	Thalmühlstraße 32, 86739 Ederheim	Passeggeri, merci, posta	B	3.5.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria ⁽¹⁾	Decisione con effetto dal
Germania	Pro JET GmbH	Berliner Allee 11-22 66482 Zweibrücken	Passeggeri, merci, posta	A	20.11.2013
Grecia	AEROSPACE ONE	Koumpi 24 - 19003 Markopoulo Mesogaïas Attikis	Merci, posta	A	17.9.2013
Irlanda	National Flight Centre Limited	Weston Airport, Leixlip, Co. Kildare.	Passeggeri, merci, posta	B	31.5.2013
Italia	Arianna s.r.l. Unipersonale	Via Colonnello Alessi n. 15 — 23100 Sondrio (SO)	Passeggeri, merci	B	23.9.2013
Italia	E+S Air s.r.l.	Contrada Ficocelle s.n.c. 84081 — Ogliastro Cilento (SA)	Passeggeri, merci	B	10.12.2013
Italia	Hoverfly s.r.l.	Via Benedetto Croce n. 249 — 66100 Chieti (CH)	Passeggeri, merci	B	22.2.2013
Lituania	Air Lituanica, UAB	J. Galvydžio str. 5, LT-08236 Vilnius	Passeggeri, merci, posta	A	6.8.2013
Lituania	Grand Cru Airlines, UAB	Darius ir Gireno str. 81-1, LT-02189 Vilnius	Passeggeri, merci, posta	A	19.7.2013
Polonia	Husair sp. z o.o.	ul. Księżycowa 3, Hangar 11, 01-934 Warszawa	Passeggeri, merci	B	4.10.2013
Polonia	Royal-Star sp. z o.o.	ul. Drogowców 7 39-200 Dębica	Passeggeri, merci	B	15.11.2013
Romania	S.C. BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.	17 Teheran Street, sector 1, Bucharest	Passeggeri, merci	A	20.8.2013
Romania	S.C. INTERAVIATION CHARTER SRL	Bucuresti, Bd. Regiei nr. 2, sector 6	Passeggeri, merci	A	28.1.2013
Romania	S.C. UNITED EUROPEAN AIRLINES S.R.L.	5 Georges Bizet Street, sector 2, Bucharest	Passeggeri	B	22.8.2013
Slovacchia	Air Carpatia, s.r.o.	Slowackého 4673/24, 821 04 Bratislava	Passeggeri, merci, posta	B	18.3.2013
Slovacchia	Go2Sky, spol. s.r.o.	Ivánska cesta 65/3421, 821 04 Bratislava	Passeggeri, merci, posta	A	3.7.2013
Slovacchia	EHC service, s.r.o.	Sibírska 2, 080 01 Prešov	Passeggeri, merci, posta	B	19.6.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria ⁽¹⁾	Decisione con effetto dal
Spagna	BIGAS GRUP, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 GRANOLLERS (BARCELONA)	Passeggeri, merci, posta	B	23.5.2013
Spagna	BIGAS GRUP HELICOPTERS, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 GRANOLLERS (BARCELONA)	Passeggeri, merci, posta	B	13.11.2013
Spagna	EVELOP AIRLINES, S.L.	José Rover Motta, 27 – 07006 PALMA DE MALLORCA	Passeggeri, merci, posta	A	22.11.2013
Svezia	Saab AB	SE-581 88 Linköping	Passeggeri, merci, posta	A	12.8.2013
Svezia	Sundt Air Sweden AB	Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås	Passeggeri, merci, posta	B	22.3.2013
Svizzera	Heli Sitterdorf AG	Flugplatz, 8589 Sitterdorf	Passeggeri, merci, posta	B	1.5.2013
UK	Apem Aviation Ltd	Unit 3 And 4 A, Business Park, Flint Road, Saltney Ferry, Chester. CH ₄ 0GZ	Passeggeri, merci, posta	B	8.5.2013
UK	Blu Halkin Ltd	Marshall Business Aviation Centre, Cambridge Airport, Newmarket Road, Cambridge. CB5 8RX	Passeggeri, merci, posta	B	12.7.2013
UK	London Helicopter Centres Ltd	The Servotec Building, Redhill Aerodrome, Redhill, Surrey. RH1 5JY	Passeggeri, merci, posta	B	15.8.2013
UK	Newcastle Aviation Ltd	Number 1, Apex Building Village, Annitsford, Cramlington, Northumberland. NE23 7BF	Passeggeri, merci, posta	B	19.12.2013
UK	BAE Systems (Corporate Air Travel) Ltd	Warwick House, PO Box 87 Farnborough, Aerospace Centre, Farnborough, Hampshire. GU14 6YU	Passeggeri, merci, posta	A	19.12.2013

⁽¹⁾ Categoria A: licenze di esercizio senza la restrizione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008.

Categoria B: licenze di esercizio con la restrizione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1008/2008.

Rilascio di licenze d'esercizio provvisorie

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Licenza provvisoria fino al
Italia	Blue Panorama Airlines SpA.	Viale Liegi n. 32 – 00198 Roma	Passeggeri, merci	A	23.4.2013	23.10.2013
Italia	Blue Panorama Airlines SpA.	Viale Liegi n. 32 – 00198 Roma	Passeggeri, merci	A	23.10.2013	23.4.2014

Riattivazione di licenze d'esercizio

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Germania	Advanced Aviation Logistic GmbH	Glockeneichweg 135 88341 Bad Saulgau	Passeggeri, merci, posta	B	13.12.2013
Italia	Air Italy SpA.	Corso Sempione n. 111 – 21013 Gallarate (MI)	Passeggeri, merci	A	Revoca della licenza di esercizio provvisoria e ripristino della licenza di esercizio dal 14.10.2013
Italia	Meridiana Fly SpA.	Centro Direzionale Aeroporto Costa Smeralda – 07026 Olbia	Passeggeri, merci	A	Revoca della licenza di esercizio provvisoria e ripristino della licenza di esercizio dal 3.6.2013
Paesi Bassi	AIS Airlines B.V.	Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad	Passeggeri, merci, posta	B	24.9.2013 CAMO/COA temporaneamente sospeso dal 10.9.2013 al 24.9.2013
Romania	S.C. VALAHIA AIR SRL	Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4	Passeggeri, merci	B	Sospensione revocata. Licenza di esercizio (prima edizione) valida a decorrere dal 16.12.2013

Sospensione di licenze d'esercizio

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Repubblica ceca	HOLIDAYS Czech Airlines, a.s.	Praha 6, Jana Kašpara 1069/1, PSČ 160 08	Passeggeri, posta, merci	A	8.11.2013	
Francia	Taxi Caraïbes Air	Les Hauts de Californie 97232 Le Lamentin	Passeggeri, posta, merci	B	12.7.2013	Revocata l'1.8.2013
Germania	ACG Air Cargo Germany GmbH	Gebäude 13 35 55483 Hahn – Airport	Merci	A	17.4.2013	
Germania	Arrow Airservice Inhaber: Winfried Gebhardt	Flugplatz F1/19 15344 Strausberg	Passeggeri, posta, merci	B	28.10.2013	
Germania	Augsburg Airways GmbH	Wartungsallee 13 - 85356 München	Passeggeri, posta, merci	A	1.11.2013	
Germania	Condor Berlin GmbH	Willy-Brandt-Platz 2 12529 Schönefeld	Passeggeri, posta, merci	A	2.5.2013	
Germania	DL Helicopter GmbH	Werkstr. 11 21218 Seevetal	Passeggeri, posta, merci	B	30.7.2013	
Germania	Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH	Heinrich-Mann-Str. 2 01156 Dresden	Passeggeri, posta, merci	B	1.2.2013	
Germania	Eifelair Geschäfts- u. Charterflug GmbH	Vollmert 32 53902 Bad Münstereifel	Passeggeri, posta, merci	B	31.7.2013	
Germania	Fly Point Flugservice Haufe KG	Am Küngelhof 4 99820 Hörselberg-Hainic	Passeggeri, posta, merci	B	9.12.2013	
Germania	GAS Air Service GmbH	Am Bahnhof 5, 49201 Dissen – (false: 49201 Grevén)	Passeggeri, posta, merci	A	12.3.2013	
Germania	Germania Express Fluggesellschaft mbH	Lilienthalstraße 6, 12529 Schönefeld OT Waltersdorf	Passeggeri, posta, merci	B	1.11.2013	
Germania	Greenbird GmbH	Dürrheimer Str. 90 78166 Donaueschingen	Passeggeri, posta, merci	B	11.1.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Germania	Hanseflug GmbH	Nordstraße 18, 30855 Langenhagen	Passeggeri, posta, merci	B	2.9.2013	
Germania	Heli AG & Co. KG	Carl-Benz-Straße 3 79211 Denzlingen	Passeggeri, posta, merci	B	1.11.2013	
Germania	OLT Express Germany GmbH	Henrich-Focke-Str. 6 28199 Bremen	Passeggeri, posta, merci	A	28.1.2013	
Germania	Rhein-Ruhr-Helicopter Rainer Zemke GmbH & Co.KG	Flughafen 34, 41066 Mönchengladbach	Passeggeri, posta, merci	B	6.11.2013	
Germania	Vibro-Air Flugservice GmbH & Co. KG	Mozartstr. 19 41065 Mönchengladbach	Passeggeri, posta, merci	A	2.9.2013	
Germania	VIP-FLIGHTS GmbH	Einsteinstr. 37 82152 Martinsried, Gemeinde Planegg	Passeggeri, posta, merci	B	12.2.2013	
Germania	Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG	Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden	Passeggeri, posta, merci	B	15.4.2013	
Grecia	AVIATOR AIRWAYS SA.	Vouliagmenis Ave. 85 Glyfada 16674	Passeggeri, posta, merci	B	3.4.2013	
Grecia	HELLENIC IMPERIAL AIRWAYS SA.	102, VOULIAGMENIS AVE. & ERMOU 167 77 ELLINIKO	Passeggeri, posta, merci	A	16.1.2013	
Grecia	INTERJET SA.	40,2 Km Attikis Road 19002 Paiania Attikis	Passeggeri, merci, posta	A	23.4.2013	
Irlanda	Premier Helicopters Limited	Bond Road, East Wall, Dublin 3.	Passeggeri, merci, posta	B	10.1.2013	
Italia	Aermarche SpA.	Via della Vittorina n. 60 - 06024 Gubbio (PG)	Passeggeri	B	10.1.2013	
Italia	Air Vallée S.p.A	Via Flaminia n. 409 - 47924 Rimini (RN)	Passeggeri	A	24.4.2013	
Italia	Belle Air Europe s.r.l.	Piazzale Sandro Sordoni - 60015 Falconara Marittima (AN)	Passeggeri, merci	A	27.11.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Italia	Palio Air Service s.r.l.	Via dei Fossi n. 14/C – 59100 Prato (PO)	Passeggeri, merci	B	7.10.2013	
Italia	S.T.C. Aviation SpA.	Via Francesco Rolla n. 29 – 16152 Genova (GE)	Passeggeri	B	19.11.2013	
Paesi Bassi	AIS Airlines B.V.	Flamingoweg 20, 8218NW Lelystad	Passeggeri, posta, merci	B	3.9.2013	Decreto ILT-2013/29 211 CAMO/COA sospeso
Romania	BLUE AIR TRANSPORT AERIAN SA.	Bucuresti, str. Buzesti nr. 71, sector 1	Passeggeri, posta	A	20.8.2013	
Romania	S.C. VALAHIA AIR SRL	Bucuresti, sector 1, Bd. Ficusului nr. 1, et. 1, ap 4	Passeggeri, merci	B	20.6.2013	Sospensione del certificato di operatore aereo
Romania	SC JETLAN AIR SRL	Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1	Passeggeri, merci	A	28.1.2013	
Romania	S.C. MEDALLION AIR SRL	Bucuresti, str. Nicolae Caramfil nr. 77, parter, sector 1	Passeggeri, merci	A	20.6.2013	Sospensione del certificato di operatore aereo
Spagna	AIR LINK SOLUTIONS, S.L.	Narcisos, 20 – 28016 Madrid	Passeggeri, posta, merci	B	27.9.2013	
Spagna	CANARIAS AERONAUTICA, S.L.	Luis Saavedra Miranda, 26 – 35014 LAS PALMAS (GRAN CANARIA)	Passeggeri, posta, merci	B	31.10.2013	
Spagna	DOMINGUEZ TOLEDO, SA.	La Orotava, 118 – 29006 MÁLAGA	Passeggeri, posta, merci	B	23.4.2013	
Spagna	HELISWISS IBERICA, SA.	Aeroporto de Sabadell – Hangar n. 4 – Lado Norte – 08205 Sabadell (Barcelona)	Passeggeri, posta, merci	B	22.1.2013	
Spagna	IBERWORLD AIRLINES, SA.	Carretera de Valldemosa Km. 7,4 – Edificio Orizonia Parcbit – 07121 Palma de Mallorca	Passeggeri, posta, merci	A	17.5.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Spagna	TURISVOL, S.L.	Santiago Rusiñol, s/n – Apartado de Correos 181 – 17250 Playa de Aro (Girona)	Passeggeri, merci, posta	B	27.2.2013	Licenza di esercizio sospesa fino all'8.10.2013
Spagna	IMD AIRWAYS, S.L.	Morse, 14 – 28906 GETAFE (MADRID)	Passeggeri, posta, merci	A	27.9.2013	
Spagna	LET'S FLY, S.L.	Port ginesta, local 814 – 08860 LES BOTIGUES DE SITGES (BARCELONA)	Passeggeri, posta, merci	A	14.10.2013	
UK	RotorMotion UK Limited	14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP	Passeggeri, posta, merci	B	22.3.2013	7.6.2013 (revocata)
UK	Suckling Airways (Cambridge) Ltd	Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE	Passeggeri, posta, merci	A	25.4.2013	14.5.2013 (revocata)
UK	Excel Charter Ltd	Hangar 17, Stapleford Aerodrome, Stapleford Tawney, Essex	Passeggeri, posta, merci	B	4.6.2013	
UK	PremiAir Aviation Services Ltd	Business Aviation Centre, Blackbushe Airport, Camberley, Surrey	Passeggeri, posta, merci	B	12.11.2013	
UK	Redhill Aviation Ltd	Standen Farm, Standen, East Grinstead, West Sussex	Passeggeri, posta, merci	B	17.12.2013	

Rinuncia volontaria a licenze di esercizio

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Danimarca	CHC Denmark ApS	John Tranums Vej 20, DK-6705 Esbjerg Ø	Passeggeri, merci, posta	A	31.1.2013
Spagna	BIGAS GRUP, S.L.	Carretera del Masnou, Km. 14,300 – 08400 GRANOLLERS (BARCELONA)	Passeggeri, merci, posta	B	14.11.2013

Revoca di licenze d'esercizio

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Austria	Air-Styria Luftfahrtunternehmen Ges.m.b.H.	Flughafen Graz, 8073 Feldkirchen bei Graz	Passeggeri, merci, posta	B	2.9.2013	
Austria	Early-birds GmbH	Schachenwald 37, 8073 Feldkirchen bei Graz	Passeggeri, merci, posta	B	19.7.2013	
Austria	Flugtaxi Gesellschaft m.b.H.	Schillerstraße 19, 4910 Ried im Innkreis	Passeggeri, merci, posta	B	19.7.2013	
Austria	JETALLIANCE Flugbetriebs GmbH	Flugplatz 1, 2542 Kottlingbrunn	Passeggeri, merci, posta	A	8.10.2013	
Austria	JETALLIANCE South GmbH	Flugplatz 1, 2542 Kottlingbrunn	Passeggeri, merci, posta	A	16.10.2013	
Austria	«VIF» Luftfahrtgesellschaft mbH	Schwefel 91, BT 4, 6850 Dornbirn	Passeggeri, merci, posta	B	29.4.2013	
Bulgaria	Air Scorpio Ltd.	Ul. Persenk 73, Sofia – 1164	Passeggeri, merci, posta	A	10.9.2013	Licenza: n. BG 1008 – 04/4.7.2011 – revocata
Bulgaria	«AVB-2010» Jsc.	2 A, Nikola Obreshkov Str., 1113 Sofia	Passeggeri, merci	A	30.1.2013	Licenza di esercizio n. BG 1008-11 del 7.12.2011
Finlandia	Airecon Oy	Liikelentotie 8, 01530 Vantaa	Passeggeri, merci, posta	B	17.5.2013	
Finlandia	Oulun Helikopteripalvelu Oy	Lentokatu 2, 90460 Oulunsalo	Passeggeri, merci, posta	B	3.10.2013	
Francia	AERO ENTREPRISE	Aéroport de Toussus le Noble, Bat 311 78117 Toussus le Noble	Passeggeri, merci, posta	B	23.10.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Francia	Aérozais	1 rue du Coin 49000 Cholet	Passeggeri, merci, posta	B	1.10.2013	
Francia	Atlantique Air Lines	27 rue de la Clef des Champs 44118 La Chevrolière	Passeggeri, merci, posta	A	30.10.2013	Cancellazione dall'RCS (annuncio ufficiale BODACC B del 26.6.2013). Fusione con Atlantique Air Assistance
Francia	Avialim	Aéroport de Limoges 87100 Limoges	Passeggeri, merci, posta	B	14.3.2013	Liquidazione giudiziaria a decorrere dal 7.3.2013 per decisione del Tribunale di commercio di Limoges del 6.3.2013.
Francia	Aviaxess	Héliport de Paris, 61 rue Henri Farman 75015 Paris	Passeggeri, merci, posta	B	15.12.2013	Liquidazione giudiziaria con effetto a decorrere dal 12.12.2013, COA non rinnovato, licenza provvisoria valida fino al 15.12.2013 non prorogata
Francia	SN THS	51 avenue Jean Jaurès 69007 Lyon	Passeggeri, merci, posta	A	30.9.2013	
Francia	Taxi Caraïbes AIR	Aéroport de Fort de France Le Lamentin Zone Aviation générale, Les Hauts de Californie, 97232 Le Lamentin	Passeggeri, merci, posta	B	1.8.2013	Dopo la sospensione del 12.7.2013.
Francia	Transports Aériens Intercaraïbes (TAI)	SFA La Côte sauvage 97098 Saint Barthélemy	Passeggeri, merci, posta	B	10.9.2013	
Germania	ACG Air Cargo Germany GmbH	Gebäude 13 35 55483 Hahn - Airport	Merci	A	31.10.2013	Sospesa a decorrere dal 17.4.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Germania	Advance Air Luftfahrtgesellschaft mbH	Buchenweg 17 35789 Weilmünster	Passeggeri, merci, posta	B	24.7.2013	Sospesa a decorrere dal 3.12.2012
Germania	Condor Berlin GmbH	Willy-Brandt-Platz 2 12529 Schönefeld	Passeggeri, merci, posta	A	13.12.2013	Sospesa a decorrere dal 2.5.2013
Germania	Contact Air Flugdienst GmbH & Co. KG	Gottlieb-Manz-Strasse 2 70794 Filderstadt	Passeggeri, merci, posta	A	31.5.2013	Sospesa a decorrere dal 31.8.2012
Germania	Dresdner Luftfahrtgesellschaft mbH	Heinrich-Mann-Str. 2 01156 Dresden	Passeggeri, merci, posta	B	22.10.2013	Sospesa a decorrere dall'1.2.2013
Germania	Elbe Helicopter GmbH & Co. KG	Flugplatz Bautzen 02627 Kubschütz	Passeggeri, merci, posta	B	27.2.2013	Sospesa a decorrere dal 2.4.2012
Germania	FSH Luftfahrtunternehmen GmbH	Schloßplatz 1 04827 Machern	Passeggeri, merci, posta	B	31.5.2013	Sospesa a decorrere dall'1.7.2012
Germania	GAS Air Service GmbH	Am Bahnhof 5, 49201 Dissen	Passeggeri, merci, posta	A	24.9.2013	Sospesa a decorrere dal 12.3.2013
Germania	German Sky Airlines GmbH	Lierenfelder Str. 45 40231 Düsseldorf	Passeggeri, merci, posta	A	14.3.2013	Sospesa a decorrere dall'1.12.2012
Germania	Greenbird GmbH	Dürrheimer Str. 90 78166 Donaueschingen	Passeggeri, merci, posta	B	21.8.2013	Sospesa a decorrere dall'11.1.2013
Germania	HOMAC Aviation AG	Am Flughafen 46 88046 Friedrichshafen	Passeggeri, merci, posta	B	30.10.2013	Sospesa a decorrere dal 20.6.2013
Germania	OLT Express Germany GmbH	Henrich-Focke-Str. 6 28199 Bremen	Passeggeri, merci, posta	A	29.8.2013	Sospesa a decorrere dal 28.1.2013
Germania	PrivateJet International GmbH	Flughafenallee 24-28 28199 Bremen	Passeggeri, merci, posta	A	13.6.2013	Sospesa a decorrere dal 29.8.2012
Germania	VIP-FLIGHTS GmbH	Einsteinstr. 37 82152 Martinsried, Gemeinde Planegg	Passeggeri, merci, posta	B	8.10.2013	Sospesa a decorrere dal 12.2.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Germania	Wiesbadener Flugdienst Kunkel KG	Unter den Eichen 7, 65195 Wiesbaden	Passeggeri, merci, posta	B	16.10.2013	Sospesa a decorrere dal 15.4.2013
Germania	XL Airways Germany GmbH	Hessenring 13 64546 Mörfelden-Walldorf	Passeggeri, merci, posta	A	10.7.2013	Sospesa a decorrere dal 15.12.2012
Grecia	INTERJET ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ Α.Ε.	40,2 klm Attikis Road. 19002 Paiania Attikis	Passeggeri, merci, posta	B	21.3.2013	
Grecia	SKY WINGS AIRLINES SA.	58, Vouliagmenis Ave. 16675 Voula Attikis	Passeggeri, merci, posta	A	10.5.2013	
Irlanda	Premier Helicopters Limited	Bond Road, East Wall, Dublin 3.	Passeggeri, merci, posta	B	2.4.2013	Sospesa a decorrere dal 10.1.2013
Italia	Air Mach s.r.l.	Via Mazzini n. 225 – 15067 NOVI LIGURE (AL)	Passeggeri	B	17.9.2013	
Italia	Delta Aerotaxi s.r.l.	Via del Termine n. 11 - 50127 Firenze (FI)	Passeggeri	B	29.8.2013	
Italia	Eagles SpA.	Via delle Arti n. 101/A - 00054 Fiumicino (RM)	Passeggeri, merci	A	2.9.2013	
Italia	Executive Aircraft Management s.r.l.	Viale dell'Aviazione n. 65 – 20138 Milano (MI)	Passeggeri	B	2.10.2013	
Italia	Halkin JET s.r.l.	Via Piera Cillario Ferrero n. 8 – 12051 Alba (CN)	Passeggeri	B	1.2.2013	
Italia	Helica s.r.l.	Via Fratelli Solari n. 10 – Zona Industriale – 33020 AMARO (UD)	Passeggeri, merci	B	25.9.2013	
Italia	Interfly s.r.l.	Via Aldo Moro n. 10 – 25100 BRESCIA	Passeggeri, merci	B	29.8.2013	
Italia	Rotkopf Aviation Italia s.r.l.	Via Bartolomeo Cavaceppi n. 113 – 00127 Roma (RM)	Passeggeri, merci	B	19.11.2013	
Lettonia	SIA «Simplejet LV»	International airport «Riga», Marupes civil parish, Riga district LV-1054	Passeggeri	A	22.11.2013	
Lituania	Aurela, UAB	Rodunios kelias 32, LT-02187 Vilnius	Passeggeri, merci, posta	A	11.6.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Paesi Bassi	Air Charters Europe B.V.	Machlaan 26 A-9761TK Eelde	Passeggeri, merci, posta	B	3.7.2013	Air Charters Europe decisione n. ILT-2013/22725 Relazione audit n. ILT-2013/22725 Base audit Categoria B Camera di commercio n. 4082190
Paesi Bassi	Anti Gravity B.V.	Arendweg 33 - 8218PE Lelystad	Passeggeri, merci, posta	B	26.4.2013	Licenza provvisoria scaduta. COA limitato a A-a-A.
Paesi Bassi	Special Air Services B.V.	Postbus 198 7390 AD TWELLO	Passeggeri, merci, posta	B	26.4.2013	COA NL-COA-13/23 limitato a A-a-A (EU-OPS appendice 1 EU OPS 1.005(a)).
Polonia	OLT Express Poland sp. z o.o.	ul. Puławska 465 02-844 Warszawa	Passeggeri	A	10.5.2013	
Polonia	OLT Express Regional sp. z o.o.	ul. Długie Ogrody 8 -14 80-755 Gdańsk	Passeggeri, merci, posta	A	8.4.2013	
Polonia	Silvair sp. z o.o.	Al. Komisji Edukacji Narodowej 93/B3 02-777 Warszawa	Passeggeri, merci	B	29.7.2013	
Romania	Compania Romana de Aviatie ROMAVIA	Bd. Dimitrie Cantemir nr. 1, sector 4 Bucuresti	Passeggeri, merci	A	24.5.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Romania	S.C. InterAviation SRL	Str. Verii nr. 1 – 3, Sector 2, Bucuresti	Passeggeri, merci	B	4.6.2013	
Romania	SC JETTRAN AIR SRL	Bucuresti, str. Coralilor nr 20C, corp C2, sector 1	Passeggeri, merci	A	5.8.2013	La licenza di esercizio è stata sospesa a decorrere dal 28.1.2013
Romania	SC ROMSTRADE LOGISTIC EXPRESS SRL	judetul Giurgiu, sat Adunatii-Copaceni, comuna Adunatii-Copaceni (SOLA 50, nr. topografic 783, camera 4)	Passeggeri, merci	B	22.5.2013	
Romania	SC ALFA AIR SERVICES SRL	Bd. Basarabia nr. 250, etaj 2, Corp administrativ (birouri), etajul 2 al Grupului Industrial TITAN, biroul nr. 215, sector 3, București	Passeggeri	B	18.3.2013	
Spagna	AEROTEC ESCUELA DE PILOTOS, S.L.	Chalet del RACE s/n - Aeropuerto de Cuatro Vientos - 28044 Madrid	Passeggeri, merci, posta	B	18.7.2013	
Spagna	ISLAS AIRWAYS, SA.	Avda. Punta de Anaga, 36 – 1ª Planta – 38111 Santa Cruz de Tenerife	Passeggeri, merci, posta	A	10.7.2013	Islas Airways, SA era in possesso di una licenza provvisoria fino al 10 luglio 2013. Tale licenza era stata sospesa il 30 ottobre 2012 ed è scaduta il 10 luglio 2013.
Spagna	MINT LÍNEAS AÉREAS, SA.	Los Arfe, 66 – 28027 MADRID	Passeggeri, merci, posta	A	10.4.2013	
Spagna	SOKO AVIATION, S.L.	Base Aérea Civil – Complejo Base Aérea – 28850 TORREJÓN DE ARDOZ (MADRID)	Passeggeri, merci, posta	B	3.10.2013	
Spagna	SPANAIR, SA.	Plaza de Europa, 54-56 – 08902 L'HOSPITALET DE LLOBREGAT (BARCELONA).	Passeggeri, merci, posta	A	29.4.2013	
Svezia	JE Time Sweden AB	Kanalvägen10C, SE-194 61 Upplands Väsby	Passeggeri, merci, posta	B	9.9.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
Svezia	Sweden Airways AB	Ellipsvägen 5, SE-141 75 Kungens Kurva	Passeggeri, merci, posta	B	15.1.2013	
UK	Oasis Flight Ltd	One Ash, The Green, East End, Witney, Oxfordshire. OX29 6PY	Passeggeri, merci, posta	B	29.1.2013	
UK	Veritair Aviation Limited	Cardiff Heliport, Foreshore Road, East Moors, Cardiff. CF10 4LZ	Passeggeri, merci, posta	B	1.5.2013	
UK	Suckling Airways (Cambridge) Ltd	Suite 335, The Quorum, Barnwell Drive, Cambridge. CB5 8RE	Passeggeri, merci, posta	A	14.5.2013	
UK	Blue City Aviation Ltd	Anson House, Coventry Airport West, Coventry. CV8 3AZ	Passeggeri, merci, posta	B	7.6.2013	
UK	MB Air Ltd	Newcastle City Heliport, Railway Street, Newcastle Upon Tyne. NE4 7AN	Passeggeri, merci, posta	B	7.6.2013	
UK	Ocean Sky (UK) Ltd	Portland House, Bressenden Place, London. SW1E 5BH	Passeggeri, merci, posta	B	7.6.2013	
UK	RotorMotion UK Limited	14-16 Station Road, Oxted, Surrey. RH8 9EP	Passeggeri, merci, posta	B	7.6.2013	
UK	Alan Mann Helicopters Ltd	Fairoaks Airport, Chobham nr Woking, Surrey. GU24 8HX	Passeggeri, merci, posta	B	11.6.2013	
UK	Bmibaby Ltd	PO Box 737, Donington Hall, Castle Donington, Derby, Derbyshire, DE74 2SB	Passeggeri, merci, posta	A	11.6.2013	
UK	Manhattan JET Management Ltd	Suite 217 Business Aviation Centre, Farnborough International Airport, Farnborough, Hampshire. GU14 6XA	Passeggeri, merci, posta	B	27.6.2013	
UK	Cranfield Helicopters Ltd	Hangar 1, Cranfield Airport, Cranfield, Bedford. MK43 0JR	Passeggeri, merci, posta	B	11.7.2013	
UK	Lakeland Seaplane Tours Ltd	Unit 7 St Angelo Airport, Trory, Enniskellen, Co Fermanagh, Northern Ireland. BT94 2FP	Passeggeri, merci, posta	B	14.8.2013	

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal	Osservazioni
UK	HD Air Ltd	Elmdon Building, Birmingham International Airport, Birmingham. B26 3QN	Passeggeri, merci, posta	A	18.12.2013	
UK	Cambridge Aero Club Ltd	Airport House, The Airport, Cambridge. CB5 8RY	Passeggeri, merci, posta	B	27.12.2013	

Cambio del nome del titolare della licenza

Stato membro	Vecchio nome del vettore aereo	Nuovo nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Francia	Airlinair	HOP!-AIRLINAIR	Parc d'affaires SILIC 24-26 rue de Villeneuve BP 40193 94 563 Rungis Cedex	Passeggeri, merci, posta	A	BODACC B del 26.7.2013.
Francia	Brit Air	HOP!-BRIT AIR	Aérodrome de Morlaix CS 27925 29679 Morlaix Cedex	Passeggeri, merci, posta	A	BODACC B de 17.7.2013
Francia	DARTA	AERO JET	Bât H5 Aéroport du Bourget 175 Avenue de l'Europe 93350 Le Bourget	Passeggeri, merci, posta	A	Modifica del nome approvata dall'assemblea generale straordinaria degli azionisti di DARTA Transport Aérien del 30.11.2012, decreto de 13.2.2013
Francia	Regional CAE	HOP!-REGIONAL	Aéroport de Nantes atlantique 44340 Bouguenais	Passeggeri, merci, posta	A	BODACC B dell'11.7.2013.
Italia	Air One Executive SpA.	Livingston Executive SpA.	Corso Sempione n. 111 - 21013 Gallarate (MI)	Passeggeri, merci, posta	B	10.4.2013
Germania	COMMANDER Flugdienst GmbH	AAA Aviation & Aircraft Assets GmbH	Van-der-Smissen-Str. 9, 22767 Hamburg	Passeggeri, merci, posta	B	27.5.2013
Germania	HELI Flight Flugschule- Flugbetrieb GmbH & Co.KG	HELI-FLIGHT GmbH & Co KG	Flugplatz, 61203 Reichelsheim	Passeggeri, merci, posta	B	21.6.2013

Stato membro	Vecchio nome del vettore aereo	Nuovo nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Germania	WDL Aviation GmbH & Co. KG	WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft	Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6, 51130 Köln	Passeggeri, merci, posta	A	1.1.2013
Paesi Bassi	Lelykopters BV	HeliCentre Helicopter Services BV	Arendweg 33 8218 PE LELYSTAD	Passeggeri, merci, posta	B	3.12.2013
Portogallo	Airlinair Portugal - Serviços Aéreo, SA.	LFAS - Lease Fly Aviation Services, SA.	Rua Bartolomeu de Gusmão, n. 18, 2745-269 São Domingos de Rana	Passeggeri, merci, posta	A	28.3.2013
Portogallo	Perfect Aviation, SA.	United JET Services, SA.	Rua Bartolomeu de Gusmão, n. 118, 2785-269 São Domingos de Rana	Passeggeri, merci, posta	A	16.12.2013
Svezia	Andersson Business JET AB	Bromma Business JET AB	c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm	Passeggeri, merci, posta	A	5.8.2013
Svezia	Golden Air Flyg AB	Braathens Regional AB	Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Västra Tunhem	Passeggeri, merci, posta	A	11.1.2013
Svizzera	Bonsai Helicopter AG	Helialpin AG	Airport St.Gallen- Altenrhein Rütiweg 1340 CH-9423 Altenrhein	Passeggeri, merci, posta	B	19.11.2013

Cambio di indirizzo del titolare della licenza

Stato membro	Nome del vettore aereo	Vecchio indirizzo del vettore aereo	Nuovo indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Austria	Altenrhein Luftfahrt GmbH	Schwefel 91, 6850 Dornbirn	Office Park 3, Top 312, 1300 Wien-Flughafen	Passeggeri, merci, posta	A	15.7.2013
Austria	Globe Air AG	Linzerstraße 30 4063 Hörsching	Polytec-Straße 1 4063 Hörsching	Passeggeri, merci, posta	B	11.11.2013
Austria	International JET Management GmbH	Oppolzergasse 6, 1010 Wien	Concorde Business Park 2/F 14, 2320 Schwechat	Passeggeri, merci, posta	B	14.2.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Vecchio indirizzo del vettore aereo	Nuovo indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Bulgaria	SUNLIGHT AIR Jsc	17, Debar str., 1618, Sofia	fl.12, 159, Tsar Boris III Blvd., 1618, Sofia	Passeggeri	A	12.11.2013
Repubblica ceca	HELI CZECH s.r.o.	Světlá pod Hoříčkami 39, PSČ 552 05	Pardubice, Luďka Maturoy 811, Studánka, PSČ 530 12	Passeggeri, posta	B	13.8.2013
Germania	AirGo Flugservice GmbH & Co. KG	Am Finther Wald 5833 55126 Mainz-Finthen	Am Finther Wald 5833 55126 Mainz	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	Augusta Air Luftfahrtunternehmen, Yachtcharter und Videogeräteverleih Hans Schneider e.K.	Flughafenstr. 5 86169 Augsburg	Flughafenstr. 3 86169 Augsburg	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt	Plieninger Straße 70 70794 Filderstadt	Passeggeri, merci, posta	B	16.10.2013
Germania	BSF Swissphoto GmbH	Am Flughafen Schönefeld Mittelstraße 7 12529 Schönefeld	Mittelstraße 7 12529 Schönefeld	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	City-Flight Germany GmbH	Ruhrstraße 54-56 41469 Neuss	Flughafenstraße 69 41066 Mönchengladbach	Passeggeri, merci, posta	B	11.2.2013
Germania	Classic Wings GmbH	Ellewick 24 48691 Vreden	Flughafenstraße 48 40474 Düsseldorf	Passeggeri, merci, posta	B	29.11.2013
Germania	FAIR AIR GmbH	Moritzhöfen 7 95447 Bayreuth	Flugplatzstr. 1, 95463 Bindlach	Passeggeri, merci, posta	B	4.7.2013
Germania	FLN FRISIA-Luftverkehr GmbH Norddeich	Flugplatz 26506 Norddeich	Westerlooger Strohweg 5 26506 Norden	Passeggeri, merci, posta	B	20.9.2013
Germania	Flugschule- und Luftfahrtunternehmen ARDEX GmbH Berlin Land Brandenburg	Flugplatz Heinrichsfelde 16866 Kyritz	Flugplatz 2b 16866 Kyritz	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	Heli Aviation GmbH	Flughafenstr. 7 86169 Augsburg	Flughafenstr. 19, 86169 Augsburg	Passeggeri, merci, posta	B	27.2.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Vecchio indirizzo del vettore aereo	Nuovo indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Germania	HHS Hanseatic Helicopter Service GmbH	Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum, Gebäude 347 A 22335 Hamburg	Flughafen Hamburg, Geschäftsfliegerzentrum (Geb. 347 A) Flughafenstr. 1 - 3 22335 Hamburg	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	JK JETKONTOR AG	Pinneberger Str. 243 25488 Holm	Pinneberger Str. 243 d 25488 Holm	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	NIGHTEXPRESS Luftverkehrsgesellschaft m.b.H.	Gebäude 511, Raum 3056 60549 Frankfurt/Main	Flughafen Tor 109 Gebäude 511, Raum 3056, Cargo City Süd 60549 Frankfurt am Main	Merci, posta	A	1.1.2013
Germania	Nordcopters GmbH	Lachmannweg 3b 22589 Hamburg	Bültenkoppel/Flugplatz, 25492 Heist	Passeggeri, merci, posta	B	29.5.2013
Germania	Rotorflug GmbH	Heliport Burgholzhausen 61381 Friedrichsdorf	Peter-Geibel-Straße 24 61381 Friedrichsdorf	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	Silver Cloud Air GmbH	Waldspitzweg 3 67105 Schifferstadt	Joachim-Becher-Str. 2 67346 Speyer	Passeggeri, merci, posta	B	15.10.2013
Germania	Sylt Air GmbH	Flughafen, Gebäude 101a 25980 Sylt-Ost	Zum Fliegerhorst 101 25980 Sylt/OT Tinnum	Passeggeri, merci, posta	B	1.1.2013
Germania	WDL Aviation GmbH & Co. Kommanditgesellschaft	Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6 51147 Köln	Flughafen Köln/Bonn Flugzeughalle 6 51130 Köln	Passeggeri, merci, posta	A	1.1.2013
Germania	WIKING Helikopter Service GmbH	Blumenthalstr. 15 28209 Bremen	JadeWeserAirport 26452 Sande	Passeggeri, merci, posta	B	25.9.2013
Ungheria	A.B.C. Air Hungary Légiközlekedési és Kereskedelmi Kft	H-1185 Budapest, Ferihegy 1.	H-1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér 1.	Merci	B	27.2.2013
Irlanda	Airlink Airways Ltd T/A Private Sky	Western Business Park, Ballymurtagh, Shannon, Co. Clare.	First Floor, Block 2, Shannon Business Park, Shannon, Co. Clare.	Passeggeri, merci, posta	A	4.2.2013
Italia	Livingston Executive SpA.	Viale Abruzzo n. 410 - 66013 Chieti (CH)	Corso Sempione n. 111 - 21013 Gallarate (MI)	Passeggeri, merci	B	10.4.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Vecchio indirizzo del vettore aereo	Nuovo indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Polonia	Ad Astra Executive Charter S. A.	ul. Czereśniowa 40 A, 02-456 Warszawa	ul. Kondratowicza 50, 03-642 Warszawa	Passeggeri, merci	B	29.10.2013
Polonia	Flyjet sp. z o.o.	Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa	ul. Sabały 60, 02-174 Warszawa	Passeggeri, merci	A	17.10.2013
Polonia	Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe «Heliseco»z o.o.	ul. Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik	ul. Gen. Bryg. S. Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa	Passeggeri, merci, posta	B	23.4.2013
Polonia	Travel Service Polska sp. z o.o.	ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa	ul. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa	Passeggeri	A	8.7.2013
Portogallo	HI FLY - Transportes Aéreos, SA.	Rua do Borja, n. 6 1350-047 Lisboa	Rua Latino Coelho n. 1, Edifício Hify Building 7º Andar 1050-132 Lisboa	Passeggeri, merci, posta	A	2013
Portogallo	ORBEST, SA.	Av. D. João II, Edifício Central Office, Lote 1.17.03, 6º, Parque das Nações, 1990-084 Lisboa	Edifício Rodrigo Uria, Rua Duque de Palmela n. 23, 1250-097 Lisboa	Passeggeri, merci, posta	A	2013
Romania	S.C. BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.	17 Teheran Street, sector 1, Bucharest	42 – 44 Bucuresti – Ploiesti Street, Baneasa Business&Technology Park, sector 1, Bucharest	Passeggeri, merci	A	9.12.2013
Slovacchia	Travel Service, a.s. org. zložka Slovensko	Letisko M. R. Štefánika, 823 11 Bratislava	Ivánska cesta 30/B, 821 04 Bratislava	Passeggeri, merci, posta	A	8.11.2013
Svezia	Amapola Flyg AB	Box 912 SE-195 05 Arlandastad	Box 57, SE-230 32 Malmö- Sturup	Passeggeri, merci, posta	A	17.5.2013
Svezia	Braathens Regional AB	Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Trollhättan	Trollhättan Vänersborg Flygplats 461 83 Västra Tunhem	Passeggeri, merci, posta	A	11.1.2013
Svezia	Bromma Business JET AB	Vetevägen 16 SE-187 69 Täby	c/o SCA, Box 200, SE-101 23 Stockholm	Passeggeri, merci, posta	A	5.8.2013
Svezia	Copterflyg AB	Lövstigen 2 SE-823 30 Kilafors	Ringvägen 12 SE-831 37 Östersund	Passeggeri, merci, posta	B	5.11.2013

Stato membro	Nome del vettore aereo	Vecchio indirizzo del vettore aereo	Nuovo indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Svezia	Sundt Air Sweden AB	Hässlögatan 6, SE-721 31 Västerås	Hässlögatan 16, SE-721 31 Västerås	Passeggeri, merci, posta	B	11.4.2013 valida fino all'1.4.2014

Cambio di categoria

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Francia	Corail Hélicoptères	Aéroport de Pierrefonds 97410 Saint-Pierre	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria B alla categoria A	12.11.2013
Germania	AIR HAMBURG Luftverkehrsgesellschaft mbH	Kleine Bahnstr. 8 - 22525 Hamburg	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria B alla categoria A	5.7.2013
Germania	AIR TRAFFIC Gesellschaft mit beschränkter Haftung EXECUTIVE JET SERVICE	Flughafen, Halle 3, 40474 Düsseldorf	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria B alla categoria A	1.3.2013
Germania	Flair JET Luftverkehrsgesellschaft mbH	Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria B alla categoria A	5.3.2013
Germania	Flair JET Luftverkehrsgesellschaft mbH	Hirschenau 5a, 90607 Rückersdorf	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria A alla categoria B	19.4.2013
Germania	Germania Express Fluggesellschaft mbH	Lilienthalstraße 6 12529 Schönefeld OT Waltersdorf	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria A alla categoria B	22.4.2013
Germania	Helijet Charter GmbH	Liebigstraße 3-9, 40764 Langenfeld	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria B alla categoria A	21.11.2013
Germania	JET Executive International Charter GmbH & Co. KG	Mündelheimer Weg 50 40472 Düsseldorf	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria A alla categoria B	12.2.2013
Spagna	Aeronova, S.L.	Polígono Industrial El Oliveral, Bloque A, Nave 2, Fase 3 - 46394 Ribarroja (Valencia)	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria B alla categoria A	11.9.2013
UK	British International Helicopter Services Ltd	Anson House, Coventry Airport, Coventry. CV8 3AZ	Passeggeri, merci, posta	Dalla categoria A alla categoria B	8.10.2013

Modifica di categoria di trasporto

Stato membro	Nome del vettore aereo	Indirizzo del vettore aereo	Precedentemente autorizzato al trasporto di	Autorizzato al trasporto di	Categoria	Decisione con effetto dal
Germania	B-Air Charter GmbH & Co. KG	Bernhäuser Hauptstraße 14 70794 Filderstadt	Passeggeri	Passeggeri, merci, posta	B	19.2.2013
Polonia	Flyjet sp. z o.o.	Al. Krakowska 110/114 02-256 Warszawa	Passeggeri	Passeggeri, merci	A	11.6.2013
Polonia	Small Planet Airlines sp. z o.o.	ul. 17 Stycznia 45B 02-146 Warszawa	Passeggeri	Passeggeri, merci	A	24.9.2013

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA
CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

Notifica preventiva di concentrazione**(Caso M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/C 137/08)

1. In data 29 aprile 2014 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione Allianz SpA (Italia), controllata in ultima istanza dal gruppo Allianz (Germania), acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo di un'impresa avviata del settore delle assicurazioni non vita («l'impresa interessata», Italia), attualmente di proprietà di UnipolSai Assicurazioni SpA («UnipolSai», Italia), mediante acquisto di elementi dell'attivo.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono:

- Allianz: assicurazione vita e non vita e gestione patrimoniale,
- impresa interessata: assicurazione non vita.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento sulle concentrazioni. Tuttavia si riserva la decisione definitiva al riguardo.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione europea per fax (+32 22964301), per e-mail all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento M.7233 — Allianz/Going concern of UnipolSai Assicurazioni, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento sulle concentrazioni»).

ISSN 1977-0944 (edizione elettronica)
ISSN 1725-2466 (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT