

Europeiska unionens officiella tidning

C 195



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtiofemte årgången

3 juli 2012

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

II Meddelanden

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2012/C 195/01	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/02	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services) ⁽¹⁾	1
2012/C 195/03	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.6559 – Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/04	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement) ⁽¹⁾	2
2012/C 195/05	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display) ⁽¹⁾	3
2012/C 195/06	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean) ⁽¹⁾	3

SV

Pris:
3 EUR

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

(forts. på nästa sida)

IV *Upplysningar*

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2012/C 195/07	Eurons växelkurs	4
2012/C 195/08	Yttrande från rådgivande kommittén för koncentrationer avgivet vid dess möte den 13 januari 2011 om ett preliminärt utkast till beslut i ärende COMP/M.5830 – Olympic/Aegean – Föredragande medlemsstat: Förenade kungariket	5
2012/C 195/09	Förhörsoambudets slutrapport – COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines	7
2012/C 195/10	Sammanfattning av kommissionens beslut av den 26 januari 2011 om att en koncentration är oförenlig med den inre marknaden och EES-avtalet (Ärende COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines) [delgivet med nr K(2011) 316 slutligt] ⁽¹⁾	11

V *Yttranden*

FÖRFARANDEN FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA HANDELSPOLITIKEN

Europeiska kommissionen

2012/C 195/11	Tillkännagivande om att giltighetstiden för vissa antidumpningsåtgärder snart kommer att löpa ut	18
---------------	--	----



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

II

*(Meddelanden)*MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.6592 – Naxicap/Achares/Pro-Struct/Accent Jobs for People)****(Text av betydelse för EES)**

(2012/C 195/01)

Kommissionen beslutade den 25 juni 2012 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på franska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6592. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.6546 – Ericsson/Technicolor Broadcasting Services)****(Text av betydelse för EES)**

(2012/C 195/02)

Kommissionen beslutade den 22 juni 2012 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på engelska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6546. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.6559 – Eurochem Trading GMBH/K+S Nitrogen)**

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 195/03)

Kommissionen beslutade den 25 juni 2012 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på engelska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6559. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.6583 – KIB/BDMI/Bidmanagement)**

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 195/04)

Kommissionen beslutade den 19 juni 2012 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på tyska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6583. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration
(Ärende COMP/M.6614 – Samsung Electronics/Samsung Mobile Display)

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 195/05)

Kommissionen beslutade den 19 juni 2012 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på engelska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6614. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration
(Ärende COMP/M.6617 – Trafigura/Baycliffe/Blue Ocean)

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 195/06)

Kommissionen beslutade den 25 juni 2012 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på engelska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
 - i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32012M6617. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.
-

IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

2 juli 2012

(2012/C 195/07)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,2593	AUD	australisk dollar	1,2283
JPY	japansk yen	100,51	CAD	kanadensisk dollar	1,2808
DKK	dansk krona	7,4343	HKD	Hongkongdollar	9,7676
GBP	pund sterling	0,80410	NZD	nyzeeländsk dollar	1,5667
SEK	svensk krona	8,7440	SGD	singaporiensk dollar	1,5959
CHF	schweizisk franc	1,2015	KRW	sydkoreansk won	1 440,68
ISK	isländsk krona		ZAR	sydafrikansk rand	10,2766
NOK	norsk krona	7,5255	CNY	kinesisk yuan renminbi	7,9948
BGN	bulgarisk lev	1,9558	HRK	kroatisk kuna	7,5165
CZK	tjeckisk koruna	25,515	IDR	indonesisk rupiah	11 821,43
HUF	ungersk forint	286,20	MYR	malaysisk ringgit	3,9833
LTL	litauisk litas	3,4528	PHP	filippinsk peso	52,722
LVL	lettisk lats	0,6967	RUB	rysk rubel	41,0527
PLN	polsk zloty	4,2205	THB	thailändsk baht	39,819
RON	rumänsk leu	4,4503	BRL	brasiliansk real	2,5347
TRY	turkisk lira	2,2775	MXN	mexikansk peso	16,7865
			INR	indisk rupie	69,8180

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

Yttrande från rådgivande kommittén för koncentrationer avgivet vid dess möte den 13 januari 2011 om ett preliminärt utkast till beslut i ärende COMP/M.5830 – Olympic/Aegean

Föredragande medlemsstat: Förenade kungariket

(2012/C 195/08)

Koncentration

1. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen i att den anmälda transaktionen utgör en koncentration enligt artikel 3.1 b i koncentrationsförordningen.
2. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen i att den anmälda transaktionen har en gemenskapsdimension enligt artikel 1.3 i koncentrationsförordningen.

Marknadsdefinition

3. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionens definition av de relevanta geografiska marknaderna som kommissionen ger i sitt utkast till beslut.

I synnerhet instämmer kommittén i kommissionens tillvägagångssätt att i detta fall lämna följande öppet:

- a) Distinktionen mellan tidskänsliga och icke tidskänsliga kunder.
- b) Inkluderande av färjetrafik i den relevanta marknaden för tidskänsliga passagerare och alla passagerare på de sju rutter som anges i utkastet till beslut.

Situationen utan koncentrationen (kontrafaktisk)

4. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen i att vid en konkurrensanalys av den föreslagna koncentrationen är den mest sannolika situationen utan koncentrationen (relevant kontrafaktisk situation) att Aegean och Olympic Air skulle fortsätta konkurrera på tio grekiska inrikesrutter och flera internationella rutter såsom anges i utkastet till beslut.

Konkurrensbedömning

5. Rådgivande kommittén instämmer i kommissionens bedömning att den anmälda koncentrationen leder till betydande hinder för den effektiva konkurrensen genom att den faktiska konkurrensen mellan Aegean och Olympic Air avskaffas på följande nio inrikesrutter:
 - a) Aten–Thessaloniki
 - b) Aten–Herakleion
 - c) Aten–Chania
 - d) Aten–Rhodos
 - e) Aten–Santorini
 - f) Aten–Mytilini
 - g) Aten–Chios
 - h) Aten–Kos
 - i) Aten–Samos
6. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen i att den föreslagna transaktionen skulle leda till betydande hinder för den effektiva konkurrensen till följd av elimineringen av en potentiell ny aktör på rutten Aten–Korfu.
7. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen i att den föreslagna transaktionen inte skulle leda till betydande hinder för den effektiva konkurrensen på marknaden för rutter med allmän trafikplikt i Grekland.
8. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen i att den föreslagna transaktionen inte skulle leda till betydande hinder för den effektiva konkurrensen på marknaden för marktjänster i Grekland.

Marknadsinträde

9. Rådgivande kommittén instämmer i kommissionens slutsats att det inte är sannolikt att nya internationella eller inrikes transportföretag kommer in på marknaden efter sammanslagningen och etablerar sin bas vid Atens flygplats.

Parternas finansiella situation

10. Trots avsaknaden av en formell framställan från de anmälade parterna instämmer kommittén i kommissionens analys av kriteriet om konkurshotat företag och slutsatsen att dessa kriterier inte kommer att uppfyllas i det aktuella fallet.

De anmälade parternas åtaganden

11. Rådgivande kommittén instämmer i kommissionens bedömning att de slutliga åtaganden som erbjudits av de anmälade parterna den 6 december 2010 inte i tillräcklig grad tar upp de konkurrensproblem som identifierats i marknadsundersökningen och därför inte kommer att undanröja de betydande hinder för den effektiva konkurrensen som koncentrationen leder till.
12. Rådgivande kommittén instämmer i kommissionens bedömning att de slutliga åtaganden som parterna föreslagit den 6 december 2010 inte kommer att leda till att ett eller flera flygtrafikföretag troligt, snabbt och i tillräcklig omfattning kommer in på marknaden.
13. Rådgivande kommittén instämmer i kommissionens bedömning att i avsaknad av ett troligt, snabbt och tillräckligt marknadsinträde räcker inte enbart parternas åtaganden till för att disciplinera den sammanslagna enheten och motverka konkurrenshämmande verkningar av den föreslagna transaktionen.

Slutsats

14. Rådgivande kommittén instämmer i kommissionens slutsats att med beaktande av de konkurrenshämmande effekterna av den föreslagna transaktionen och i avsaknad av avhjälpande medel måste den anmälda koncentrationen förklaras oförenlig med den gemensamma marknaden och EES-avtalet.
-

Förhørsombudets slutrapport ⁽¹⁾
COMP/M.5830 – Olympic/Aegean Airlines
(2012/C 195/09)

INLEDNING

De tre grekiska koncernerna Vassilakis, Marfin Investment och Laskaridis (tillsammans kallade *de anmälade parterna*) anmälde den 24 juni 2010 till kommissionen sitt förvärv av gemensam kontroll genom köp av aktier i ett nysammanslaget företag omfattande de tidigare företagen Aegean Airlines SA och Olympic Air SA.

Efter att ha granskat anmälan konstaterade kommissionen att den anmälda koncentrationen omfattas av koncentrationsförordningen ⁽²⁾ och ger anledning till allvarliga tvivel beträffande dess förenlighet med den inre marknaden och avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Den 30 juli 2010 beslutade kommissionen därför att inleda ett förfarande och inledde en fördjupad undersökning (etapp II) enligt artikel 6.1 c i koncentrationsförordningen.

FÖRFARANDET I ETAPP II

Ett meddelande om invändningar skickades till de anmälade parterna den 20 oktober 2010 där kommissionen lade fram sin preliminära slutsats att koncentrationen allvarligt skulle hämma den effektiva konkurrensen på marknaden för reguljära flygtransporter av passagerare på elva grekiska inrikesrutter och två internationella rutter på grund av eliminering av den aktuella konkurrensen, samt på fem grekiska inrikesrutter på grund av elimineringen av potentiell konkurrens och dessutom på marknaden för tilldelning av rutter med allmän trafikplikt i Grekland och på marknaden för tillhandahållande av markttjänster vid grekiska flygplatser. De anmälade parterna lämnade skriftliga synpunkter på meddelandet om invändningar inom den föreskrivna tidsfristen som gick ut den 5 november 2010.

TILLGÅNG TILL HANDLINGARNA

Efter att ha fått tillgång till handlingarna har de anmälade parterna den 3 november 2010 lämnat en begäran till mig om ytterligare tillgång till viss information som fanns i handlingarna och som av sekretessskäl redigerats av uppgiftslämnaren (nedan kallat *den begärda informationen*). De anmälade parterna hävdade att den begärda informationen kunde innehålla uppgifter om en potentiell konkurrents inträde på de relevanta marknaderna, vilket skulle påverka konkurrensanalysen. Efter en bedömning av de sekretesskrav som ställts av uppgiftslämnaren gavs de anmälade parterna full tillgång till en del av den begärda informationen. Beträffande andra delar av den begärda informationen gick uppgiftslämnaren med på att avslöja en del av den till det externa juridiska ombud som företrädde de anmälade parterna, under ett sekretessavtal som begränsade möjligheten att använda den information som gjordes tillgänglig. Kommissionen hade redan under förfarandet för tillgång till handlingarna givit de anmälade parterna tillgång till annan information i handlingarna enligt samma förfarande med sekretessavtal. Beträffande de återstående uppgifterna i den begärda informationen fann jag att detta utgjorde affärshemligheter och inte behövde avslöjas för att garantera de anmälade parternas rätt till försvar. Beslutet, som grundas på artikel 8 i mandatet, delgavs de anmälade parterna den 10 november 2010. Den anmälade parterna har inte kommenterat detta vidare.

GODKÄNNANDE AV TREDJE PART

Följande sju utomstående parter begärde att få medverka vid förfarandet: Athens Airways SA, den grekiska konsumentorganisationen EKPIZO, Goldair Handling SA, Swissport Hellas SUD SA, Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA, Sky Express SA och Hellenic Airline Pilots Association (HALPA). Jag godkände alla parterna utom Swissport International Ltd, Swissport Hellas SA och Sky Express SA som inte svarade på mina frågor om klargörande och ytterligare information.

⁽¹⁾ Enligt artiklarna 15 och 16 i kommissionens beslut 2001/462/EG, EKSG av den 23 maj 2001 om kompetensområdet för förhørsombudet i vissa konkurrensförfaranden – EGT L 162, 19.6.2001, s. 21 (mandatet).

⁽²⁾ Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1). Med verkan från och med den 1 december 2009 har vissa ändringar införts genom fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), t.ex. ersattes "gemenskapen" med "unionen" och den "gemensamma marknaden" med den "inre marknaden". I denna rapport används EUF-fördragets terminologi genomgående.

I enlighet med artikel 16 i tillämpningsförfordningen⁽¹⁾ informerades de godkända tredjeparterna om förfarandets art och föremål, och uppmanades av kommissionen att framföra sina synpunkter. Kommissionen fortsatte att delge dem ytterligare information under förfarandets gång.

De anmälade parterna begärde att Athens Airways status som godkänd tredje part skulle återkallas. De framförde att Athens Airways inte längre kunde ha tillräckligt intresse av förfarandet eftersom bolaget sedan september 2010 inte längre var verksamt på den grekiska inrikesmarknaden för flygtransport av passagerare. De anmälade parterna fick till svar att ändringen av Athens Airways verksamhet inte medförde att företaget inte längre hade tillräckligt intresse. De anmälade parterna upprepade sin begäran, som slutligen avvisades på grundval av att Athens Airways visat tillräckligt intresse i förfarandet, i första hand eftersom det vid den tidpunkten föreföll vara en potentiell konkurrent och aktivt hade deltagit i förfarandet.

Efter att ha granskat de skriftliga ansökningarna från Athens Airways, EKPIZO och Swissport Hellas SUD om att delta i det muntliga hörandet godkände jag deras deltagande. Goldair Handling begärde inte att få delta vid det muntliga hörandet. HALPA deltog inte vid det muntliga hörandet eftersom dess ansökan om att få delta som berörd tredje part inkom, och godkändes, först efter det att det muntliga hörandet ägt rum.

DET MUNTliga HÖRANDET

I sitt svar på meddelandet om invändningar utövade de anmälade parterna sin rätt att höras muntligt, vilket skedde den 11 november 2010.

Vid det muntliga hörandet deltog, från de anmälade parternas sida, företrädare för Marfin Investment Group och Vassilakis, assisterade av sina externa rättsliga rådgivare och ekonomiska experter. Från kommissionens sida deltog vissa tjänstemän från kommissionens vice ordförande Joaquin Almunias kansli och från ledningen för generaldirektoratet för konkurrens, den ansvariga enheten, chefsekonomens arbetslag samt företrädare för rättstjänsten, generaldirektoratet för näringsliv och generaldirektoratet för transport och rörlighet.

På de anmälade parternas begäran hölls det muntliga hörandet inom stängda dörrar.

FASEN EFTER DET MUNTliga HÖRANDET

Efter hörandet lämnade de anmälade parterna den 12 november 2010 en första uppsättning åtaganden, som därefter ersattes av ett betydligt ändrat paket efter ett statusmöte med generaldirektoratet för konkurrens. Åtagandena gällde marknaden för flygtransport av passagerare på fyra grekiska inrikesrutter där Olympic Air och Aegean Airlines för närvarande konkurrerar samt marknaden för tilldelning av rutter med allmän trafikplikt i Grekland. De bestod i frisläppandet av slot-tider och ytterligare åtgärder, som möjligheten för nya aktörer på marknaden att ingå avtal om interlining med den sammanslagna enheten. Kommissionen genomförde en marknadsundersökning för att samlas in synpunkter om de inlämnade åtagandenas effektivitet och kapacitet att upprätthålla konkurrensen.

Den 18 november 2010 utfärdade kommissionen ett kompletterande meddelande om invändningar. I detta klargjorde kommissionen att transaktionen allvarligt skulle hämma den effektiva konkurrensen på tio grekiska inrikesrutter oavsett den exakta marknadsdefinitionen och i synnerhet oavsett om marknaden delas upp ytterligare i tidskänsliga och icke tidskänsliga passagerare, eftersom konkurrensbedömningen får ungefär samma resultat även om en marknad som omfattar alla passagerare beaktas. Därefter bedömde kommissionen den anmälda transaktionens konkurrens effekter på i stort sett samma sätt som tidigare i meddelandet om invändningar. De anmälade parterna svarade den 23 november 2010 utan att begära ett muntligt hörande. I stället begärde de anmälade parterna att de skulle få tillfälle att yttra sig muntligt vid en möte med generaldirektoratet för konkurrens, vilket beviljades.

Den 6 december 2010 skickade kommissionen en faktaskrivelse till de anmälade parterna. Faktaskrivelsen tar bara upp effekterna av konkurrensen från färjetrafiken på de relevanta marknaderna och lägger till en ekonomisk analys som stöder kommissionens slutsatser i meddelandet om invändningar och det kompletterande meddelandet om invändningar. Det konstateras att färjetrafiken är ett långsökt alternativ till flygtransporttjänsterna.

De anmälade parterna invände att faktaskrivelsen väcker flera procedurfrågor. För det första ansåg parterna att de inte fått tillräcklig tillgång till underliggande data för att på ett meningsfullt sätt kunna kommentera

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 802/2004 om tillämpning av rådets förordning (EG) nr 139/2004 om kontroll av företagskoncentrationer (EUT L 133, 30.4.2004, s. 1). Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1033/2008 (EUT L 279, 22.10.2008, s. 3).

den ekonomiska analysen i faktaskrivelsen. Till svar på detta organiserade kommissionen ett "data room"-förfarande, med uppgiftslämnarnas samtycke, för att ge de anmälade parternas ekonomiska rådgivare tillgång till underliggande data under sekretess. Då jag inte har fått fler kommentarer kring detta anser jag frågan vara löst.

För det andra ansåg de anmälade parterna att faktaskrivelsen innehöll nytt material och nya analyser, och att kommissionen därför i stället borde ha skrivit ett nytt meddelande om invändningar. De begärde också att bli hörda om faktaskrivelsen vid ett muntligt hörande. I en skrivelse av den 15 december 2010 avslog jag de anmälade parternas begäran om ett sådant hörande. Jag ansåg att faktaskrivelsen inte innehöll några nya eller ändrade invändningar, utan hänvisade till de bevis som kommissionen samlat in före antagandet av meddelandet om invändningar, som delvis lagts fram redan i det meddelandet, och att faktaskrivelsen bara stödde de invändningar som framförts i meddelandet om invändningar och det kompletterande meddelandet om invändningar. De anmälade parterna kunde därför inte åberopa någon rätt till muntligt hörande om faktaskrivelsen. Trots att kommissionen enligt artikel 14.1 i tillämpningsförordningen får organisera fler muntliga höranden har jag kommit fram till att detta inte var befogat i det här fallet, eftersom de frågor som tas upp i faktaskrivelsen var av begränsad räckvidd och de anmälade parterna kunde utöva sin rätt att höras genom att skriftligen kommentera faktaskrivelsen. Kommissionen gick emellertid med på ett möte med de anmälade parterna, vilket hölls den 17 december 2010 och där man diskuterade frågorna som tagits upp i faktaskrivelsen.

Slutligen protesterade de anmälade parterna i sitt svar på faktaskrivelsen mot att skrivelsen utfärdats den 70:e dagen i etapp II av förfarandet, och menade att detta kränkte parternas rätt till försvar och deras rätt till en rättvis rättegång enligt artikel 6 i Europeiska konventionen om de mänskliga rättigheterna. De hävdade att det stred mot denna rätt att de måste lämna in förslag till åtaganden medan faktaskrivelsen visade att vissa konkurrensfrågor fortfarande lämnats öppna av kommissionen. De ansåg också att tidpunkten för faktaskrivelsen innebar att kommissionen inte kunde beakta deras svar på faktaskrivelsen innan den började bedöma svaren på marknadsundersökningen om deras senaste förslag till åtaganden. Ingen specifik begäran gjordes dock till mig i samband med ovannämnda invändning. Jag ansåg att invändningen inte var välgrundad och beslutade att ingen åtgärd krävdes. Det har redan påpekats att faktaskrivelsen inte ändrade någon av de befintliga invändningarna. Den kunde därför inte ha en negativ påverkan på de anmälade parternas förmåga att lämna förslag om åtagande till kommissionen. Det fanns dessutom inga skäl att anta att kommissionen inte skulle kunna beakta de anmälade parternas svar på faktaskrivelsen och dess förmodade konsekvenser för det senaste förslaget om åtaganden. Enligt artikel 18.1 i koncentrationsförordningen har parterna nämligen rätt att yttra sig över kommissionens invändningar ända fram till samrådet med den rådgivande kommittén och kommissionen är skyldig att beakta alla kommentarer som framförs. Vid bedömningen av de påstådda kränkningarna av rätten till försvar och rättvis rättegång måste man också beakta behovet av att handla snabbt, vilket är kännetecknande för koncentrationsförordningens allmänna struktur.⁽¹⁾ Det är därför ofta oundvikligt att de olika etapperna i förfarandet överlappar varandra och inte kan hållas strikt åtskilda.

YTTERLIGARE ÅTAGANDEN OCH MARKNADSUNDERSÖKNING

Till följd av de preliminära resultaten av den första marknadsundersökningen lämnade de anmälade parterna en ny uppsättning åtaganden till kommissionen den 29 november 2010, vilka sedan ändrades den 6 december 2010. Härigenom utökades åtagandenas räckvidd till att omfatta alla de nio inrikesrutter där det fortfarande fanns konkurrensproblem, och till att även omfatta icke-diskriminerande tillgång till marktjänster samt underhåll, reparationer och översyn vid Atens flygplats eller varje destinationsflygplats på de relevanta identifierade flyglinjerna. Kommissionen inledde en andra marknadsundersökning den 6 december 2010 och informerade de anmälade parterna om resultatet av denna vid ett statusmöte.

Jag har inte blivit ombedd att granska objektiviteten i de två marknadsundersökningar som kommissionen gjort för att bedöma vilken effekt de åtaganden som de anmälade parterna föreslagit skulle ha på konkurrensen⁽²⁾. Frågan tycks därför inte ha väckts i detta avseende.

⁽¹⁾ Se dom av den 14 december 2005 i mål T-210/01, General Electric mot kommissionen, REG 2005, s. II-5575, punkt 702.

⁽²⁾ Artikel 14 i mandatet.

UTKASTET TILL BESLUT

Utkastet till det slutliga beslutet om att förbjuda den föreslagna koncentrationen innehåller inte alla invändningar som lagts fram i meddelandet om invändningar. En del invändningar har strukits, särskilt de som gällde flygtransport av passagerare på de två internationella rutterna och på flera inrikesrutter ⁽¹⁾. De konkurrensproblem som tas upp i meddelandet om invändningar angående den grekiska marknaden för tilldelning av rutter med allmän trafikplikt och tillhandahållande av marktjänster ströks också.

Vad beträffar ruten Aten–Alexandroupolis kom kommissionen i meddelandet om invändningar fram till att den föreslagna koncentrationen skulle leda till hinder för den *faktiska* konkurrensen mellan Aegean Airlines och Olympic Air. Information som framkom i ett senare skede av förfarandet visade dock att Olympic Air inte skulle trafikera den ruten under sommarsäsongen 2011. Det var särskilt på grund av detta som kommissionen drog slutsatsen att den föreslagna koncentrationen inte skulle leda till hinder för den *faktiska* konkurrensen på ruten. I utkastet till beslut som lämnats till rådgivande kommittén har kommissionen dock dragit slutsatsen att den föreslagna koncentrationen skulle leda till hinder för den *potentiella* konkurrensen mellan Aegean Airlines och Olympic Air. Detta ansåg jag skulle kränka de anmälade parternas rätt att höras, eftersom de inte givits tillfälle att lämna synpunkter på denna ändrade invändning. Jag informerade kommissionens vice ordförande Joaquin Almunia, rådgivande kommittén och de relevanta enheterna vid kommissionen om detta. Kommissionen beslutade därför att inte behålla denna ändrade invändning i det slutliga utkastet till beslut.

Det slutliga utkastet till beslut innehåller därför bara de invändningar som gäller hinder för den effektiva *faktiska* konkurrensen på marknaden för flygtransport av passagerare på nio inrikesrutter ⁽²⁾ samt hinder för den *potentiella* konkurrensen på en inrikesrutt. ⁽³⁾ Beträffande dessa invändningar har kommissionen till fullo beaktat de anmälade parternas rätt att höras.

SLUTSATS

Mot bakgrund av ovanstående anser jag att alla parternas rätt att höras har respekterats till fullo i detta ärende.

Bryssel den 19 januari 2011.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Aten–Mykonos och Aten–Alexandroupolis vad beträffar hinder för den *faktiska* konkurrensen enligt meddelandet om invändningar, samt Aten–Limnos, Aten–Kavala, Aten–Kefallonia och Atens–Ioannina vad beträffar hinder för den *potentiella* konkurrensen enligt meddelandet om invändningar.

⁽²⁾ Rutterna är följande: Aten–Thessaloniki, Aten–Herakleion, Aten–Chania, Aten–Rhodos, Aten–Santorini, Aten–Mytilini, Aten–Chios, Aten–Kos och Aten–Samos.

⁽³⁾ Ruten Aten–Korfu.

Sammanfattning av kommissionens beslut

av den 26 januari 2011

om att en koncentration är oförenlig med den inre marknaden och EES-avtalet

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

[delgivet med nr K(2011) 316 slutligt]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 195/10)

Den 26 januari 2011 antog kommissionen ett beslut enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (koncentrationsförordningen) ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.3. En icke-konfidentiell version av det fullständiga beslutet finns på det giltiga språket i ärendet på generaldirektoratet för konkurrens webbplats:

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

- (1) Kommissionen mottog den 24 juni 2010 en anmälan om en föreslagen koncentration (nedan kallad *transaktionen*) enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 (koncentrationsförordningen) genom vilken Vassilakis-koncernen (*Vassilakis*, Grekland), Marfin Investment Group (*Marfin*, Grekland) och Laskaridis-koncernen (*Laskaridis*, Grekland), (tillsammans benämnda *parterna*) förvärvar gemensam kontroll över ett nysammanslaget företag (*den sammanslagna enheten*), som omfattar de verksamheter som tidigare tillhörde de oberoende grekiska företagen
- a) Aegean Airlines S.A. (Aegean) samt
- b) Olympic Air S.A. (Olympic Air), Olympic Handling S.A. (Olympic Handling) och Olympic Engineering S.A. (Olympic Engineering) (tillsammans Olympic), genom förvärv av aktier.
- (2) Laskaridis är en privatägd företagsgrupp med investeringar i fastlandet och öarna i Egeiska havet, samt andra bil-, passagerar- och godstransporttjänster i Adriatiska havet), hälso- och sjukvård, IT och telekom, turism och fritid samt livsmedels- och dryckessektorn.
- (4) Laskaridis är en privatägd företagsgrupp med investeringar i luftfart (Aegean), sjöfart och skeppsvarv, marktjänster, turism och fastigheter.
- (5) Aegean är ett börsnoterat grekiskt lufttrafikföretag som erbjuder reguljär- och charterflygtransport av passagerare samt flygtransporter av gods. Aegean har sedan 1999 erbjudit reguljära flygtransporter på såväl grekiska inrikesrutter som internationella kortdistansrutter. Företaget har en bas vid Athens internationella flygplats (ATH) och trafikerar för närvarande över 45 kortdistansrutter (däribland en del rutter med allmän trafikplikt). Aegean anslöt sig till Star Alliance den 30 juni 2010 ⁽²⁾.

I. PARTERNA

- (2) Vassilakis är en privatägd grekisk företagsgrupp med investeringar i flygtrafik (Aegean), marktjänster (Goldair Handling), biluthyrning, billeasing samt import och distribution av bilar.
- (3) Marfin är en investeringsgrupp med investeringar i flygtrafik (Olympic Air), marktjänster (Olympic Handling), underhåll, reparationer och översyn (Olympic Engineering), flygcatering (Olympic Catering), sjöfart (bland annat genom Attica Group som äger rederierna Superfast och Blue Star som trafikerar flera rutter mellan det grekiska
- (6) Olympic kontrolleras helt av Marfin och består av tre enheter:
- i) Olympic Air, som är verksam inom flygtransport av passagerare och gods. Företaget inledde sin verksamhet den 1 oktober 2009 efter privatiseringen av före detta Olympic Airlines där Marfin förvärvade det likviderade Olympic Airlines varumärke, slot-tider och licenser ⁽³⁾. Olympic Air har en hub vid Athens internationella flygplats (ATH) och trafikerar för närvarande omkring 40 kortdistansrutter (däribland en del rutter med allmän trafikplikt). Företaget tillhör inte någon allians.

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1. Med verkan från och med den 1 december 2009 har vissa ändringar införts genom fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), t.ex. ersattes "gemenskapen" med "unionen" och den "gemensamma marknaden" med den "inre marknaden". I detta beslut används EUF-fördragets terminologi genomgående.

⁽²⁾ Den sammanslagna enheten förväntas bli medlem i Star Alliance.
⁽³⁾ Bildandet av nya Olympic godkändes av Europeiska kommissionen (se ärendena statligt stöd N 321/08, N 322/08 och N323/08) under förutsättning att de grekiska myndigheternas åtaganden fullgjordes fullständigt.

ii) Olympic Handling, som erbjuder fullständiga mark-tjänster vid 39 grekiska flygplatser till såväl Olympic Air som andra lufttrafikföretag.

iii) Olympic Engineering, som för närvarande är i startskedet och kommer att erbjuda underhåll, reparationer och översyn i en omfattning som kan variera mellan att hantera allmänna händelser för ett enskilda flygplan till fullständiga supportpaket för kommersiella flygplan.

II. KONCENTRATIONEN OCH EU-DIMENSIONEN

(7) Transaktionen gäller förvärv av gemensam kontroll över ett nysammanslaget företag och utgör därför en koncentration enligt artikel 3.1 b i koncentrationsförordningen.

(8) Transaktionen har en EU-dimension i den mening som avses i artikel 1.3 i koncentrationsförordningen.

III. FÖRFARANDE

(9) Efter den inledande etappens marknadsundersökning konstaterade kommissionen att transaktionen omfattas av koncentrationsförordningen och att den ger anledning till allvarliga tvivel beträffande dess förenlighet med den inre marknaden och EES-avtalet. Den 30 juli 2010 beslutade kommissionen därför att inleda ett förfarande enligt artikel 6.1 c i koncentrationsförordningen.

(10) Den andra etappens marknadsundersökning bekräftade att det fanns konkurrensproblem på ett antal marknader, vilket föranledde utfärdandet av ett meddelande om anmärkningar den 20 oktober 2010. Parterna gavs möjlighet att lämna synpunkter på meddelandet om anmärkningar, genom skriftligt svar och vid en muntlig utfrågning den 11 november 2010. Den 18 november 2010 skickades ett kompletterande meddelande om invändningar till parterna och den 6 december 2010 skickade kommissionen en faktskrivelse till parterna.

(11) Den 12 november 2010 gjorde parterna åtaganden enligt artikel 8.2 i koncentrationsförordningen. Åtagandena ändrades vid tre tillfällen, och den 6 december 2010 lämnades en slutlig uppsättning åtaganden till kommissionen. För att samla in marknadsaktörernas synpunkter på de föreslagna åtagandenas effektivitet gjorde kommissionen två marknadsundersökningar.

(12) Den 26 januari 2011 antog kommissionen ett beslut enligt artikel 8.3 i koncentrationsförordningen om att transaktionen är oförenlig med den inre marknaden och EES-avtalets funktion (nedan kallat beslutet).

IV. RELEVANTA MARKNADER

1. Flygtransport av passagerare

1.1 *Traditionell definition med flyglinjer, dvs. avgångsort och ankomstort*

(13) Transaktionen bedöms på grundval av metoden med avgångsort och ankomstort, dvs. varje sådan definierad flyglinje utgör en separat marknad med egna kännetecken i fråga om passagerarstruktur och produktkvalificering.

1.2 *Tidskänsliga respektive icke tidskänsliga passagerare*

(14) Kommissionen har traditionellt skilt mellan två passagerarkategorier med olika priskänslighet. Tidskänsliga (priskänsliga) passagerare reser vanligen i affärssyfte, kräver ofta biljetter med hög flexibilitet (fri avbokning och ombokning av restider osv.) och är beredda att betala ett högre pris för denna flexibilitet. Icke tidskänsliga (priskänsliga) kunder reser främst i rekreationssyfte eller för att besöka vänner och släktingar. De bokar vanligen lång tid i förväg och kräver i allmänhet inte flexibilitet i bokningen.

(15) Marknadsundersökningen visade att tidskänsliga och icke tidskänsliga passagerare utgör två klart åtskiljbara grupper. För detta besluts ändamål kan det dock lämnas öppet huruvida tidskänsliga och icke tidskänsliga passagerare hör till två olika marknader eller om en enda marknad som omfattar alla passagerare bör definieras, eftersom konkurrensbedömningen blir densamma oavsett den exakta marknadsdefinitionen.

1.3 *Intermodala alternativ*

(16) Kommissionen har tidigare vid definitionen av de relevanta avgångsort/ankomstort-marknaderna för flygtransporttjänster beaktat alternativa transportmedel i den mån de är alternativ till flyget på de rutter som berörs (intermodal konkurrens).

(17) I det föreliggande fallet har parterna hävdade att intermodal konkurrens med färja är relevant på rutterna Aten–Herakleion, Aten–Chania, Aten–Rhodos, Aten–Mykonos, Aten–Santorini, Aten–Mytilini, Aten–Chios, Aten–Kos och Aten–Samos i sådan utsträckning att färjor bör inkluderas i den relevanta marknaden tillsammans med flygtransporterna. Likaså bör tågtransporter inkluderas i den relevanta marknaden på ruten Aten–Thessaloniki.

(18) Marknadsundersökningen visade dock att transport med färja generellt är ett långsökt alternativ till flygtransport på alla de ifrågasatta rutterna eftersom färjetrafiken erbjuder en produkt som skiljer sig väsentligt från flyget i fråga om viktiga konkurrensparametrar som pris, sammanlagd restid, tillgängliga avgångar samt tjänsternas kvalitet, fördelar och tillförlitlighet. Marknadsundersökningen visade också att varken Aegean eller Olympic Air beaktar färjetrafiken i sin prissättning.

(19) Dessutom framgick det av marknadsundersökningen att skillnaderna är stora även mellan tåg och flyg när det gäller viktiga konkurrensparametrar som restid, avgångsfrekvens, kvalitet och bekvämlighet, och att tåg inte uppfattas som ett relevant hinder av Aegean och Olympic Air och deras konkurrenter.

1.4 Slutsatser om marknadsdefinitionerna

(20) Slutsatsen blir att i fråga om tidskänsliga passagerare utgör färjetrafiken och flygtrafiken två olika marknader, utom när det gäller ruten Aten–Mykonos. På ruten Aten–Mykonos är flyg- och färjetrafik delar av samma produktmarknad i fråga om tidskänsliga passagerare. När det gäller marknaderna för icke tidskänsliga passagerare och alla passagerare kan frågan om huruvida flyg- och färjetrafik hör till samma marknad lämnas öppen vad detta beslut beträffar, utom i fråga om ruterna Aten–Mykonos och Aten–Rhodos, eftersom konkurrensbedömningen blir densamma oavsett om färjetrafiken inkluderas i den relevanta marknaden eller inte. Som framgår av analysen per rutt, beror detta på att färjetrafiken är ett ganska långsökt alternativ till flygtrafiken på de rutter det gäller. På ruten Aten–Mykonos är flyg- och färjetrafik delar av samma produktmarknad i fråga om icke tidskänsliga passagerare och alla passagerare. På ruten Aten–Rhodos är flyg- och färjetrafik inte delar av samma produktmarknad i fråga om icke tidskänsliga passagerare och alla passagerare.

(21) Likaså visade marknadsundersökningen att på ruten Aten–Thessaloniki är tågtrafiken inte något riktigt alternativ till flygtrafiken, eftersom tågtrafiken håller mycket sämre kvalitet än flyget. Tågtrafiken ska därför inte inkluderas i den relevanta marknaden för några passagerare på ruten Aten–Thessaloniki.

2. Rutter med allmän trafikplikt

(22) Olympic Air och Aegean konkurrerar för närvarande på marknaden för tilldelning av rutter med allmän trafikplikt i Grekland, vilka tilldelas av den grekiska luftfartsmyndigheten HCAA genom en upphandlingsprocess.

(23) Eftersom transaktionen sannolikt inte i betydande omfattning kan hämma en effektiv konkurrens på marknaden för tilldelning av rutter med allmän trafikplikt i Grekland, oavsett den specifika marknadsdefinitionen, har kommissionen lämnat definitionen av den specifika produktmarknaden och geografiska marknaden öppen.

3. Markttjänster

(24) Transaktionen ledde till en vertikal påverkan av marknaden för markttjänster vid olika flygplatser i Grekland.

(25) Enligt tidigare fall på denna marknad omfattar den relevanta produktmarknaden för tillhandahållande av markttjänster hantering av både passagerare och flygplan. Kommissionen lämnade definitionen av den exakta geografiska marknaden öppen i beslutet eftersom transaktionen sannolikt inte i betydande omfattning kan hämma en effektiv konkurrens på marknaden för markttjänster oavsett den exakta geografiska marknadsdefinitionen.

4. Övriga marknader

(26) Transaktionen gav upphov till andra påverkade marknader, nämligen marknaden för underhåll, reparation och över-syn, flygcatering samt tillhandahållande av flygstolar till researrangörer. Den exakta definitionen av dessa marknader lämnades öppen i beslutet eftersom transaktionen sannolikt inte i betydande omfattning kan hämma en effektiv konkurrens på någon av dem, oavsett den exakta marknadsdefinitionen.

V. KONKURRENSBEDÖMNING

1. Analysmetoder

(27) När kommissionen bedömer hur en transaktion påverkar konkurrensen jämför den situationen efter transaktionen med den situation som sannolikt skulle ha rått om transaktionen inte genomförts (kontrafaktisk situation).

(28) Parterna har hävdats att den grekiska marknaden är för liten för en hållbar konkurrens mellan två fullservicebolag som Aegean och Olympic Air och att det innebär att bara ett ensamt lufttrafikföretag kan trafikera alla rutterna med vinst. Parterna har därför framfört att en situation där Aegean och Olympic Air skulle fortsätta konkurrera på ett antal inrikesrutter och internationella rutter om inte transaktionen ägt rum vore osannolikt.

(29) Enligt marknadsundersökningen finns det inget skäl att anta att den grekiska marknaden inte kan bära mer än ett lufttrafikföretag i drift, eventuellt med olika affärsmodeller. Analysen av den konkurrenssituation som sannolikt skulle råda utan transaktionen visar att Olympic Air och Aegean båda skulle kunna vara aktiva på den grekiska marknaden, eventuellt i omstrukturerad eller nedminskad form.

(30) Aegean och Olympic Air skulle sannolikt fortsätta konkurrera på tio grekiska inrikesrutter, nämligen Aten–Chania, Aten–Kos, Aten–Mykonos, Aten–Rhodos, Aten–Samos, Aten–Mytilini, Aten–Herakleion, Aten–Chios, Aten–Santorini och Aten–Thessaloniki inom den förutsebara framtiden om inte transaktionen genomfördes. Därför bedömde kommissionen effekterna av eliminering av konkurrens på dessa inrikeslinjer.

- (31) När det gäller de internationella rutterna som påverkas av transaktionen har frågan om den situation som sannolikt skulle råda utan koncentrationen lämnats öppen eftersom den föreslagna transaktionen inte i betydande omfattning skulle hämma konkurrensen på någon av de internationella rutterna.

2. Bedömning

2.1 Flygtransport av passagerare

2.1.1 Transaktionen medför en mycket stor marknadsandel på flera grekiska inrikesrutter

- (32) Under perioden januari–juni 2010 kontrollerade Olympic Air och Aegean tillsammans [90–100] procent av passagerarna som reste inrikes i Grekland och [30–40] procent av passagerarna på internationella rutter från ATH.

- (33) På grundval av en marknadsdefinition som utesluter färjor och tåg på de rutter där dessa färdstätt finns tillgängliga skulle transaktionen ha lett till en extremt hög kombinerad marknadsandel på i flera fall 100 procent.

- (34) Om de relevanta marknaderna omfattar de övriga transportsätten (färja eller tåg beroende på rutt) blir Aegeans och Olympic Airs marknadsandelar betydligt lägre. Men med beaktande av den begränsade konkurrens som andra transportmedel innebär för flygtrafiken, eftersom produkterna skiljer sig mycket åt, skulle en sådan marknadsuppdelning överdriva de övriga transportmedlens betydelse och betydligt underskatta det faktiska konkurrenstryck som Aegean och Olympic Air utövar på varandra.

- (35) Dessutom kontrollerar Marfin, genom sitt dotterbolag Attica, ensamt två färjerederier som är verksamma i Grekland, nämligen Blue Star Ferries och Superfast Ferries. Följden blir att den konkurrenspress som dessa färjerederier kan utöva på den sammanslagna enheten blir begränsad genom att de kontrolleras av Marfin.

2.1.2 Nära konkurrensförhållande mellan Aegean och Olympic Air

- (36) Aegean och Olympic Air har ett mycket nära konkurrensförhållande. Detta särskiljer dem från andra inrikes flygtrafikföretag, som är verksamma i mycket mindre skala, och från andra inrikes färjerederier, som erbjuder produkter som skiljer sig från Aegeans och Olympic Airs produkter i fråga om många viktiga konkurrensdimensioner och vilkas prissättningsystem är mindre utarbetat på inrikesrutterna.

2.1.3 Rutter som frånträtts av Olympic Air och Aegean efter anmälan av transaktionen

- (37) Efter analys av Aegeans och Olympic Airs interna handlingar konstaterade kommissionen att Aegean och Olympic Air redan innan samtalen om transaktionen inleddes hade övervägt att sluta trafikera rutterna Aten–Kefallonia,

Aten–Limnos, Aten–Sofia, Aten–Bukarest, Aten–Ioannina, Aten–Kavala, Aten–Tirana, Aten–Wien, Aten–Korfu, Thessaloniki–Chania, Thessaloniki–Herakleion, Thessaloniki–Mytilini, Thessaloniki–Rhodos och Aten–Milano, vilket de gjorde efter anmälan av transaktionen. Därmed ansågs inte frånträdet från dessa rutter vara specifikt för koncentrationen.

- (38) Kommissionen har därför inte analyserat dessa rutter, utom ruten Aten–Korfu där man konstaterade att transaktionen skulle eliminera potentiell konkurrens mellan Aegean och Olympic Air.

2.1.4 Eliminering av faktisk och potentiell konkurrens på grekiska inrikesrutter

Faktisk konkurrens

- (39) Transaktionen skulle leda till ett betydande hinder för effektiv konkurrens genom eliminering av den faktiska konkurrensen på nio inrikesrutter, nämligen Aten–Thessaloniki, Aten–Herakleion, Aten–Chania, Aten–Rhodos, Aten–Santorini, Aten–Mytilini, Aten–Chios, Aten–Kos och Aten–Samos, oavsett om olika marknader definieras för tidskänsliga, icke tidskänsliga eller alla passagerare (de två sistnämnda marknaderna eventuellt inklusive färjetrafik⁽¹⁾).

- (40) För de tidskänsliga passagerarna, för vilka färjan uppenbarligen inte är något alternativ, skulle transaktionen i praktiken skapa ett monopol och eliminera konkurrensen mellan två mycket nära konkurrenter på alla dessa rutter, med undantag för ruten Aten–Herakleion där Sky Express driver en småskalig verksamhet. Athens Airways upphörde med sin verksamhet i september 2010 och inget annat reguljärt lufttrafikföretag är för närvarande verksamt på dessa grekiska inrikesrutter. Även om Athens Airways skulle återuppta sin verksamhet är det osannolikt att bolaget skulle utöva tillräckligt konkurrenstryck på den sammanslagna enheten med tanke på dess småskalighet. Detsamma gäller Sky Express på ruten Aten–Herakleion där bolaget för närvarande flyger en gång om dagen, medan Aegean och Olympic tillsammans har tio gånger så många avgångar.

- (41) Beträffande de icke tidskänsliga passagerarna skiljer kommissionen i sitt beslut på de rutter där de intermodala tjänsterna inte är en del av samma marknad som flygtrafiken (Aten–Thessaloniki och Aten–Rhodos) och alla andra ifrågavarande rutter där man lämnat frågan om färjetrafikens inkluderande på samma marknad öppen.

- a) När det gäller rutterna Aten–Thessaloniki och Aten–Rhodos skulle transaktionen leda till en kombinerad marknadsandel på minst 90 procent och eliminera konkurrensen mellan två mycket nära konkurrenter.

⁽¹⁾ Som ett undantag till det ovanstående hör inte intermodala transportmedel till samma marknad som flygtrafiktjänster för någon passagerarkategori på rutterna Aten–Rhodos (färja) och Aten–Thessaloniki (tåg).

b) När det gäller rutterna Aten–Herakleion, Aten–Chania, Aten–Santorini, Aten–Mytilini, Aten–Chios, Aten–Kos och Aten–Samos, gäller samma resonemang som för Aten–Thessaloniki och Aten–Rhodos om färjetrafiken inte anses vara en del av samma marknad. Om färjetrafiken ska anses vara en del av samma marknad skulle parternas marknadsandelar (bortsett från Marfins dotterbolag Attica Group) ligga på [30–70] procent under vintersäsongen 2009–2010 och på [10–60] procent under delar av sommarsäsongen 2010 (dvs. april–juli 2010). Marknadsandelarnas relevans, liksom relevansen av konkurrensen från färjetrafiken, är dock begränsad eftersom de tjänster som färjetrafiken erbjuder skiljer sig väsentligt från flygets. Det är därför osannolikt att färjetrafiken skulle vara i den ställningen att den efter transaktionen skulle kunna påverka den sammanslagna enhetens beteende, särskilt i fråga om prissättning.

(42) När det gäller möjligheten att marknaden skulle omfatta alla passagerare gäller slutsatserna om det icke tidskänsliga segmentet i tillämpliga delar, även om de faktiska marknadsandelarna är något annorlunda.

Potentiell konkurrens

(43) Marknadsundersökningen visade också att transaktionen skulle innebära att den potentiella konkurrensen mellan Aegean och Olympic Air skulle elimineras på rutten Aten–Korfu. Aegean och Olympic Air är nämligen potentiella konkurrenter på den rutten framför allt med tanke på att de är baserade på ATH och det faktum att rutten historiskt haft tillräcklig efterfrågan för att bära (minst) två flygbolags verksamhet.

2.1.5 Slutsatser om bedömningen per rutt

(44) Kommissionen drar slutsatsen att transaktionen i betydande grad skulle hämma den effektiva konkurrensen på den inre marknaden eller en väsentlig del av den, enligt vad som avses i artikel 2.3 i koncentrationsförordningen, i synnerhet till följd av att en dominerande ställning skapas på de potentiella marknaderna för tidskänsliga passagerare på rutterna Aten–Thessaloniki, Aten–Herakleion, Aten–Chania, Aten–Rhodos, Aten–Santorini, Aten–Mytilini, Aten–Chios, Aten–Kos och Aten–Samos, samt på rutterna Aten–Rhodos och Aten–Thessaloniki när det gäller de potentiella marknaderna för icke tidskänsliga passagerare och alla passagerare. För de marknader där färjetrafik kan vara en del av den relevanta marknaden, dvs. de potentiella marknaderna för icke tidskänsliga passagerare och alla passagerare på rutterna Aten–Herakleion, Aten–Chania, Aten–Santorini, Aten–Mytilini, Aten–Chios, Aten–Kos och Aten–Samos är det inte nödvändigt att dra en definitiv slutsats om skapandet av en dominerande ställning, eftersom transaktionen i vart fall i betydande omfattning skulle hämma den effektiva konkurrensen inom den inre marknaden till följd av elimineringen av den mycket nära konkurrensen mellan Aegean och Olympic Air och därmed av det betydande konkurrenstryck som de båda flygbolagen utövar på varandra före transaktionen.

(45) Transaktionen skulle dessutom allvarligt hämma den effektiva konkurrensen på den inre marknaden genom att den eliminerar möjligheten för en trovärdig potentiell ny aktör på rutten Aten–Korfu.

(46) Däremot fann kommissionen inga andra konkurrensproblem på andra inrikesrutter och internationella rutter där Aegean och Olympic Air konkurrerar i nuläget. Detta beror på att på dessa övriga rutter skulle den sammanslagna enheten fortfarande ha tillräckligt med konkurrens även efter transaktionen.

2.1.6 Marknadsinträde till följd av koncentrationen är varken troligt, snabbt eller tillräckligt

(47) I beslutet analyseras också i vilken omfattning ett marknadsinträde efter transaktionen sannolikt skulle kunna sätta press på den sammanslagna enheten på de rutter där konkurrensen mellan Aegean och Olympic Air skulle elimineras eller minska betydligt till följd av transaktionen. För att ett marknadsinträde ska anses skapa ett tillräckligt konkurrenstryck måste det visas att inträdet är troligt, att det kommer att ske snabbt och att det är tillräckligt omfattande för återupprätta det konkurrenstryck som Aegean och Olympic Air skulle ha fortsatt utöva på varandra om inte transaktionen genomförts.

(48) Marknadsundersökningen visade att det finns ett antal betydande hinder för inträde och/eller expansion på alla grekiska inrikesrutter, vilket sammantaget gör det osannolikt att någon utländsk eller grekisk konkurrent skulle komma in på marknaden och utöva ett trovärdigt konkurrenstryck på den sammanslagna enheten efter transaktionen. Kommissionen fann, att för att kunna disciplinera den sammanslagna enhetens beteende på de grekiska inrikesrutterna skulle en ny marknadsaktör behöva vara baserad på ATH och utveckla ett varumärke för att uppnå liknande renommé som Aegean och Olympic Air. En ny marknadsaktör skulle dessutom behöva hantera stora icke-återvinningsbara kostnader, skaffa sig tillgång till inrikes och internationell anslutningstrafik och upprätta ett nät av distributionskanaler i Grekland.

(49) Kommissionen konstaterade att det efter transaktionen inte var troligt att något marknadsinträde skulle ske snabbt och vara tillräckligt för att utöva konkurrenstryck på den sammanslagna enheten.

2.2 Rutter med allmän trafikplikt

(50) Kommissionen drar i beslutet slutsatsen att transaktionen sannolikt inte skulle leda till betydande hinder för den effektiva konkurrensen på marknaden för tilldelning av rutter med allmän trafikplikt i Grekland eftersom den sammanslagna enheten skulle fortsätta att konkurrera med andra etablerade aktörer på marknaden, nämligen Sky Express och Astra.

(51) Dessutom har ytterligare två lufttrafikföretag, Danish Air Transport och rumänska Carpatair, uttryckt intresse för att lämna anbud på grekiska rutter med allmän trafikplikt vid nästa upphandling och marknadsundersökningen bekräftade att till skillnad från vad som är fallet vid reguljärdrift kan lufttrafikföretagen inleda verksamhet på rutter med allmän trafikplikt i relativt liten skala.

2.3 Markttjänster vid grekiska flygplatser

(52) Kommissionen har analyserat både den vertikala problemställningen som kommer sig av det vertikala förhållandet mellan marknaden för markttjänster och marknaden för flygtransporter, och sannolikheten för en samordning mellan Olympic Handling, Goldair (som Vassilakis har intressen i) och de fristående konkurrenterna Swissport International och Swissport Hellas Sud efter transaktionen.

(53) Marknadsundersökningen visade att även om den sammanslagna enheten skulle försöka påverka Goldairs beteende på marknaden skulle Swissport vara i den positionen att det kunde undergräva alla försök till samordning. Swissport är en stark och trovärdig aktör på den grekiska marknaden för markttjänster, som aggressivt vinner marknadsandelar.

(54) Kommissionen drog därför slutsatsen att transaktionen troligen inte kommer att ge upphov till samordningseffekter, eftersom marknadsstrukturen efter koncentrationen inte kommer att öka parternas incitament att ingå hemliga avtal. Vad beträffar det vertikala förhållandet mellan markttjänster och flygtransporter visade marknadsundersökningen inte något som tyder på att transaktionen skulle skapa vertikala effekter.

(55) Det är därför inte sannolikt att transaktionen allvarligt skulle hämma den effektiva konkurrensen på marknaden för tillhandahållande av markttjänster i Grekland.

2.4 Övriga marknader

(56) På grundval av marknadsundersökningens resultat är det inte sannolikt att transaktionen allvarligt skulle hämma den effektiva konkurrensen på marknaderna för underhåll, reparationer och översyn samt flygcatering (som är vertikalt relaterade till marknaden för flygtransport av passagerare) eller på marknaden för försäljning av flygstolar till researrangörer, där Olympic bara är verksamt i begränsad omfattning.

VI. EFFEKTIVITETSVINSTER

(57) Som föreskrivs i riktlinjerna för bedömning av horisontella koncentrationer är det upp till parterna att visa att effektivitetsvinsterna kan motverka de konkurrenshämmande effekterna av en koncentration. Parterna ska visa att följande kumulativa villkor är uppfyllda: i) effektivitetsvinsterna är till nytta för konsumenterna; ii) de är specifika för en viss koncentration; iii) de går att kontrollera (¹).

(58) Parterna har inte visat att dessa villkor är uppfyllda i det här fallet.

(¹) Riktlinjerna för bedömning av horisontella koncentrationer, punkt 78.

VII. ANALYS AV PARTERNAS FINANSIELLA SITUATION

(59) Kommissionen har också analyserat parternas övergripande finansiella situation.

(60) Kommissionens bedömning ledde till slutsatsen att Aegeans framtidsutsikter är positiva, oberoende av transaktionen.

(61) När det gäller Olympic Airs övergripande situation fann kommissionen att Olympic Air hade haft förluster. I synnerhet hade Olympic Air som nystartat företag använt en aggressiv prisstrategi som påverkat inkomsterna. Kommissionens undersökning visade dock att omstruktureringsåtgärder pågick och att Olympic Airs lönsamhet stadigt förbättrats.

(62) Det är därför sannolikt att Olympic Airs finansiella resultat, med förbehåll för ytterligare omstruktureringsåtgärder, kommer att förbättras ytterligare inom en förutsebar framtid. Dessutom tillhör Olympic Air Marfin och därmed bör företagets finansiella situation sättas in i den vidare kontexten, dvs. moderbolaget Marfins finansiella situation. Med tanke på kostnaderna för ett hypotetiskt tillbakadragande av Olympic Air från marknaden har Marfin ett incitament att stödja sitt dotterbolag eller sälja det i stället för att skaffa sig ekonomiska förluster.

(63) Även om parterna inte begärt det beslutade kommissionen att analysera Olympics situation utifrån de kriterier som anges i punkt 90 i riktlinjerna för horisontella koncentrationer. (²) Marknadsundersökningen visade i detta avseende följande:

a) Det är osannolikt att Olympic Air, utan transaktionen, skulle tvingas ut från marknaden inom en snar framtid.

b) Det finns troligen mindre konkurrensbegränsande alternativ än den föreslagna transaktionen.

c) Det är inte oundvikligt att Olympic Airs tillgångar, utan transaktionen, skulle undandras från marknaden, särskilt eftersom varumärket Olympic är en mycket attraktiv tillgång som sannolikt kan finna köpare som vill använda det för att bedriva flygtrafikverksamhet på den grekiska marknaden.

(²) I punkt 90 i riktlinjerna för horisontella koncentrationer anges följande: "Kommissionen anser att följande tre kriterier är särskilt relevanta för tillämpningen av kriteriet om ett konkurshotat företag. För det första att det påstått konkurshotade företaget inom en nära framtid skulle tvingas ut från marknaden på grund av ekonomiska svårigheter om det inte tas över av ett annat företag. För det andra att det inte finns något köpalternativ som är mindre konkurrenshämmande än den anmälda koncentrationen. För det tredje att det konkurshotade företagets tillgångar oundvikligen skulle försvinna från marknaden utan en koncentration." För tydlighets skull ska här påpekas att parterna inte åberopat kriteriet om konkurshotat företag.

(64) Kommissionen fastslår därför i sitt beslut att man inte kan säga att den försämring av konkurrensstrukturen som skulle följa på transaktionen inte direkt skulle orsakas av transaktionen.

VIII. ÅTAGANDEN

(65) För att undvika de konkurrensproblem som kommissionen identifierat har parterna gjort åtaganden, vilka har ändrats vid tre tillfällen. Alla versioner av parternas åtaganden har en gemensam faktor – de består i huvudsak i ett erbjudande att frigöra ett antal slot-tider vid olika grekiska flygplatser som kopplar samman de rutter för vilka konkurrensproblem har identifierats. Åtagandena om slot-tider åtföljdes av vissa kompletterande åtaganden, exempelvis att erbjuda nya aktörer a) att ingå avtal om interlining⁽¹⁾ med den sammanslagna enheten på de problematiska rutterna och b) att få delta i den sammanslagna enhetens bonusprogram för de identifierade flyglinjer som den nya aktören trafikerar.

(66) Åtagandena om slot-tider förutsåg att så kallade "grandfathering"-rättigheter till de överförda slot-tiderna skulle förvärfvas efter det att de nya aktörerna utnyttjat slot-tiderna under [0–6] på varandra följande IATA-säsonger.⁽²⁾ De överförda slot-tiderna skulle ligga inom tidsspannet [0–15] minuter från de tider som den nya aktören begärt.

(67) Dessutom erbjöd parterna sig att på icke diskriminerande grund ge tillträde till marktjänster och tjänster för underhåll, reparation och översyn som den sammanslagna enheten skulle tillhandahålla vid ATH eller någon av destinationsflygplaster på de nio ovannämnda rutterna.

(68) Åtagandena skulle gälla (konfidentiellt) eller fram till dess att nya aktörer på enskilda rutter skulle ha förvärvat en sammanlagd marknadsandel på (konfidentiellt).

(69) Kommissionen genomförde två marknadsundersökningar för att samla in synpunkter från de relevanta marknadsdeltagarna angående de föreslagna åtgärdernas effektivitet.

(70) I detta fall är de huvudsakliga hindren för marknadsinträde varken tillgången till slot-tider eller de andra faktorerna som åtgärdas med tilläggsåtagandena. Med tanke på att det inte råder någon trängsel på de flesta flygplatser som omfattas av detta fall, går det att få tillräckligt med slot-tider gratis från de relevanta flygplatsmyndigheterna. Marknadsundersökningarna påvisade inte några trovärdiga planer på marknadsinträde vare sig hos internationella eller inhemska grekiska flygtrafikföretag. Följaktligen är det inte troligt att ett snabbt och tillräckligt marknadsinträde skulle inträffa som skulle kunna disciplinera den sammanslagna enhetens prissättningsbeteende efter transaktionen.

(71) Liksom i tidigare fall har den förmildrande omständighet att Grekland drabbats av en kris som kan påverka potentiella nya aktörers planer på marknadsinträde tagits i beaktande vid bedömningen.

IX. SLUTSATSER

(72) Den koncentration genom vilken Vasilakis Group, Marfin Investment Group och Laskaridis Group, enligt vad som avses i artikel 3.1 b i koncentrationsförordningen, förvärfvar gemensam kontroll över ett nysammanslaget företag som inkluderar företagen Aegean Airlines SA samt Olympic Air SA, Olympic Handling SA och Olympic Engineering SA, är oförenlig med den inre marknaden och EES-avtalet.

⁽¹⁾ Ett avtal om interlining är ett avtal mellan två eller flera flygbolag enligt vilket parterna accepterar varandras resehandlingar (biljetter).

⁽²⁾ Eller för rutter som bara drivs under sommarsäsongen eller vintersäsongen, efter 4 sommar- eller vintersäsonger.

V

(Yttranden)

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA
HANDELSPOLITIKEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Tillkännagivande om att giltighetstiden för vissa antidumpningsåtgärder snart kommer att löpa ut

(2012/C 195/11)

1. I enlighet med artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽¹⁾ tillkännager kommissionen att om inte en översyn inleds i enlighet med nedanstående förfarande, kommer de antidumpningsåtgärder som anges nedan att upphöra att gälla den dag som anges i tabellen.

2. Förfarande

Unionstillverkarna kan lämna in en skriftlig begäran om översyn. En sådan begäran måste innehålla tillräcklig bevisning för att dumpningen och skadan sannolikt skulle fortsätta eller återkomma om åtgärderna upphörde att gälla.

Om kommissionen beslutar att se över åtgärderna i fråga kommer importörer, exportörer, företrädare för exportlandet och unionstillverkarna att ges tillfälle att komplettera, motbevisa eller kommentera de uppgifter som lämnas i begäran om översyn.

3. Tidsfrist

På de grunder som anges ovan kan unionstillverkarna lämna in en skriftlig begäran om översyn till generaldirektoratet för handel vid Europeiska kommissionen (European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Bryssel, Belgien ⁽²⁾), från och med den dag då detta tillkännagivande offentliggörs, dock senast tre månader före den dag som anges i tabellen.

4. Detta tillkännagivande offentliggörs i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 1225/2009.

Produkt	Ursprungs- eller exportland	Åtgärd	Hänvisning	Datum då åtgärden upphör att gälla ⁽¹⁾
Koks av stenkol i bitar med en diameter över 80 mm (koks 80 +)	Folkrepubliken Kina	Antidumpningstill	Rådets förordning (EG) nr 239/2008 (EUT L 75, 18.3.2008, s. 22)	19.3.2013

⁽¹⁾ Åtgärden upphör att gälla vid midnatt den dag som anges i den här kolumnen.

⁽¹⁾ EUT L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

PRENUMERATIONSPRISER 2012 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd	22 officiella EU-språk	1 310 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	840 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd	22 officiella EU-språk	100 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>

