

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 195



Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

55 tomas
2012 m. liepos 3 d.

Pranešimo Nr.	Turinys	Puslapis
II <i>Komunikatai</i>		
EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI KOMUNIKATAI		
Europos Komisija		
2012/C 195/01	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/02	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/03	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.6559 – Eurochem Trading GmbH/K+S Nitrogen) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/04	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/05	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) ⁽¹⁾	3
2012/C 195/06	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) ⁽¹⁾ ..	3

LT

Kaina:
3 EUR

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

(Tęsinys antrajame viršelyje)

IV Pranešimai

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

Europos Komisija

2012/C 195/07	Euro kursas	4
2012/C 195/08	Susijungimų patarimo komiteto nuomonė, priimta 2011 m. sausio 13 d. posėdyje dėl preliminarų, sprendimo projekto byloje COMP/M.5830 – Olympic/Aegean – Pranešėja: Jungtinė Karalystė	5
2012/C 195/09	Bylas nagrinėjančio pareigūno galutinė ataskaita – COMP/M.5830 – Byloje <i>Olympic/Aegean Airlines</i> ..	7
2012/C 195/10	2011 m. sausio 26 d. Komisijos sprendimo santrauka dėl koncentracijos paskelbimo nederančia su vidaus rinka ir EEE susitarimu (Byla COMP/M.5830 – <i>Olympic/Aegean Airlines</i>) (pranešta dokumentu Nr. C(2011) 316 galutinis) ⁽¹⁾	11

V Nuomonės

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU BENDROS PREKYBOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

Europos Komisija

2012/C 195/11	Pranešimas apie artėjančią tam tikrų antidempingo priemonių galiojimo pabaigą	18
---------------	---	----



⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

II

*(Komunikatai)*EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI
KOMUNIKATAI

EUROPOS KOMISIJA

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai**(Byla COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2012/C 195/01)

2012 m. birželio 25 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik prancūzų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32012M6592. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai**(Byla COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2012/C 195/02)

2012 m. birželio 22 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik anglų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32012M6546. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai
(Byla COMP/M.6559 – Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)

(Tekstas svarbus EEE)

(2012/C 195/03)

2012 m. birželio 25 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik anglų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32012M6559. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai
(Byla COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement)

(Tekstas svarbus EEE)

(2012/C 195/04)

2012 m. birželio 19 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik vokiečių kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32012M6583. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai**(Byla COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2012/C 195/05)

2012 m. birželio 19 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik anglų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32012M6614. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai**(Byla COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2012/C 195/06)

2012 m. birželio 25 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik anglų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32012M6617. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

IV

(Pranešimai)

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

EUROPOS KOMISIJA

Euro kursas ⁽¹⁾

2012 m. liepos 2 d.

(2012/C 195/07)

1 euro =

Valiuta	Valiutos kursas	Valiuta	Valiutos kursas		
USD	JAV doleris	1,2593	AUD	Australijos doleris	1,2283
JPY	Japonijos jena	100,51	CAD	Kanados doleris	1,2808
DKK	Danijos krona	7,4343	HKD	Honkongo doleris	9,7676
GBP	Svaras sterlingas	0,80410	NZD	Naujosios Zelandijos doleris	1,5667
SEK	Švedijos krona	8,7440	SGD	Singapūro doleris	1,5959
CHF	Šveicarijos frankas	1,2015	KRW	Pietų Korėjos vonas	1 440,68
ISK	Islandijos krona		ZAR	Pietų Afrikos randas	10,2766
NOK	Norvegijos krona	7,5255	CNY	Kinijos ženminbi juanis	7,9948
BGN	Bulgarijos levas	1,9558	HRK	Kroatijos kuna	7,5165
CZK	Čekijos krona	25,515	IDR	Indonezijos rupija	11 821,43
HUF	Vengrijos forintas	286,20	MYR	Malaizijos ringitas	3,9833
LTL	Lietuvos litas	3,4528	PHP	Filipinų pesas	52,722
LVL	Latvijos latas	0,6967	RUB	Rusijos rublis	41,0527
PLN	Lenkijos zlotas	4,2205	THB	Tailando batas	39,819
RON	Rumunijos lėja	4,4503	BRL	Brazilijos realas	2,5347
TRY	Turkijos lira	2,2775	MXN	Meksikos pesas	16,7865
			INR	Indijos rupija	69,8180

⁽¹⁾ Šaltinis: valiutų perskaičiavimo kursai paskelbti ECB.

Susijungimų patariamojo komiteto nuomonė, priimta 2011 m. sausio 13 d. posėdyje dėl preliminarus, sprendimo projekto byloje COMP/M.5830 – Olympic/Aegean

Pranešėja: Jungtinė Karalystė

(2012/C 195/08)

Koncentracija

1. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad sandoris, apie kurį pranešta, yra koncentracija pagal Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktą.
2. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad sandoris, apie kurį pranešta, yra Bendrijos masto pagal Susijungimų reglamento 1 straipsnio 3 dalį.

Rinkos apibrėžtis

3. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos sprendimo projekte pateikta atitinkamų rinkų apibrėžtimi.

Visų pirma Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos sprendimu šioje byloje neatsakyti į šiuos klausimus:

- a) keleivius skirstyti pagal tai, ar jiems svarbus laikas, ar ne, ir
- b) keltų paslaugas įtraukti į keleivių, kuriems nėra svarbus laikas, ir į visų keleivių 7 maršrutų, nurodytų sprendimo projekte, atitinkamą rinką.

Padėtis, jei susijungimas nebūtų įvykęs (priešingos padėties analizė)

4. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad vertinant siūlomo susijungimo poveikį konkurencijai tuo atveju, jei susijungimas nebūtų įvykęs (atliekant priešingos padėties analizę), labiausiai tikėtina, kad *Aegean* ir *Olympic Air* toliau faktiškai konkuruotų sprendimo projekte nurodytuose 10 Graikijos vidaus maršrutų ir tam tikruose tarptautiniuose maršrutuose.

Konkurencijos vertinimas

5. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad dėl sandorio, apie kurį pranešta, labai apsunkinama konkurencija, nes faktinė *Aegean* ir *Olympic Air* konkurencija panaikinama šiuose 9 vidaus maršrutuose:
 - a) Atėnai–Salonikai;
 - b) Atėnai–Heraklionas;
 - c) Atėnai–Chanija;
 - d) Atėnai–Rodas;
 - e) Atėnai–Santorinas;
 - f) Atėnai–Mitolėnė;
 - g) Atėnai–Chijas;
 - h) Atėnai–Kosas ir
 - i) Atėnai–Samas.
6. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad siūlomas sandoris labai apsunkintų veiksmingą konkurenciją, nes dėl jo būtų pašalintas tikėtinas naujas potencialus konkurentas maršrute Atėnai–Korfu.
7. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad siūlomas sandoris Graikijos maršrutuose, kuriems taikomi su viešąja paslauga susiję išipareigojimai, labai neapribotų konkurencijos.
8. Patariamasis komitetas sutinka su Komisija, kad siūlomas sandoris Graikijos antžeminio aptarnavimo paslaugų rinkoje labai neapribotų veiksmingos konkurencijos.

Pateikimas į rinką

9. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos išvada, kad nėra tikėtina, jog po susijungimo artimiausioje ateityje Atėnų oro uoste savo bazes steigtų tarptautiniai ir (arba) vidaus vežėjai.

Šalių finansinė padėtis

10. Nors pranešimą pateikusių šalis to oficialiai nenurodė, Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos analize dėl bankrutuojančios įmonės gynybos kriterijų ir Komisijos išvada, kad šių kriterijų šiuo atveju nebūtų laikomasi.

Pranešimą pateikusių šalių pasiūlyti įsipareigojimai

11. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad galutiniais įsipareigojimais, kurių pasiūlymą pranešimą pateikusių šalis pateikė 2010 m. gruodžio 6 d., tinkamai neišsprendžiami atliekant rinkos tyrimą iškelti susirūpinimą keliantys konkurencijos klausimai, todėl nėra tikėtina, kad jais būtų pašalintos susijungimu sudarytos kliūtys veiksmingai konkurencijai.
12. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad galutiniais įsipareigojimais, kurių pasiūlymą pranešimą pateikusių šalis pateikė 2010 m. gruodžio 6 d., nebūtų užtikrintas vienos ar daugiau oro linijų bendrovių tikėtinas, savalaikis ir pakankamas patekimas į rinką.
13. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos vertinimu, kad neužtikrinus vienos ar daugiau oro linijų bendrovių tinkamo, savalaikio ir pakankamo patekimo į rinką, vien priimtais įsipareigojimais nebus užtikrinta susijungusios bendrovės drausmė ir siūlomo sandorio neigiamų padarinių konkurencijai šalinimas.

Išvada

14. Patariamasis komitetas sutinka su Komisijos išvada, kad, atsižvelgiant į siūlomo sandorio kenkiamą poveikį konkurencijai ir į tai, kad nėra tinkamų taisomųjų priemonių, siūloma koncentracija turi būti skelbiama nederančia su vidaus rinka ir EEE susitarimo veikimu.
-

Bylas nagrinėjančio pareigūno ⁽¹⁾ galutinė ataskaita**COMP/M.5830 – Byloje *Olympic/Aegean Airlines***

(2012/C 195/09)

IVADAS

Trys Graikijos bendrovių grupės, *Vassilakis*, *Marfin Investment* ir *Laskaridis* (toliau – pranešimą pateikusios šalys), 2010 m. birželio 24 d. Komisijai pateikė pranešimą, kad nupirkę naujai susijungusios bendrovės, prie kurios, be kitų bendrovių, prijungtos *Aegean Airlines SA* ir *Olympic Air SA*, akcijas įgijo jos bendrą kontrolę.

Išnagrinėjusi pranešimą Komisija padarė išvadą, kad šis sandoris patenka į Susijungimų reglamento ⁽²⁾ taikymo sritį ir kyla didelių abejonų, ar sandoris yra suderinamas su vidaus rinka ir Europos ekonominės erdvės susitarimu. Todėl 2010 m. liepos 30 d. Komisija iškėlė bylą ir pradėjo tyrimo pagal Susijungimų reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punktą II etapą.

II ETAPO PROCEDŪRA

2010 m. spalio 20 d. pranešimą pateikusioms šalims išsiųstas prieštaravimų pareiškimas, kuriame Komisija pateikė preliminarią išvadą, kad koncentracija labai apsunkins veiksmingą konkurenciją reguliariojo keleivių vežimo oro transportu 11 Graikijos vidaus maršrutų ir dviem tarptautiniais maršrutais rinkose, nes bus panaikinta faktinė konkurencija, taip pat penkiaus Graikijos vidaus maršrutais, nes bus panaikinta potenciali konkurencija; taip pat apribos konkurenciją maršrutų, kuriuose skiriami su viešosiomis paslaugomis susiję įpareigojimai, rinkoje ir konkurenciją antžeminio aptarnavimo paslaugų Graikijos oro uostuose rinkoje. Pranešimą pateikusios šalys 2010 m. lapkričio 5 d., iki nustatyto termino, pateikė rašytines pastabas dėl prieštaravimų pareiškimo.

GALIMYBĖ SUSIPAŽINTI SU BYLA

Gavusios galimybę susipažinti su byla pranešimą pateikusios šalys 2010 m. lapkričio 3 d. man pateikė prašymą leisti susipažinti su tam tikra į bylą įtraukta informacija, kurią dėl konfidencialumo informacijos pateikėjas redagavo (toliau – prašoma informacija). Pranešimą pateikusios šalys tvirtino, kad prašomoje informacijoje gali būti duomenų apie galimo konkurento atėjimą į atitinkamas rinkas, o tai turėtų įtakos konkurencijos analizei. Įvertinus informacijos pateikėjo pateiktus konfidencialumo reikalavimus, pranešimą pateikusioms šalims suteikta galimybė susipažinti su tam tikra prašoma informacija. Kitas prašomos informacijos dalis informacijos pateikėjas sutiko atskleisti ribotai, pranešimą pateikusioms šalims atstovaujantiems išorės patarėjui teisės klausimais davus sutikimą neatskleisti informacijos, pagal kurią apribotas informacijos, su kuria duota galimybė susipažinti, naudojimas. Komisija, suteikdama galimybę susipažinti su byla pranešimą pateikusioms šalims jau suteikė galimybę susipažinti su kita bylos medžiaga, laikydamosi panašios sutikimo neatskleisti informacijos procedūros. Be to, dėl likusios prašomos informacijos dalies darau išvadą, kad joje yra pateiktos verslo paslaptys ir kad ją atskleisti nebuvo būtina siekiant užtikrinti pranešimą pateikusių šalių teises į gynybą. Pagal Įgaliojimų 8 straipsnį priimtas sprendimas 2010 m. lapkričio 10 d. perduotas pranešimą pateikusioms šalims. Pranešimą pateikusios šalys daugiau pastabų šiuo klausimu nepateikė.

LEIDIMAS ĮTRAUKTI TREČIĄSIAS ŠALIS

Prašymai įtraukti į bylą gauti iš šių septynių trečiųjų šalių: *Athens Airways SA*, *EKPIZO* – Graikijos vartotojų asociacijai, *Goldair Handling SA*, *Swissport Hellas SUD SA*, *Swissport International Ltd*, *Swissport Hellas SA*, *Sky Express SA* ir *Hellenic Airline Pilots Association (HALPA)*. Įtraukiau visas šalis, išskyrus *Swissport International Ltd*, *Swissport Hellas SA* ir *Sky Express SA*, kurios neatsakė į prašymus pateikti paaiškinimus ir papildomą informaciją.

⁽¹⁾ Pagal 2001 m. gegužės 23 d. Komisijos sprendimo dėl bylas nagrinėjančių pareigūnų įgaliojimų tam tikrose konkurencijos bylose (2001/462/EB, EAPB) 15 ir 16 straipsnius – OL L 162, 2001 6 19, p. 21 (toliau – įgaliojimai).

⁽²⁾ 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 24, 2004 1 29, p. 1). Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. pagal Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) nustatyti tam tikri pakeitimai, tai yra vietoj sąvokos „Bendrija“ vartojama sąvoka „Europos Sąjunga“, vietoj sąvokos „bendra rinka“ – „vidaus rinka“. Šioje ataskaitoje laikomasi SESV vartojamos terminijos.

Pagal įgyvendinimo reglamento ⁽¹⁾ 16 straipsnį įtrauktoms trečiosioms šalims suteikta informacija apie bylos pobūdį ir esmę, Komisija jas pakvietė pateikti pastabas. Komisija ir toliau joms teikė informaciją viso bylos nagrinėjimo metu.

Pranešimą pateikusios šalys paprašė, kad būtų panaikintas *Athens Airways* suteiktas suinteresuotosios šalies statusas. Jos tvirtino, kad *Athens Airways* negali būti pakankamai suinteresuota byla, nes ji nuo 2010 m. rugsėjo mėn. nebeveikia Graikijos keleivių vežimo oro transportu vidaus rinkoje. Pranešimą pateikusioms šalims atsakyta, kad tai, kad pasikeitė *Athens Airways* veikla, nereiškia, kad jos interesai nebėra pakankami. Pranešimą pateikusios šalys pakartojo savo prašymą, kuris galiausiai buvo atmestas, remiantis tuo, kad *Athens Airways* pakankamai domėjosi byla, nes tuo metu *prima facie* buvo potenciali konkurentė ir aktyviai dalyvavo byloje.

Išnagrinėjęs rašytinius prašymus dalyvauti žodiniame bylos nagrinėjime aš įtraukiau *Athens Airways*, EKPIZO ir *Swissport Hellas SUD*. *Goldair Handling* neprašė leisti dalyvauti žodiniame bylos nagrinėjime. HALPA nedalyvavo žodiniame bylos nagrinėjime, nes jos prašymas įtraukti į bylą kaip suinteresuotąją trečiąją šalį buvo pateiktas ir priimtas jau po žodinio bylos nagrinėjimo.

ŽODINIS BYLOS NAGRINĖJIMAS

Atsakyme į prieštaravimų pareikšimą pranešimą pateikusios šalys pasinaudojo savo teise būti išklausytoms žodiniame bylos nagrinėjime, kuris įvyko 2010 m. lapkričio 11 d.

Pranešimą pateikusioms šalims per žodinį bylos nagrinėjimą atstovavo *Marfin Investment Group* ir *Vassilakis* atstovai, jiems talkino išorės konsultantai teisės klausimais ir ekonomikos ekspertai. Komisijai žodiniame bylos nagrinėjime atstovavo kai kurie Komisijos nario pirmininko pavaduotojo J. Almunia kabineto nariai, kai kurie Konkurencijos generalinio direktorato aukščiausiosios vadovybės atstovai, bylą tvarkantys specialistai, vyriausiųjų ekonomistų grupė, Teisės tarnybos atstovai, Įmonių ir pramonės generalinio direktorato atstovai ir Mobilumo ir transporto generalinio direktorato atstovai.

Pranešimą pateikusioms šalims paprašius žodinis bylos nagrinėjimas iš dalies vyko *in camera* posėdyje.

ETAPAS PO ŽODINIO BYLOS NAGRINĖJIMO

Po žodinio bylos nagrinėjimo, 2010 m. lapkričio 12 d., pranešimą pateikusios šalys pateikė pirmą pasiūlymą dėl įsipareigojimų, tačiau po susitikimo su Konkurencijos generaliniu direktoratu esamai padėčiai aptarti vietoj jo pasiūlytas iš esmės pakeistas įsipareigojimų paketas. Įsipareigojimai buvo susiję su keleivių vežimo oro transportu keturiais Graikijos vidaus maršrutais, kuriuose *Olympic Air* ir *Aegean Airlines* yra faktinės konkurentės, ir maršrutais, kuriuose skiriami su viešosiomis paslaugomis susiję įsipareigojimai, rinka. Siūlomi įsipareigojimai atsisakyti laiko tarpų ir taikyti kitas papildomas priemones, pavyzdžiui, galimybę naujam dalyviui su susijungusia įmone sudaryti dokumentų tarpusavio pripažinimo susitarimus. Komisija pradėjo rinkos tyrimą, kad sužinotų nuomones apie siūlomų įsipareigojimų veiksmingumą ir tai, ar jais bus galima išsaugoti konkurenciją.

2010 m. lapkričio 18 d. Komisija parengė papildomą pareikšimą dėl prieštaravimų. Papildomame pareiškime dėl prieštaravimų Komisija paaiškino, kad sandoris iš esmės apsunkintų konkurenciją 10 Graikijos vidaus maršrutų, nepaisant tikslios rinkos apibrėžties ir nepaisant to, ar rinka būtų suskirstyta pagal keleivius, kuriems svarbus laiko veiksnys, ir keleivius, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, nes konkurencijos vertinimas iš esmės liktų toks pat, net jei būtų įskaitoma visus keleivius apimanti rinka. Tuomet ji vertino sandorio, apie kurį pranešta, poveikį konkurencijai iš esmės tuo pat būdu, kaip ankstesniame prieštaravimų pareiškime. Pranešimą pateikusios šalys atsakė 2010 m. lapkričio 23 d., žodinio bylos nagrinėjimo neprašė. Tačiau pranešimą pateikusios šalys paprašė galimybės paskelbti jų nuomonę žodžiu susitikime su Konkurencijos generaliniu direktoratu, jų prašymas patenkintas.

2010 m. gruodžio 6 d. Komisija pranešimą pateikusioms šalims išsiuntė faktinių aplinkybių santrauką. Faktinių aplinkybių santraukoje aptartas tik kelių konkurencijos poveikis atitinkamose rinkose ir pridėta ekonominė analizė, kuri patvirtina prieštaravimų pareiškime ir papildomame prieštaravimų pareiškime pateiktas Komisijos išvadas. Komisija daro išvadą, kad kelių paslaugos yra tik menkas oro skrydžių paslaugų pakaitas.

Pranešimą pateikusios šalys tvirtino, kad faktinių aplinkybių santraukoje iškelta keletas procedūrinių klausimų. Pirma, jų nuomone, joms nebuvo suteikta pakankamai galimybių susipažinti su duomenimis ir pateikti

⁽¹⁾ Komisijos reglamentas (EB) Nr. 802/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 133, 2004 4 30, p. 1). Šis reglamentas iš dalies pakeistas Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1033/2008 (OL L 279, 2008 10 22, p. 3).

prasmingas pastabas dėl faktinių aplinkybių santraukoje pateiktos ekonominės analizės. Į tai atsižvelgdama ir gavusi informacijos pateikėjų sutikimą Komisija suteikė galimybę pranešimą pateikusių šalių patarėjams ekonomikos klausimais duomenų saugykloje susipažinti su pagrindiniais duomenimis laikantis konfidencialumo sąlygų. Kadangi šiuo atžvilgiu pastabų daugiau negavau, darau išvadą, kad šis klausimas išspręstas.

Antra, pranešimą pateikusių šalių nuomone, faktinių aplinkybių santraukoje pateikta nauja medžiaga ir analizė ir Komisija turėjo ją pateikti joms papildomame prieštaravimų pareiškime. Jos taip pat paprašė leisti būti išklaustoms dėl faktinių aplinkybių nagrinėjant bylą žodžiu. 2010 m. gruodžio 15 d. raštu atmečiau pranešimą pateikusių šalių prašymą dėl tokio bylos nagrinėjimo. Manau, kad faktinių aplinkybių santraukoje nebuvo pateikta naujų ar pakeistų prieštaravimų, jame buvo pateikti įrodymai, kuriuos Komisijos surinko prieš patvirtindama prieštaravimų pareiškimą ir kurie iš dalies jau pateikti prieštaravimų pareiškime, jie tik patvirtina prieštaravimų pareiškime ir papildomame prieštaravimų pareiškime pateiktus prieštaravimus. Todėl pranešimą pateikusioms šalims neleistu pasinaudoti teise į žodinį bylos nagrinėjimą dėl faktinių aplinkybių. Taip pat, nors Komisija pagal Įgyvendinimo reglamento 14 straipsnio 1 dalį turi teisę spręsti savo nuožiūra, ar surengti kitą žodinį bylos nagrinėjimą, padariau išvadą, kad šiuo atveju jis būtų nepagrįstas, nes faktų pranešime klausimai aptarti ribotai, pranešimą pateikusios šalys galėjo visapusiškai pasinaudoti savo teise būti išklaustoms pateikdamos rašytines pastabas dėl faktų pranešimo. Tačiau Komisija sutiko surengti susitikimą su pranešimą pateikusiomis šalimis faktų pareiškime iškeltiems klausimams aptarti, jis įvyko 2010 m. gruodžio 17 d.

Pagaliau savo atsakyme dėl faktinių aplinkybių pranešimą pateikusios šalys paprieštaravo dėl to, kad faktų pranešimas pateiktas 70-ą II procedūros etapo dieną, nes tai pažeidė jų teises į gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą pagal Europos žmogaus teisių konvencijos 6 straipsnį. Jos tvirtino, kad tai, jog jos turėjo pateikti pasiūlymus dėl išsipareigojimų, prieštarauja teisingam bylos nagrinėjimui, nes faktinių aplinkybių santraukoje nurodyta, kad Komisijai dar liko tam tikrų neišspręstų klausimų dėl konkurencijos. Taip pat jos tvirtino, kad tai, kada parengta faktinių aplinkybių santrauka, reiškia, jog Komisija negali atsižvelgti į jų atsakymą dėl faktinių aplinkybių prieš pradėdama vertinti atsakymus, gautus per rinkos tyrimą dėl jų vėliausio pasiūlymo dėl išsipareigojimų. Tačiau joks konkretus prašymas dėl pirmiau nurodyto prieštaravimo man nepateiktas. Vis dėlto manau, kad prieštaravimas nepagrįstas, todėl nusprendžiau, kad veiksmy imtis nereikia. Jau pažymėta, kad faktų pranešime nepakeistas nei vienas iš pateiktų prieštaravimų. Taigi jis negalėjo neigiamai paveikti pranešimą pateikusių šalių galimybes Komisijai pateikti pasiūlymą dėl išsipareigojimų. Be to, nėra priežasčių daryti prielaidą, kad Komisija nebūtų galėjusi atsižvelgti į pranešimą pateikusių šalių atsakymą dėl faktinių aplinkybių santraukos ir jos numanomų padarinių vėliausiam pasiūlymui dėl išsipareigojimų. Iš tiesų, pagal Susijungimų reglamento 18 straipsnio 1 dalį iki konsultavimosi su Patariamuoju komitetu šalys turi teisę pareikšti savo nuomonę dėl Komisijos prieštaravimų, o Komisija privalo atsižvelgti į visas iki to laiko jai pateiktas pastabas. Pagaliau vertinant tariamus teisių į gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą pažeidimus būtina atsižvelgti į operatyvumo būtinybę, kuri yra svarbi pagal bendrą Susijungimų reglamento sistemą⁽¹⁾. Todėl dažnai būtini procedūriniai etapai neišvengiamai sutampa ir jų neįmanoma griežtai atskirti.

KITI ĮSIPAREIGOJIMAI IR RINKOS TYRIMAS

Gavusios preliminarinius pirmojo rinkos tyrimo rezultatus pranešimą pateikusios šalys 2010 m. lapkričio 29 d. Komisijai pateikė naują išsipareigojimų paketą, jis iš esmės pakeistas 2010 m. gruodžio 6 d. Pagal šiuos išsipareigojimus jų apimtis išplėsta, jie apima visus 9 vidaus maršrutus, dėl kurių pareikštas susirūpinimas dėl faktinės konkurencijos, taip pat išsipareigota nediskriminuojant užtikrinti galimybę teikti antžeminio aptarnavimo, priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto Atėnų oro uoste ar bet kuriame maršruto tarp atitinkamų nurodytų miestų paskirties oro uoste paslaugas. 2010 m. gruodžio 6 d. Komisija pradėjo antrąjį rinkos tyrimą, apie jo rezultatus pranešimą pateikusiomis šalims pranešė susitikime esamai padėčiai aptarti.

Manęs nebuvo prašyta išnagrinėti rinkos tyrimų, kuriuos Komisija atliko siekdama įvertinti pranešimą pateikusių šalių išsipareigojimų paketo poveikį konkurencijai, objektyvumą⁽²⁾. Todėl šiuo atžvilgiu toks klausimas, regis, nekilo.

⁽¹⁾ Žr. sprendimo byloje T-210/01 *General Electric* prieš *Komisiją* (2005), Rink. p. II-5575, 702 punktą.

⁽²⁾ Įgaliotųjų 14 straipsnis.

SPRENDIMO PROJEKTAS

Galutinio sprendimo projekte, pagal kurį siūloma koncentracija yra draudžiama, pateikti ne visi prieštaravimų pareiškime pateikti prieštaravimai. Kai kurie prieštaravimai atmesti, visų pirma prieštaravimai, susiję su keleivių vežimu oro transportu dviem tarptautiniais maršrutais ir keliais vidaus maršrutais ⁽¹⁾. Abejonių keliantys konkurencijos klausimai, išskirti prieštaravimų pareiškime dėl su viešosiomis paslaugomis susijusių įpareigojimų skyrimo ir antžeminio aptarnavimo paslaugų teikimo Graikijos rinkose taip pat atmesti.

Dėl maršruto Atėnai–Aleksandropolis prieštaravimų pareiškime padaryta preliminari išvada, kad dėl siūlomos koncentracijos būtų apsunkinama *faktinė* *Aegean Airlines* ir *Olympic Air* konkurencija. Tačiau iš vėlesniame bylos etape gautos informacijos paaiškėjo, kad *Olympic Air* 2011 m. vasaros sezono metu šiuo maršrutu veiklos nevykdys. Būtent tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad šiame maršrute siūloma koncentracija *faktinei* konkurencijai netrukdytų. Tačiau Patariamajam komitetui pateiktame sprendimo projekte padaryta išvada, kad dėl siūlomos koncentracijos būtų apsunkinama *potenciali* *Aegean Airlines* ir *Olympic Air* konkurencija. Aš manau, kad tai pažeistų pranešimą pateikusių šalių teisę būti išklaustyoms, nes jos nepasinaudojo galimybe paskelbti savo nuomonę dėl šio pakeisto prieštaravimo. Apie tai atitinkamai informavau Komisijos pirmininko pavaduotoją J. Almunia, Patariamąjį komitetą ir atitinkamas Komisijos tarnybas. Todėl Komisija nusprendė galutiniame sprendimo projekte netvirtinti šio pakeisto prieštaravimo.

Todėl galutinio sprendimo projekte pateikti tik prieštaravimai dėl *faktinės* konkurencijos apsunkinimo keleivių vežimo oro transportu devyniais maršrutais ⁽²⁾ rinkoje, taip pat dėl *potencialios* konkurencijos apsunkinimo viename vidaus maršrute ⁽³⁾. Dėl šių prieštaravimų Komisija suteikė visapusiškas galimybes pranešimą pateikusioms šalims pasinaudoti savo teise būti išklaustyoms.

IŠVADA

Todėl manau, kad šiuo atveju buvo tinkamai laikytasi visų dalyvių teisės būti išklaustiems.

Briuselis, 2011 m. sausio 19 d.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Atėnai–Mikėnai ir Atėnai–Aleksandropolis dėl prieštaravimų pareiškime nurodytos žalos *faktinei* konkurencijai, taip pat Atėnai–Lemnas, Atėnai–Kavala, Atėnai–Kefalonija ir Atėnai–Janina dėl prieštaravimų pareiškime nurodytos žalos *potencialiai* konkurencijai.

⁽²⁾ Šie maršrutai: Atėnai–Salonikai, Atėnai–Heraklionas, Atėnai–Chanija, Atėnai–Rodas, Atėnai–Santorinas, Atėnai–Miti-lėnė, Atėnai–Chijas, Atėnai–Kosas ir Atėnai–Samas.

⁽³⁾ Tai maršrutas Atėnai–Korfu.

Komisijos sprendimo santrauka

2011 m. sausio 26 d.

dėl koncentracijos paskelbimo nederančia su vidaus rinka ir EEE susitarimu

(Byla COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines)

(pranešta dokumentu Nr. C(2011) 316 galutinis)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2012/C 195/10)

2011 m. sausio 26 d. Komisija priėmė sprendimą pagal 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (toliau – Susijungimų reglamentas) ⁽¹⁾, visų pirma pagal jo 8 straipsnio 3 dalį. Nekonfidencialią sprendimo versiją bylos originalo kalba galima rasti Konkurencijos generalinio direktorato interneto svetainėje adresu

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

(1) 2010 m. birželio 24 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 (toliau – Susijungimų reglamentas) 4 straipsnį Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją (toliau – sandoris): įmonių grupės *Vassilakis Group* (toliau – *Vassilakis*, Graikija), *Marfin Investment Group* (toliau – *Marfin*, Graikija) ir *Laskaridis Group* (toliau – *Laskaridis*, Graikija) (toliau kartu – šalys) pirkdamos akcijas įgyja bendrą susijungus įmonėms atsiradusios naujos įmonės (toliau – susijungęs subjektas) kontrolę, įskaitant šių anksčiau buvusių nepriklausomų Graikijos įmonių ekonominės veiklos kontrolę:

- a) *Aegean Airlines SA* (toliau – *Aegean*); ir
- b) *Olympic Air SA* (toliau – *Olympic Air*), *Olympic Handling SA* (toliau – *Olympic Handling*) ir *Olympic Engineering SA* (toliau – *Olympic Engineering*) (toliau kartu – *Olympic*).

I. ŠALYS

- (2) *Vassilakis* yra privačiai valdoma Graikijos įmonių grupė, investavusi aviacijos (*Aegean*), antžeminio aptarnavimo paslaugų (*Goldair Handling*), automobilių nuomos bei automobilių importo ir platinimo sektoriuose.
- (3) *Marfin* yra investicijų grupė, investavusi aviacijos (*Olympic Air*), antžeminio aptarnavimo paslaugų (*Olympic Handling*), techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto paslaugų (*Olympic Engineering*), aprūpinimo maistu skrydžio metu (*Olympic Catering*), laivybos (įskaitant *Attica Group* laivybos linijas *Superfast* ir *Blue Star*, kurios veikia keliais maršrutais tarp Graikijos žemyninės dalies ir salų Egejo jūroje, taip pat kitas automobilių ir keleivių vežimo bei krovinių gabenimo paslaugas Adrijos jūroje), sveikatos

priežiūros, informacinių technologijų ir telekomunikacijų, turizmo bei laisvalaikio ir maisto bei gėrimų sektoriuose.

- (4) *Laskaridis* yra privačiai valdoma įmonių grupė, investavusi aviacijos (*Aegean*), laivybos ir laivų statyklų, antžeminio aptarnavimo paslaugų, turizmo ir nekilnojamojo turto sektoriuose.
- (5) *Aegean* yra į biržos sąrašus įtrauktas nepriklausomas Graikijos oro vežėjas, teikiantis reguliariąsias ir užsakomąsias keleivinio oro transporto, taip pat krovinių oro transporto paslaugas. Nuo 1999 m. *Aegean* siūlo reguliariusius skrydžius Graikijos vidaus maršrutais bei tarptautiniais trumpaisiais maršrutais. Įmonė turi bazę Atėnų tarptautiniame oro uoste ir šiuo metu skraidina daugiau kaip 45 trumpaisiais maršrutais (įskaitant tam tikrus maršrutus, kuriems taikomi su viešąja paslauga susiję išpareigojimai). 2010 m. birželio 30 d. *Aegean* prisijungė prie *Star Alliance* ⁽²⁾.
- (6) *Olympic*, kurią išimtinai kontroliuoja *Marfin*, sudaro trys subjektai:

- i) *Olympic Air* veikia keleivinio ir krovinių oro transporto sektoriuje. Savo veiklą įmonė pradėjo 2009 m. spalio 1 d. pasibaigus ankstesnės įmonės *Olympic Airlines* privatizavimui, kurią vykdant *Marfin* įsigijo likviduotos įmonės *Olympic Airlines* prekės ženklą, tarpsnius ir licencijas ⁽³⁾. *Olympic Air* turi bazę Atėnų tarptautiniame oro uoste (toliau – AIA) ir skraidina maždaug 40 trumpųjų maršrutų (įskaitant tam tikrus maršrutus, kuriems taikomi su viešąja paslauga susiję išpareigojimai). Įmonė nepriklauso jokiam aljansui;

⁽¹⁾ OL L 24, 2004 1 29, p. 1. Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) nustatyti tam tikri pakeitimai, įsigalioję nuo 2009 m. gruodžio 1 d., kaip antai sąvoka „Bendrija“ pakeista sąvoka „Sąjunga“, o sąvoka „bendroji rinka“ – sąvoka „vidaus rinka“. Visame šiame sprendime vartojama SESV terminija.

⁽²⁾ Numatoma, kad susijungęs subjektas bus *Star Alliance* narys.

⁽³⁾ Naujosios *Olympic* sukūrimui Europos Komisija pritarė (žr. valstybės pagalbos bylas N 321/08, N 322/08 ir N 323/08), jeigu būtų besąlygiškai laikomasi Graikijos institucijų pateiktų išpareigojimų.

ii) *Olympic Handling* teikia visą antžeminio aptarnavimo paslaugų asortimentą 39 Graikijos oro uostuose ir aptarnauja tiek *Olympic Air*, tiek trečiųjų šalių oro vežėjus;

iii) *Olympic Engineering* šiuo metu kuriama ir teiks techninės priežiūros, remonto bei kapitalinio remonto paslaugas, įskaitant atskirų orlaivių aptarnavimą bendro pobūdžio atvejais ir išsamius komercinių orlaivių aptarnavimo paketus.

II. KONCENTRACIJA IR ES MATMUO

- (7) Sandoris susijęs su susijungus įmonėms atsiradusios naujos įmonės bendros kontrolės įgijimu, todėl tai yra koncentracija, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte.
- (8) Sandoris yra ES masto, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 1 straipsnio 3 dalyje.

III. PROCEDŪRA

- (9) Po pirmojo rinkos tyrimo etapo Komisija padarė išvadą, kad sandoris patenka į Susijungimų reglamento taikymo sritį, ir iškėlė rimtų abejonių dėl jo derėjimo su vidaus rinka ir EEE susitarimu. Todėl 2010 m. liepos 30 d. Komisija pradėjo procedūrą pagal Susijungimų reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punktą.
- (10) Per antrąjį rinkos tyrimo etapą pasitvirtino įtarimai dėl konkurencijos problemų daugelyje rinkų, todėl 2010 m. spalio 20 d. buvo pateiktas prieštaravimo pareiškimas. Šalys turėjo galimybę pareikšti nuomonę rašytiniame atsakyme į prieštaravimo pareiškimą ir per žodinį bylos nagrinėjimą, surengtą 2010 m. lapkričio 11 d. 2010 m. lapkričio 18 d. šalims išsiųstas papildomas prieštaravimo pareiškimas; o 2010 m. gruodžio 6 d. Komisija šalims išsiuntė faktinių aplinkybių santrauką.
- (11) 2010 m. lapkričio 12 d. šalys pateikė savo išsipareigojimus pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 2 dalį. Išsipareigojimai tris kartus buvo pakeisti ir galiausiai 2010 m. gruodžio 6 d. buvo pateiktas galutinis išsipareigojimų rinkinys. Siekdamas sužinoti rinkos dalyvių nuomones apie siūlomų išsipareigojimų veiksmingumą, Komisija atliko du rinkos tyrimus.
- (12) 2011 m. sausio 26 d. Komisija pagal Susijungimų reglamento 8 straipsnio 3 dalį priėmė sprendimą, kuriuo sandoris pripažįstamas nederančiu su vidaus rinka ir EEE susitarimu (toliau – Sprendimas).

IV. SUSIJUSIOS RINKOS

1. Keleivių vežimas oro transportu

1.1. *Tradicionis išvykimo ir paskirties vietos miestų poros metodas*

- (13) Sandoris vertinamas remiantis išvykimo ir paskirties vietos (angl. O&D) miestų poros metodu, t. y. kiekviena išvykimo

ir paskirties vietos miestų pora yra atskira rinka, pasižyminti savo su keleivių struktūra ir produkto reikalavimais susijusiomis savybėmis.

1.2. *Keleiviai, kuriems svarbus laiko veiksnys, ir keleiviai, kuriems laiko veiksnys nesvarbus*

- (14) Komisija tradiciškai skiria dvi keleivių, kuriems kaina nevienodai svarbi, kategorijas. Keleiviai, kuriems svarbus laiko veiksnys (ir nesvarbus kainos veiksnys), paprastai keliauja verslo tikslais, jiems dažnai būtina, kad bilietų sistema būtų lanksti (kaip antai būtų galima nemokamai atšaukti išvykimą, pakeisti išvykimo laiką ir t. t.), ir už tą lankstumą jie pasirenge brangiau mokėti. Klientai, kuriems laiko veiksnys nesvarbus (o kainos veiksnys svarbus), daugiausia keliauja laisvalaikio ar norėdami aplankyti draugus bei gimines, bilietus paprastai užsisako gerokai iš anksto ir lankstumo užsisakant bilietus jiems paprastai nereikia.

- (15) Rinkos tyrimas parodė, kad keleiviai, kuriems svarbus laiko veiksnys, ir keleiviai, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, yra dvi atskiriamos keleivių grupės. Tačiau šiame sprendime į klausimą, ar keleiviai, kuriems svarbus laiko veiksnys, ir keleiviai, kuriems tas veiksnys nesvarbus, priklauso dviem atskiroms rinkoms, ar turėtų būti apibrėžta viena visus keleivius aprėpianti rinka, gali būti neatsakyta, nes, kokia, bebūtų tiksli rinkos apibrėžtis, konkurencinis vertinimas nesikeičia.

1.3. *Intermodalinis pakeitimas*

- (16) Apibrėždama atitinkamas oro transporto paslaugų O&D rinkas, Komisija anksčiau vertindavo kitas transporto alternatyvas – tiek, kiek jos gali pakeisti kelionę oro transportu atitinkamuose maršrutuose (intermodalinė konkurencija).
- (17) Šioje byloje šalys tvirtino, kad intermodalinė kelių konkurencija maršrutuose Atėnai–Heraklionas, Atėnai–Chanija, Atėnai–Rodas, Atėnai–Mikonas, Atėnai–Santorinas, Atėnai–Mitilėnė, Atėnai–Chijas, Atėnai–Kosas ir Atėnai–Samas svarbi tiek, kiek keltus kartu su oro susisiekimo paslaugomis reikėtų įtraukti į atitinkamą rinką. Panašiai į atitinkamą rinką maršrute Atėnai–Salonikai turėtų būti įtrauktos susisiekimo geležinkeliais paslaugos.

- (18) Tačiau rinkos tyrimas parodė, kad vežimas keltais visuose probleminiuose maršrutuose paprastai yra menkas kelionių oro transportu pakaitalas, nes kelių įmonių siūlomas produktas nuo oro vežėjų siūlomų paslaugų gerokai skiriasi tokiais svarbiais konkurenciniais aspektais kaip kaina, bendras kelionės laikas, tvarkaraščių buvimas, taip pat paslaugos kokybė, patogumas ir patikimumas. Rinkos tyrimas taip pat parodė, kad nei *Aegean*, nei *Olympic Air* nustatydamos savo kainas į keltus neatsižvelgia.

(19) Be to, rinkos tyrimas parodė, kad kalbant apie svarbius konkurencinius parametrus, kaip antai kelionės laiką, reisų dažnumą ir susisiekimo kokybę bei patogumą, susisiekimas traukiniu bei oro susisiekimo paslaugos gerokai skiriasi, o *Aegean* ir *Olympic Air* bei jų konkurentai traukinių svarbiu suvaržymu nelaiko.

1.4. Išvada dėl rinkos apibrėžčių

(20) Daroma išvada, kad kalbant apie keleivius, kuriems svarbus laiko veiksnys, susisiekimo keltu paslaugos ir oro susisiekimo paslaugos yra dviejų atskirų rinkų dalys, išskyrus maršrutą Atėnai–Mikonas. Atėnų–Mikono maršruto oro susisiekimo paslaugos ir susisiekimo keltu paslaugos, kalbant apie keleivius, kuriems svarbus laiko veiksnys, priklauso tai pačiai produkto rinkai. Kalbant apie keleivių, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, ir visų keleivių rinkas, į klausimą, ar oro susisiekimo paslaugos ir susisiekimo keltu paslaugos priklauso tai pačiai rinkai, šiame sprendime galima neatsakyti, išskyrus maršrutus Atėnai–Mikonas ir Atėnai–Rodas, nes konkurencinis vertinimas būtų toks pat ir tuo atveju, jei susisiekimo keltu paslaugos būtų įtrauktos į susijusią rinką, ir tuo atveju, jei tos paslaugos į tą rinką nebūtų įtrauktos. Kaip matyti iš atskirų maršrutų analizės, susisiekimo keltu paslaugos aptariamuose maršrutuose yra tik menki oro susisiekimo paslaugų pakaitalai. Atėnų–Mikono maršruto oro susisiekimo ir susisiekimo keltu paslaugos, kalbant apie keleivių, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, ir visų keleivių rinkas, priklauso tai pačiai produkto rinkai. Atėnų–Rodo maršruto oro susisiekimo ir susisiekimo keltu paslaugos, kalbant apie keleivių, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, ir visų keleivių rinkas, tai pačiai produkto rinkai nepriklauso.

(21) Panašiai dėl maršruto Atėnai–Salonikai rinkos tyrimas parodė, kad traukiniai šiame maršrute nėra tikroji oro susisiekimo paslaugų alternatyva, nes jų kokybė gerokai prastesnė negu oro susisiekimo paslaugų. Todėl susisiekimo traukiniu paslaugos maršrute Atėnai–Salonikai neturi būti įtraukiamos į jokio keleivių segmento rinką.

2. Maršrutai, kuriems taikomas su viešąja paslauga susijęs išpareigojimas

(22) *Olympic Air* ir *Aegean* šiuo metu konkuruoja Graikijos maršrutų, kuriems taikomas su viešąja paslauga susijęs išpareigojimas ir kuriuos konkurso tvarka skirsto Graikijos civilinės aviacijos administracija, paskirstymo rinkoje.

(23) Atsižvelgdama į tai, kad veiksminga konkurencija šioje rinkoje dėl sandorio vargu ar būtų labai apribota, nesvarbu, kokia bebūtų tiksli rinkos apibrėžtis, Komisija klausimą dėl tikslios produkto ir geografinės rinkos apibrėžties, susijusios su Graikijos maršrutų, kuriems taikomas su viešąja paslauga susijęs išpareigojimas, paskirstymo rinkai, paliko neišspręstą.

3. Antžeminis aptarnavimas

(24) Sandoris padarė vertikaliają įtaką antžeminio aptarnavimo įvairiuose Graikijos oro uostuose rinkai.

(25) Remiantis ankstesniais šios rinkos precedentais, atitinkama produkto rinkai, susijusi su antžeminio aptarnavimo paslaugų teikimu, apima ir keleivių, ir orlaivių aptarnavimą. Atsižvelgusi į tai, kad veiksminga konkurencija antžeminio aptarnavimo rinkoje dėl sandorio vargu ar būtų labai apribota, nesvarbu, kokia bebūtų tiksli geografinės rinkos apibrėžtis, Komisija tikslios geografinės rinkos apibrėžties sprendime nepateikė.

4. Kitos rinkos

(26) Sandoris padarė poveikį kitoms rinkoms, būtent techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto, aprūpinimo maistu skrydžio metu ir vietų orlaiviuose teikimo kelionių organizatoriams rinkoms. Tiksli visų šių rinkų apibrėžtis sprendime nebuvo pateikta, nes veiksminga konkurencija bet kurioje iš šių rinkų dėl sandorio vargu ar būtų labai apribota, nesvarbu, kokia bebūtų tiksli rinkos apibrėžtis.

V. KONKURENCIJOS VERTINIMAS

1. Analizės sistema

(27) Vertindama sandorio poveikį konkurencijai, padėtį įgyvendinus sandorį Komisija turi palyginti su padėtimi, kuri greičiausiai vyrautų, jei sandoris nebūtų įgyvendintas (t. y. su priešinga padėtimi).

(28) Šalys tvirtino, kad Graikijos rinka pernelyg maža, kad du visą paslaugų kompleksą teikiantys oro vežėjai, kaip antai *Aegean* ir *Olympic Air*, galėtų tvariai verstis konkuruojančia veikla, todėl pelningai vykdyti skrydžius visais maršrutais gali tik vienas oro vežėjas. Taigi šalys pareiškė, kad vargu ar tikėtina, kad nesant sandorio vyrautų padėtis, kai *Aegean* ir *Olympic Air* ir toliau konkuruotų daugelyje vidaus ir tarptautinių maršrutų.

(29) Kaip matyti iš rinkos tyrimo, nėra jokio pagrindo manyti, kad Graikijos rinka negalėtų išlaikyti daugiau nei vieno vežėjo, galbūt taikančio kitokį verslo modelį, veiklos. Iš konkurencinės padėties, kuri greičiausiai vyrautų nesant sandorio, analizės matyti, kad *Olympic Air* ir *Aegean* abu būtų galėję veikti Graikijos rinkoje, galbūt restruktūrizuoti ar sumažinę veiklos mastą.

(30) Sandoriui neįvykus, *Aegean* ir *Olympic Air* artimoje ateityje greičiausiai ir toliau konkuruos dešimtyje Graikijos vidaus maršrutų, būtent maršrutuose Atėnai–Chanija, Atėnai–Kosas, Atėnai–Mikonas, Atėnai–Rodas, Atėnai–Samas, Atėnai–Mitolėnė, Atėnai–Heraklionas, Atėnai–Chijas, Atėnai–Santorinas ir Atėnai–Salonikai. Todėl Komisija įvertino konkurencijos panaikinimo poveikį šiems vidaus maršrutams.

- (31) Kalbant apie tarptautinius maršrutus, kuriems daro poveikį sandoris, klausimas dėl padėties, kuri tikriausiai vyrautų neįvykus susijungimui, paliktas neišspręstas, nes siūloma koncentracija nelabai trukdytų veiksmingai konkurencijai nė viename iš tarptautinių maršrutų.

2. Vertinimas

2.1. Keleivių vežimas oro transportu

2.1.1. Dėl sandorio daugelyje Graikijos vidaus maršrutų rinkos dalys tampa labai didelės

- (32) 2010 m. sausio–birželio mėn. *Olympic Air* ir *Aegean* kartu teko [90–100 %] keleivių, skraidžiusių Graikijos vidaus maršrutais, ir [30–40 %] keleivių, skraidžiusių tarptautiniais maršrutais iš Atėnų tarptautinio oro uosto.
- (33) Remiantis rinkos apibrėžtimi, į kurią neįtraukiami keltai ir traukiniai tuose maršrutuose, kuriuose šios transporto rūšys yra prieinamos, dėl sandorio būtų susiformavusios itin didelės bendros rinkos dalys, keliais atvejais siekiančios 100 %.
- (34) Jeigu į atitinkamas rinkas būtų įtrauktos kitos transporto rūšys (keltas ar traukinys, atsižvelgiant į maršrutą), bendros *Aegean* ir *Olympic Air* rinkos dalys būtų gerokai mažesnės. Tačiau atsižvelgiant į ribotą konkurencinį spaudimą, kurį kitos transporto rūšys dėl labai skirtingų produktų charakteristikų daro oro susisiekimo paslaugoms, taikant tokias rinkos dalis, kitų transporto rūšių svarba būtų gerokai pervertinta, o faktinis konkurencinis spaudimas, kurį įmonės *Aegean* ir *Olympic Air* daro viena kitai, būtų nepakankamai įvertintas.
- (35) Be to, *Marfin* per savo pavaldžiąją įmonę *Attica* išimtinai valdo dvi Graikijoje veikiančias keltų įmones, būtent *Blue Star Ferries* ir *Superfast Ferries*. Todėl tai, kad šias keltų įmones kontroliuoja *Marfin*, riboja jų konkurencinį spaudimą susijungusiam subjektui.

2.1.2. *Aegean* ir *Olympic Air* konkurencinio ryšio glaudumas

- (36) *Aegean* ir *Olympic Air* sieja labai glaudus konkurencinis ryšys. Tai aiškiai skiria įmones nuo kitų vidaus oro vežėjų, kurių veiklos mastas gerokai mažesnis, ir nuo vidaus keltų operatorių, kurių siūlomi produktai nuo *Aegean* ir *Olympic Air* produktų skiriasi keliais svarbiais konkurenciniais aspektais ir kurių kainų nustatymo sistema vidaus maršrutuose yra paprastesnė.

2.1.3. Maršrutų, kurių *Olympic Air* ir *Aegean* atsisakė paskelbus apie sandorį, vertinimas

- (37) Išnagrinėjusi *Aegean* ir *Olympic Air* vidaus dokumentus, Komisija nustatė, kad *Aegean* arba *Olympic Air* maršrutų

Atėnai–Kefalinija, Atėnai–Lemnas, Atėnai–Sofija, Atėnai–Bukareštas, Atėnai–Janina, Atėnai–Kavala, Atėnai–Tirana, Atėnai–Viena, Atėnai–Korfu, Salonikai–Chanija, Salonikai–Heraklionas, Salonikai–Mitolėnė, Salonikai–Rodas ir Atėnai–Milanas atsisakymas paskelbus apie sandorį buvo svarstytas dar prieš pradėdant derybas dėl sandorio. Todėl toks operacijų nutraukimas nelaikomas būdingu susijungimui.

- (38) Todėl Komisija šių maršrutų nenagrinėjo, išskyrus maršrutą Atėnai–Korfu, dėl kurio padaryta išvada, kad dėl sandorio galima *Aegean* ir *Olympic Air* tarpusavio konkurencija būtų panaikinta.

2.1.4. Faktinės ir galimos konkurencijos Graikijos vidaus maršrutuose panaikinimas

Faktinė konkurencija

- (39) Dėl sandorio veiksminga konkurencija būtų labai apribota, nes būtų panaikinta faktinė konkurencija devyniuose vidaus maršrutuose: Atėnai–Salonikai, Atėnai–Heraklionas, Atėnai–Chanija, Atėnai–Rodas, Atėnai–Santorinas, Atėnai–Mitolėnė, Atėnai–Chijas, Atėnai–Kosas ir Atėnai–Samas, neatsižvelgiant į tai, ar įvairios rinkos apibrėžiamos atsižvelgiant į keleivius, kuriems svarbus laiko veiksnys, keleivius, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, ar visus keleivius (į pastarąsias dvi rinkas gali būti įtrauktos susisiekimo keltu paslaugos⁽¹⁾).
- (40) Iš tiesų kalbant apie keleivius, kuriems svarbus laiko veiksnys ir kuriems keltai aiškiai nėra alternatyva, dėl sandorio atsirastų *de facto* monopolija ir konkurencija tarp dviejų ypač artimų konkurentų būtų panaikinta visuose šiuose maršrutuose, išskyrus maršrutą Atėnai–Heraklionas, kuriame nedideliu mastu paslaugas teikia *Sky Express*. Iš tiesų, *Athens Airways* veiklą nutraukė 2010 m. rugsėjo mėn. ir skrydžių šiais Graikijos vidaus maršrutais šiuo metu nesūlo joks kitas reguliarius skrydžius vykdančias oro vežėjas. Net jei *Athens Airways* atnaujintų veiklą, įmonė dėl nedidelio savo veiklos masto vargu ar darytų susijungusiam subjektui pakankamą spaudimą. Tas pats pasakytina ir apie *Sky Express* maršrutą Atėnai–Heraklionas, kuriuo įmonė šiuo metu kasdien vykdo po vieną skrydį, o *Aegean* ir *Olympic* kartu skrydžių vykdo dešimt kartų daugiau.

- (41) Dėl keleivių, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, sprendime skiriami maršrutai, kuriais intermodalinės paslaugos neteikiamos toje pat rinkoje, kaip oro susisiekimo paslaugos (Atėnai–Salonikai ir Atėnai–Rodas), ir visi kiti aptariamieji maršrutai, kuriuose į tą pačią rinką gali būti įtrauktos susisiekimo keltu paslaugos:

- a) kalbant apie maršrutus Atėnai–Salonikai ir Atėnai–Rodas, dėl sandorio susiformuotų 90 % ar didesnės bendros rinkos dalys ir būtų panaikinta konkurencija tarp dviejų ypač artimų konkurentų;

⁽¹⁾ Išskyrus maršrutus Atėnai–Rodas (keltas) ir Atėnai–Salonikai (traukinys), kuriuose intermodalinės transporto priemonės nėra toje pat rinkoje, kaip oro susisiekimo paslaugos, neatsižvelgiant į keleivių kategoriją.

b) kalbant apie maršrutus Atėnai–Heraklionas, Atėnai–Chanija, Atėnai–Santorinas, Atėnai–Mitilėnė, Atėnai–Chijas, Atėnai–Kosas ir Atėnai–Samas, jei keltai nelaiškomi tos pačios rinkos dalimi, taikomi tokie pat argumentai, kaip ir maršrutų Atėnai–Salonikai bei Atėnai–Rodas atveju. Jeigu keltai laikomi tos pačios rinkos dalimi, šalių rinkos dalys (neįskaitant *Marfin* pavaldžiosios įmonės *Attica Group*) svyruoja nuo [30–70 %] (2009–2010 m. žiemos sezonu) iki [10–60 %] (2010 m. vasaros sezono dalyje (t. y. 2010 m. balandžio–liepos mėn.)). Tačiau rinkos dalių svarba ir konkurencija su keltais yra ribota, nes susisiekimo keltu paslaugoms, palyginti su oro susisiekimo paslaugomis, būdinga didelė diferenciacija. Todėl keltai vargu ar galėtų sudrausminti susijungusį subjektą, ypač kalbant apie bilietų kainų nustatymą, įgyvendinus sandorį.

(42) Dėl galimos visus keleivius aprėpiančios rinkos *mutatis mutandis* taikomos išvados dėl keleivių, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, nors faktiniai rinkos dalių lygiai šiek tiek skiriasi.

Galima konkurencija

(43) Rinkos tyrimas taip pat parodė, kad dėl sandorio būtų panaikinta galima *Aegean* ir *Olympic Air* konkurencija maršrute Atėnai–Korfu. *Aegean* ir *Olympic Air* šiame maršrute yra galimi konkurentai, nes visų pirma jų bazė įsikūrusi Atėnų tarptautiniame oro uoste, o maršruto paklausa, remiantis istoriniais duomenimis, yra pakankama, kad jame galėtų veikti (bent) du oro vežėjai.

2.1.5. Išvada dėl atskirų maršrutų vertinimo

(44) Komisija daro išvadą, kad dėl sandorio būtų gerokai trukdoma veiksmingai konkurencijai vidaus rinkoje ar didelėje jos dalyje, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 2 straipsnio 3 dalyje, visų pirma dėl to, kad būtų sukurta dominuojanti padėtis galimose keleivių, kuriems svarbus laiko veiksnys, rinkose maršrutuose Atėnai–Salonikai, Atėnai–Heraklionas, Atėnai–Chanija, Atėnai–Rodas, Atėnai–Santorinas, Atėnai–Mitilėnė, Atėnai–Chijas, Atėnai–Kosas ir Atėnai–Samas, taip pat galimose keleivių, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, ir visų keleivių rinkose maršrutuose Atėnai–Rodas ir Atėnai–Salonikai. Kalbant apie rinkas, kuriose atitinkamoje rinkoje gali būti teikiamos susisiekimo keltu paslaugos, t. y. apie galimas keleivių, kuriems laiko veiksnys nesvarbus, ir visų keleivių rinkas maršrutuose Atėnai–Heraklionas, Atėnai–Chanija, Atėnai–Santorinas, Atėnai–Mitilėnė, Atėnai–Chijas, Atėnai–Kosas ir Atėnai–Samas, galutinės išvados apie dominuojančios padėties sukūrimą daryti nebūtina, nes net ir nesukūrus dominuojančios padėties dėl sandorio bet kuriuo atveju būtų labai trukdoma veiksmingai konkurencijai vidaus rinkoje, kadangi būtų panaikintas ypač glaudus *Aegean* ir *Olympic Air* konkurencinis ryšys, taigi ir didelis konkurencinis spaudimas, kurį abu oro vežėjai vienas kitam daro prieš sandorį.

(45) Be to, dėl sandorio būtų gerokai trukdoma veiksmingai konkurencijai vidaus rinkoje, nes būtų pašalintas patikimas galimas rinkos dalyvis Atėnai–Korfu maršrute.

(46) O kituose vidaus ir tarptautiniuose maršrutuose, kuriuose *Aegean* ir *Olympic Air* šiuo metu konkuruoja, jokių konkurencijos problemų nenustatyta, nes šiuose kituose maršrutuose susijungęs subjektas su pakankama konkurencija susidurtų ir įgyvendinus sandorį.

2.1.6. Susijungimo paskatintas atėjimas į vidaus maršrutų rinką nėra tikėtinas, savalaikis ar pakankamas

(47) Sprendime taip pat išnagrinėta, koku mastu naujo rinkos dalyvio įėjimas į rinką įgyvendinus sandorį galėtų varžyti susijungusį subjektą tuose maršrutuose, kuriuose įgyvendinus sandorį *Aegean* ir *Olympic Air* konkurencija būtų panaikinta ar gerokai sumažėtų. Kad atėjimą būtų galima laikyti pakankamu konkurenciniu suvaržymu, turi būti įrodyta, kad jis yra tikėtinas, savalaikis ir pakankamas, kad atkurtų konkurencinį spaudimą, kurį įmonės *Aegean* ir *Olympic Air* toliau darytų viena kitai nesant sandorio.

(48) Rinkos tyrimas parodė, kad visuose Graikijos vidaus maršrutuose yra nemažai svarbių kliūčių atėjimui ir (arba) plėtrai, todėl vargu ar tikėtina, kad įgyvendinus sandorį koks nors užsienio ar vidaus konkurentas įeitų į rinką ir darytų susijungusiam subjektui įtikimą konkurencinį spaudimą. Iš tiesų nustatyta, kad naujasis rinkos dalyvis turėtų turėti bazę Atėnų tarptautiniame oro uoste ir turėtų sukurti prekės ženklą, kuris žinomumu prilygtų *Aegean* ir *Olympic Air* prekės ženklui, kad galėtų sudrausminti susijungusį subjektą Graikijos vidaus maršrutuose. Be to, naujam rinkos dalyviui tektų susidurti su didelėmis neatsiperkančiomis išlaidomis, pasirūpinti galimybe naudotis vidaus ir tarptautiniais jungiamaisiais skrydžiais ir sukurti Graikijoje skirstymo tinklą.

(49) Komisija nustatė, kad įgyvendinus sandorį joks atėjimas į Graikijos vidaus rinką nebūtų tikėtinas, savalaikis ir pakankamas, kad susijungusiam subjektui būtų daromas spaudimas.

2.2. Maršrutai, kuriems taikomas su viešąja paslauga susijęs įsipareigojimas

(50) Sprendime daroma išvada, kad sandoris vargu ar sukeltų kokį nors didelį veiksmingos konkurencijos apribojimą Graikijos maršrutų, kuriems taikomas su viešąja paslauga susijęs įsipareigojimas, paskirstymo rinkoje, nes susijungusiam subjektui ir toliau tektų atlaikyti konkurenciją su kitais šioje rinkoje įsitvirtinusių dalyviais, būtent *Sky Express* ir *Astra*.

(51) Be to, du oro vežėjai, būtent Danijos *Air Transport* ir Rumunijos *Carpatair*, išreiškė aiškų susidomėjimą pateikti pasiūlymus dėl Graikijos maršrutų, kuriems taikomas su viešąja paslauga susijęs išpareigojimas, kitame konkursų rate ir rinkos tyrimas patvirtino, kad, priešingai reguliariems skrydžiams, maršrutuose, kuriems taikomas su viešąja paslauga susijęs išpareigojimas, oro vežėjai gali pradėti veiklą palyginti nedideliu mastu.

2.3. Antžeminis aptarnavimas Graikijos oro uostuose

(52) Komisija išnagrinėjo ir vertikalųjų klausimą, kylantį iš vertikaliojo ryšio tarp antžeminio aptarnavimo rinkos ir oro transporto rinkos, ir *Olympic Handling*, *Goldair* (į kurią *Vassilakis* yra investavusi) ir nepriklausomų konkurentų *Swissport International* bei *Swissport Hellas Sud* tarpusavio veiksmų koordinavimo įgyvendinimus sandorį tikimybę.

(53) Rinkos tyrimas atskleidė, kad net jei susijungęs subjektas bandytų daryti poveikį *Goldair* elgsenai rinkoje, *Swissport* turėtų galimybę trukdyti pastangoms koordinuoti veiksmus. Iš tiesų, *Swissport* yra stipri ir patikima Graikijos antžeminio aptarnavimo rinkos dalyvė, agresyviai didinanti rinkos dalį.

(54) Todėl Komisija padarė išvadą, kad koordinuotas poveikis dėl sandorio vargu ar atsirastų, nes dėl rinkos struktūros įgyvendinimus susijungimą rinkos dalyviams neatsiras didesnių paskatų sudaryti kartelinius susitarimus. Kalbant apie vertikalųjų ryši tarp antžeminio aptarnavimo ir oro transporto, atliekant rinkos tyrimą nenustatyta požymių, kad dėl sandorio atsirastų koks nors vertikalusis poveikis.

(55) Taigi veiksminga konkurencija Graikijos antžeminio aptarnavimo paslaugų teikimo rinkoje dėl sandorio neturėtų būti labai apribota.

2.4. Kitos rinkos

(56) Remiantis rinkos tyrimo rezultatu, veiksminga konkurencija techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto bei aprūpinimo maistu skrydžio metu rinkoje (kuri yra vertikalčiai susijusi su keleivių vežimo oro transportu rinka) ir vietų orlaiviuose teikimo kelionių organizatoriams rinkoje, kurioje *Olympic* veikia tik ribotu mastu, dėl sandorio vargu ar būtų labai apribota.

VI. NAŠUMAS

(57) Kaip nustatyta Horizontaliųjų susijungimų gairėse, įrodyti, kad pretenduojamas našumas kompensuoja antikonkurencinius susijungimo padarinius, turi šalys. Šalys turėtų įrodyti, kad tenkinamos visos šios trys sąlygos: i) našumas duos naudą vartotojams; ii) našumas yra būdingas susijungimui ir iii) našumas yra patikrinamas⁽¹⁾.

(58) Šalys neparodė, kad minėtos sąlygos šiuo atveju būtų tenkinamos.

⁽¹⁾ Horizontaliųjų susijungimų gairių 78 dalis.

VII. ŠALIŲ FINANSINĖS PADĖTIES ANALIZĖ

(59) Komisija taip pat išnagrinėjo bendrą šalių finansinę padėtį.

(60) Remdamasi atliktu vertinimu, Komisija padarė išvadą, kad *Aegean* perspektyvos yra teigiamos neatsižvelgiant į sandorį.

(61) Dėl bendros *Olympic Air* padėties nustatyta, kad *Olympic Air* patiria nuostolių. Visų pirma *Olympic Air*, kaip naujai įsteigta įmonė, taikė agresyvią kainų politiką, o tai turėjo įtakos jos pajamoms. Tačiau Komisijos tyrimas parodė, kad įgyvendinamos restruktūrizavimo priemonės ir *Olympic Air* pelningumas nuosekliai gerėja.

(62) Taigi tikėtina, kad *Olympic Air* finansiniai rezultatai artimoje ateityje dar pagerės, jei bus imtasi tolesnių restruktūrizavimo priemonių. Beje, *Olympic Air* priklauso *Marfin*, todėl įmonės finansinė padėtis turėtų būti vertinama atsižvelgiant į platesnę jos vienintelės patronuojančiosios įmonės, t. y. *Marfin*, finansinę padėtį. Atsižvelgiant į sąnaudų, susijusių su hipotetiniu *Olympic Air* pasitraukimu iš rinkos, lygį, *Marfin* turi paskatą arba toliau remti savo patronuojamą įmonę, arba ją parduoti užuot patiriant finansinius nuostolius.

(63) Nors šalys to neprašė, Komisija nusprendė išnagrinėti *Olympic Air* padėtį pagal Horizontaliųjų susijungimų gairių 90 dalyje nustatytus tris kriterijus⁽²⁾. Šiuo atžvilgiu rinkos tyrimas atskleidė, kad:

a) nesant sandorio, *Olympic Air* vargu ar būtų išstumta iš rinkos artimoje ateityje;

b) gali būti mažiau konkurenciją ribojančių siūlomoms koncentracijos alternatyvų; ir

c) nesant sandorio, *Olympic Air* turtas neišvengiamai iš rinkos neišnyktų, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad *Olympic* prekės ženklas yra labai patrauklus turtas, kuriam greičiausiai būtų rastas galimas pirkejas, kuris tą ženklą naudotų skrydžiams Graikijos rinkoje vykdyti.

⁽²⁾ Pagal Horizontaliųjų susijungimų gairių 90 dalį „Komisija mano, kad toliau pateikti trys kriterijai yra ypač svarbūs taikant „bankrutuojančios įmonės gynybą“. Pirma, tariamai bankrutuojanti įmonė artimoje ateityje būtų išstumta iš rinkos dėl finansinių sunkumų, jei jos neperimtų kita įmonė. Antra, nėra mažiau antikonkurencinio alternatyvaus įsigijimo būdo nei pranešasis susijungimas. Trečia, neįvykus susijungimui, bankrutuojančios įmonės turtas neišvengiamai išeitų iš rinkos“. Kad būtų išvengta abejonių, reikėtų pažymėti, kad šalys vadinamąja bankrutuojančios įmonės gynyba nepasinaudojo.

(64) Taigi sprendime daroma išvada, kad negalima teigti, jog konkurencijos struktūros pablogėjimas, kuris pasireiškė dėl sandorio, nebūtų tiesiogiai to sandorio nulemtas.

VIII. ĮSIPAREIGOJIMAI

(65) Siekdamas išsklaidyti Komisijos išdėstytas abejones dėl konkurencijos, šalys pateikė įsipareigojimus, kurie tris kartus buvo pakeisti. Visose šalių pasiūlytų įsipareigojimų versijose matyti viena bendra ypatybė – visi jie daugiausia susiję su pasiūlymu įvairiuose Graikijos oro uostuose, jungiančiuose maršrutus, dėl kurių išreikšta abejonių dėl konkurencijos, atsisakyti tam tikrų tarpinių. Be taisomųjų veiksmų, susijusių su tarpniais, taip pat buvo pridedami tam tikri papildomi įsipareigojimai, pavyzdžiui, pasiūlymas naujiems rinkos dalyviams a) su susijungusiu subjektu sudaryti dokumentų tarpusavio pripažinimo susitarimą ⁽¹⁾ probleminiuose maršrutuose ir b) dalyvauti susijungusio subjekto lojalumo programoje maršrute (-uose) tarp nustatytos (-ų) miestų poros (-ų), kuriuo (-iais) naujasis rinkos dalyvis vykdo skrydžius.

(66) Įsipareigojimuose dėl tarpinių numatytos teisės išsaugoti perduotus tarpinius, kurias naujas rinkos dalyvis įgytų naudojėsis tarpniais [0–6] IATA sezonus iš eilės ⁽²⁾. Perduoti tarpiniai [0–15] min. skirtusi nuo naujojo rinkos dalyvio prašomo laiko.

(67) Be to, šalys pasiūlė nediskriminuojančiomis sąlygomis naudotis antžeminio aptarnavimo ir techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto paslaugomis, kurias susijungęs subjektas teikia Atėnų tarptautiniame oro uoste ar bet kuriame iš devynių minėtų maršrutų paskirties oro uoste.

(68) Įsipareigojimus ketinta taikyti (konfidenciali informacija) arba tol, kol naujieji rinkos dalyviai atskiruose maršrutuose įgytų bendrą (konfidenciali informacija) rinkos dalį.

(69) Komisija atliko du rinkos tyrimus, kad sužinotų susijusių rinkos dalyvių nuomones apie siūlomų taisomųjų veiksmų veiksmingumą.

(70) Šiuo atveju pagrindinės kliūtys atėjimui nesusijusios nei su tarpinių prieinamumu, nei su kitais papildomuose įsipareigojimuose numatytais ypatumais. Iš tiesų, atsižvelgiant į tai, kad dauguma į šią bylą įtrauktų oro uostų nėra perpildyti, pakankamai tarpinių galima nemokamai gauti iš atitinkamų oro uosto institucijų. Atlikus rinkos tyrimą nenustatyta jokių patikimų atėjimo – ar tarptautinių, ar Graikijos vidaus oro vežėjų – planų. Taigi neatsirastų nė vienos naujos įmonės, kurios atėjimas būtų savalaikis, tikėtinas ir pakankamas susijungusio subjekto kainodaros elgsenai po sandorio suvaržyti.

(71) Kaip ir ankstesnėse bylose, atliekant vertinimą atsižvelgta į lengvinančią aplinkybę dėl krizės Graikijoje, kuri gali daryti poveikį faktiniams galimūms rinkos dalyvių įėjimo į rinką planams.

IX. IŠVADA

(72) Koncentracija, apie kurią pranešta, pagal kurią *Vassilakis Group*, *Marfin Investment Group* ir *Laskaridis Group*, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, įgyja bendrą susijungus įmonėms atsiradusios naujos įmonės kontrolę, įskaitant *Aegean Airlines SA* ir *Olympic Air SA*, *Olympic Handling SA* ir *Olympic Engineering SA*, ekonominės veiklos kontrolę, pripažįstama nederančia su vidaus rinka ir EEE susitarimu.

⁽¹⁾ Dokumentų tarpusavio pripažinimo susitarimas yra dviejų ar daugiau oro vežėjų susitarimas, pagal kurį susitariantieji oro vežėjai pripažįsta vienas kito kelionės dokumentus (bilietus).

⁽²⁾ Kalbant apie maršrutus, kuriais skrydžiai vykdomi tik vasaros sezonu arba tik žiemos sezonu, po keturių vasaros (žiemos) sezonų.

V

(Nuomonės)

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU BENDROS PREKYBOS POLITIKOS
ĮGYVENDINIMU

EUROPOS KOMISIJA

Pranešimas apie artėjančią tam tikrų antidempingo priemonių galiojimo pabaigą

(2012/C 195/11)

1. Kaip numatyta 2009 m. lapkričio 30 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1225/2009 ⁽¹⁾ dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos bendrijos narėmis nesančių valstybių 11 straipsnio 2 dalyje, Komisija praneša, kad, jeigu nebus inicijuota peržiūra pagal toliau nurodytą procedūrą, toliau minimos antidempingo priemonės nustos galioti lentelėje nurodytą dieną.

2. Procedūra

Sąjungos gamintojai gali pateikti rašytinį prašymą atlikti peržiūrą. Prašyme turi būti pateikta pakankamai įrodymų, kad pasibaigus priemonių galiojimui dempingas ir jo daroma žala veikiausiai tęstųsi arba pasikartotų.

Jeigu Komisija nuspręs peržiūrėti susijusias priemones, importuotojams, eksportuotojams, eksportuojančios šalies atstovams ir Sąjungos gamintojams bus suteikta galimybė papildyti peržiūros prašyme išdėstytą informaciją, ją paneigti arba pateikti su ja susijusių pastabų.

3. Terminas

Bet kuriuo metu nuo šio pranešimo paskelbimo dienos, bet ne vėliau kaip likus trims mėnesiams iki lentelėje nurodytos dienos, Sąjungos gamintojai, remdamiesi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Europos Komisijos Prekybos generaliniam direktoratui (European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium ⁽²⁾) gali pateikti rašytinį prašymą atlikti peržiūrą.

4. Šis pranešimas skelbiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 1225/2009 11 straipsnio 2 dalį.

Produktas	Kilmės arba eksporto šalis (-ys)	Priemonės	Nuoroda	Galiojimo pabaiga ⁽¹⁾
Anglių koksas, kurio gabalėlių skersmuo didesnis nei 80 mm (koksas 80 +)	Kinijos Liaudies Respublika	Antidempingo muitas	Tarybos reglamentas (EB) Nr. 239/2008 (OL L 75, 2008 3 18, p. 22)	2013 3 19

⁽¹⁾ Priemonė nustoja galioti šioje skiltyje nurodytos dienos vidurnaktį.

⁽¹⁾ OL L 343, 2009 12 22, p. 51.

⁽²⁾ Faks. +32 22956505.

2012 m. prenumeratos kainos (be PVM, įskaitant paprastosios siuntos išlaidas)

<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 200 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, spausdintinė versija ir metinis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 310 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L serija, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	840 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, mėnesinis kaupiamasis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	100 EUR per metus
Oficialiojo leidinio priedas, S serija (Konkursai ir viešieji pirkimai), skaitmeninis diskas, leidžiamas vieną kartą per savaitę	daugiakalbis: 23 oficialiosiomis ES kalbomis	200 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , C serija. Konkursai	konkursų kalbomis	50 EUR per metus

Europos Sąjungos oficialųjį leidinį, leidžiamą oficialiosiomis Europos Sąjungos kalbomis, galima prenumeruoti bet kuria iš 22 kalbų. Jį sudaro L (teisės aktai) ir C (informacija ir pranešimai) serijos.

Kiekviena kalba leidžiamas leidinys prenumeruojamas atskirai.

Oficialieji leidiniai airių kalba parduodami atskirai, remiantis 2005 m. birželio 18 d. Oficialiajame leidinyje L 156 paskelbtu Tarybos reglamentu (EB) Nr. 920/2005, nurodančiu, kad Europos Sąjungos institucijos laikinai neįpareigojamos rengti ir skelbti visų aktų airių kalba.

Oficialiojo leidinio priedas (S serija. Konkursai ir viešieji pirkimai) skelbiamas viename daugiakalbiame skaitmeniniame diske visomis 23 oficialiosiomis kalbomis.

Pateikę paprastą prašymą *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* prenumeratoriai gali gauti įvairius Oficialiojo leidinio priedus. Apie priedų išleidimą prenumeratoriai informuojami pranešime skaitytojui, kuris skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Pardavimas ir prenumerata

Įvairių mokamų leidinių, tokių kaip *Europos Sąjungos oficialusis leidinys*, galima užsiprenumeruoti mūsų pardavimo biuruose. Pardavimo biurų sąrašą galima rasti internete adresu

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) – tai tiesioginė ir nemokama prieiga prie Europos Sąjungos teisės aktų. Šiame tinklalapyje galima skaityti *Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, susipažinti su sutartimis, teisės aktais, precedentine teise bei parengiamaisiais teisės aktais.

Išsamesnės informacijos apie Europos Sąjungą rasite <http://europa.eu>



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT