

Amtsblatt der Europäischen Union

C 25



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

58. Jahrgang

24. Januar 2015

Inhalt

II Mitteilungen

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2015/C 25/01	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache M.7400 — Federal-Mogul Corporation/TRW Engine Components) ⁽¹⁾	1
--------------	---	---

IV Informationen

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2015/C 25/02	Euro-Wechselkurs	2
2015/C 25/03	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen aus der Sitzung vom 25. September 2013 zum Entwurf eines Beschlusses in der Sache COMP/M.6796 — Aegean/Olympic II — Berichterstatter: Polen	3
2015/C 25/04	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten — Aegean/Olympic II (COMP/M.6796)	5

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

2015/C 25/05	Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission vom 9. Oktober 2013 zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen (Sache COMP/M.6796 — Aegean/Olympic II) (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2013) 6561) ⁽¹⁾	7
--------------	---	---

V Bekanntmachungen

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2015/C 25/06	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.7485 — Swisscom/Sixt/Managed Mobility JV) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall ⁽¹⁾	16
2015/C 25/07	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.7278 — General Electric/ALSTOM (Thermal Power — Renewable Power & Grid business)) ⁽¹⁾	17

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

Europäische Kommission

2015/C 25/08	Veröffentlichung eines Eintragungsantrags gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel	18
--------------	--	----

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss
(Sache M.7400 — Federal-Mogul Corporation/TRW Engine Components)
(Text von Bedeutung für den EWR)
(2015/C 25/01)

Am 15. Dezember 2014 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates⁽¹⁾ entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- der Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
- der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=de>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32014M7400 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.

⁽¹⁾ Abl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

23. Januar 2015

(2015/C 25/02)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs
USD US-Dollar	1,1198	CAD Kanadischer Dollar	1,3937
JPY Japanischer Yen	132,12	HKD Hongkong-Dollar	8,6809
DKK Dänische Krone	7,4430	NZD Neuseeländischer Dollar	1,5032
GBP Pfund Sterling	0,74730	SGD Singapur-Dollar	1,5058
SEK Schwedische Krone	9,3327	KRW Südkoreanischer Won	1208,90
CHF Schweizer Franken	0,9816	ZAR Südafrikanischer Rand	12,8430
ISK Isländische Krone		CNY Chinesischer Renminbi Yuan	6,9750
NOK Norwegische Krone	8,7055	HRK Kroatische Kuna	7,7028
BGN Bulgarischer Lew	1,9558	IDR Indonesische Rupiah	13975,38
CZK Tschechische Krone	27,831	MYR Malaysischer Ringgit	4,0281
HUF Ungarischer Forint	310,91	PHP Philippinischer Peso	49,359
PLN Polnischer Zloty	4,2279	RUB Russischer Rubel	72,2195
RON Rumänischer Leu	4,4892	THB Thailändischer Baht	36,517
TRY Türkische Lira	2,6340	BRL Brasilianischer Real	2,9057
AUD Australischer Dollar	1,4169	MXN Mexikanischer Peso	16,4851
		INR Indische Rupie	68,8660

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

**Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen
aus der Sitzung vom 25. September 2013 zum Entwurf eines Beschlusses in der
Sache COMP/M.6796 — Aegean/Olympic II**

Berichterstatter: Polen

(2015/C 25/03)

Zusammenschluss

1. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass es sich bei dem angemeldeten Vorhaben um einen Zusammenschluss im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates („Fusionskontrollverordnung“) handelt.
2. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass das angemeldete Vorhaben nach Artikel 22 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung zu prüfen ist.

Marktabgrenzung

3. Der Beratende Ausschuss stimmt der von der Kommission im Beschlussentwurf vorgenommenen Abgrenzung der relevanten sachlichen Märkte zu. Insbesondere stimmt der Beratende Ausschuss dem Ansatz der Kommission zu, in der in Rede stehenden Sache bei der Abgrenzung der sachlich relevanten Märkte Folgendes offenzulassen:
 - a) die Unterscheidung zwischen zeitsensiblen und nicht zeitsensiblen Passagieren und
 - b) die Einbeziehung von Fährdienstleistungen in den relevanten Markt für nicht zeitsensible Passagiere und alle Passagiere auf den im Beschlussentwurf genannten Strecken, die Bedenken aufwarfen (ausgenommen die Strecken Athen-Mykonos und Athen-Rhodos).

Wettbewerbliche Würdigung

4. Der Beratende Ausschuss stimmt der Auffassung der Kommission zu, dass der angemeldete Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf folgenden fünf Inlandsstrecken durch Ausschaltung des tatsächlichen Wettbewerbs zwischen Aegean und Olympic Air erheblich behindert:
 - a) Athen-Chania,
 - b) Athen-Santorin,
 - c) Athen-Mytilini,
 - d) Athen-Kos und
 - e) Athen-Korfu.
5. Der Beratende Ausschuss ist wie die Kommission der Auffassung, dass der angemeldete Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf folgenden sechs Strecken durch Ausschaltung eines ernstzunehmenden potenziellen neuen Marktteilnehmers erheblich behindert:
 - a) Athen-Alexandroupolis,
 - b) Athen-Rhodos,
 - c) Athen-Thessaloniki,
 - d) Athen-Heraklion,
 - e) Athen-Chios,
 - f) Athen-Samos.
6. Der Beratende Ausschuss stimmt mit der Kommission darin überein, dass der geplante Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für die Zuteilung von Strecken in Griechenland, die aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedient werden, nicht erheblich behindern würde.

Markteintritt

7. Der Beratende Ausschuss gelangt wie die Kommission zu dem Schluss, dass nach dem Zusammenschluss kein zeitnahe, hinreichender Markteintritt internationaler und/oder inländischer Luftverkehrsunternehmen, die eine Basis am Flughafen Athen einrichten, zu erwarten ist.

Sanierungsfusion

8. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die Kriterien für das Vorliegen einer Sanierungsfusion im vorliegenden Fall erfüllt sind.

Schlussfolgerung

9. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass der angemeldete Zusammenschluss daher nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung sowie nach Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen vereinbar zu erklären ist.
-

Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten ⁽¹⁾**Aegean/Olympic II****(COMP/M.6796)**

(2015/C 25/04)

I. HINTERGRUND

1. Am 28. Februar 2013 ist bei der Europäischen Kommission die Anmeldung eines geplanten Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung ⁽²⁾ eingegangen, der zufolge Aegean Airlines S.A. (im Folgenden „Aegean“) im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb aller Anteile die alleinige Kontrolle über das Unternehmen Olympic Air S.A. (im Folgenden „Olympic“) erwerben würde.
2. Das geplante Rechtsgeschäft (im Folgenden „Vorhaben“) ist nicht von EU-weiter Bedeutung im Sinne des Artikels 1 der Fusionskontrollverordnung. Das Vorhaben wurde nach einem von den Wettbewerbsbehörden der Hellenischen Republik und der Republik Zypern am 6. November 2012 gestellten Antrag auf Verweisung nach Artikel 22 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung bei der Europäischen Kommission angemeldet. Die Kommission gab dem Verweisungsantrag mit den Beschlüssen vom 3. Dezember 2012 statt.

II. VERFAHREN

3. Am 23. April 2013 leitete die Europäische Kommission das Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung ein. Aegean erhielt am 30. April 2013, 3. Mai 2013 und 8. Mai 2013 Einsicht in die nichtvertraulichen Fassungen bestimmter wichtiger Unterlagen, die im Rahmen des Vorprüfverfahrens in die Akte aufgenommen worden waren.

Mitteilung der Beschwerdepunkte

4. Am 8. Juli 2013 erließ die Kommission nach Artikel 18 der Fusionskontrollverordnung eine Mitteilung der Beschwerdepunkte. Darin wurde vorläufig festgestellt, dass das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb in einem wesentlichen Teil des Binnenmarkts erheblich beeinträchtigen würde und im Sinne des Artikels 2 der Fusionskontrollverordnung und des EWR-Abkommens (Protokoll 21 zum EWR-Abkommen) mit dem Binnenmarkt unvereinbar wäre.
5. Insbesondere gelangte die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass das Vorhaben auf dem Markt für Passagierlinienflüge auf einer Reihe griechischer Inlandsstrecken ab Athen zu horizontalen Überschneidungen führen würde. Ferner würde durch das Vorhaben der ernstzunehmendste potenzielle Wettbewerber auf einer Reihe anderer Inlandsstrecken wegfallen.
6. Aegean antwortete am 23. Juli 2013 auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte. Aegean beantragte keine mündliche Anhörung.

Akteneinsicht

7. Aegean erhielt über CD-ROMs am 9. Juli 2013, 23. Juli 2013, 30. Juli 2013, 29. August 2013 und 24. September 2013 Akteneinsicht.
8. Am 12. Juli 2013 beantragte Aegean bei der Generaldirektion Wettbewerb (im Folgenden „GD Wettbewerb“) weitere Akteneinsicht. Die GD Wettbewerb lehnte den Antrag von Aegean am 15. Juli 2013 ab. Am 18. Juli 2013 befasste Aegean mich mit der Angelegenheit und beantragte weiteren Zugang zu elf Unterlagen, zu denen nur teilweise oder gar keine Akteneinsicht gewährt worden war. Aegean merkte an, für die meisten dieser Unterlagen sei die Einstufung als vertraulich nicht oder nur sehr knapp begründet und keine bzw. keine aussagekräftige Zusammenfassung zur Verfügung gestellt worden.
9. Nach meinem Einschreiten setzte sich die GD Wettbewerb mit den Stellen in Verbindung, die die Informationen übermittelt hatten, und ersuchte sie, entweder auf eine vertrauliche Behandlung zu verzichten oder aber die Vertraulichkeit angemessen zu rechtfertigen. In der Folge gewährte die GD Wettbewerb Aegean Zugang zu wesentlichen Teilen der angeforderten Informationen. In Bezug auf die übrigen Unterlagen wurde Aegean eine genaue Rechtfertigung für die beantragte vertrauliche Behandlung und meist auch eine aussagekräftige Zusammenfassung übermittelt. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen bin ich zu dem Ergebnis gekommen, dass dem Antrag von Aegean stattgegeben worden ist.

⁽¹⁾ Nach den Artikeln 16 und 17 des Beschlusses des Präsidenten der Europäischen Kommission vom 13. Oktober 2011 über Funktion und Mandat des Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren (ABl. L 275 vom 20.10.2011, S. 29) (im Folgenden „Beschluss 2011/695/EU“).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (im Folgenden „Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

Verpflichtungszusagen

10. Aegean übermittelte am 25. März 2013 Verpflichtungszusagen, mit denen die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargelegten wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission ausgeräumt werden sollten. Die Kommission kam zu dem Ergebnis, dass die unterbreiteten Verpflichtungszusagen nicht ausreichten, um ihre Bedenken auszuräumen, und unterzog sie daher keinem Markttest.
11. Am 8. August 2013 legte Aegean ein zweites Paket von Verpflichtungszusagen vor, das sich aus einer Obergrenze für Ticketpreise und einem Angebot für die Untervermietung von Flugzeugen an potenzielle neue Marktteilnehmer zusammensetzte. Die Kommission war der Auffassung, dass die Verpflichtungszusagen die Wettbewerbsbedenken nicht hinreichend ausräumten und unterzog sie daher keinem Markttest. Angesichts des von Aegean vorgebrachten Arguments, es handle sich um eine Sanierungsfusion (siehe unten), gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass im vorliegenden Fall keine Abhilfemaßnahmen erforderlich sind.

Sanierungsfusion

12. Aegean brachte am 24. August 2013 vor, dass Olympic aufgrund seiner finanziellen Lage bei Nichtdurchführung des Vorhabens den Betrieb einstellen würde und Aegean daher auch ohne das Vorhaben auf den Strecken, die Bedenken aufwarfen, der alleinige Anbieter werden würde.
13. Nach einer detaillierten Prüfung der Frage, ob die finanzielle Lage von Olympic darauf schließen lässt, dass das Unternehmen insolvenzbedroht ist, gelangte die Kommission in ihrem Beschlussentwurf zu dem Ergebnis, dass Olympic unter den außergewöhnlichen Umständen der in Rede stehenden Sache die Kriterien für ein insolvenzbedrohtes Unternehmen erfüllt. Insbesondere sei es erstens wahrscheinlich, dass Olympic ohne die Übernahme durch Aegean in naher Zukunft aufgrund finanzieller Schwierigkeiten aus dem Markt ausscheiden müsse. Zweitens sei in naher Zukunft nicht mit einem anderen Käufer für Olympic zu rechnen, und drittens würden die Vermögenswerte von Olympic ohne den Zusammenschluss unweigerlich vom Markt genommen.

III. BESCHLUSSENTWURF

14. Nach Artikel 16 Absatz 1 des Beschlusses 2011/695/EU wird im Abschlussbericht berücksichtigt, ob den Beteiligten Gelegenheit gegeben wurde, sich zu allen in dem Beschlussentwurf behandelten Einwänden zu äußern.
15. Nach Prüfung des Beschlussentwurfs komme ich zu dem Ergebnis, dass dieser keinen Einwand enthält, zu dem die Beteiligten keine Gelegenheit zur Äußerung erhalten hätten.

IV. SCHLUSSFOLGERUNG

16. Insgesamt stelle ich fest, dass alle Beteiligten an dem Verfahren die Möglichkeit hatten, ihre Verfahrensrechte in dieser Sache effektiv wahrzunehmen.

Brüssel, den 2. Oktober 2013

Wouter WILS

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission
vom 9. Oktober 2013
zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem
EWV-Abkommen
(Sache COMP/M.6796 — Aegean/Olympic II)
(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2013) 6561)
(Nur der englische Text ist verbindlich)
(Text von Bedeutung für den EWV)
(2015/C 25/05)

Am 9. Oktober 2013 erließ die Kommission nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽¹⁾ und insbesondere Artikel 8 Absatz 1 einen Beschluss über einen Unternehmenszusammenschluss. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses kann in der verbindlichen Sprachfassung der Wettbewerbssache auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

I. DAS VERFAHREN

- (1) Am 6. November 2012 verwiesen die Wettbewerbsbehörden der Hellenischen Republik und der Republik Zypern einen geplanten Zusammenschluss nach Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates an die Kommission. Der Anmeldung zufolge beabsichtigt Aegean Airlines S.A. (im Folgenden „Aegean“ oder die „Anmelderin“), durch Erwerb von Anteilen die alleinige Kontrolle über Olympic Air S.A. (im Folgenden „Olympic“ bzw. zusammen mit Aegean die „Beteiligten“ oder das „zusammengeschlossene Unternehmen“) im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung zu übernehmen (im Folgenden das „Rechtsgeschäft“). Die Kommission gab den Verweisungsanträgen durch zwei am 3. Dezember 2012 erlassene Beschlüsse statt.
- (2) Am 28. Februar 2013 ging bei der Europäischen Kommission die Anmeldung des Rechtsgeschäfts ein.
- (3) Am 25. März 2013 übermittelte die Anmelderin ein Paket förmlicher Verpflichtungszusagen nach Artikel 6 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung. Diese Verpflichtungszusagen wurden keinem Markttest unterzogen.
- (4) Nach Prüfung der Anmeldung und auf der Grundlage der im Rahmen des Vorprüfverfahrens durchgeführten Marktuntersuchung machte die Kommission ernste Zweifel an der Vereinbarkeit des Rechtsgeschäfts mit dem Binnenmarkt geltend und erließ daher am 23. April 2013 einen Beschluss zur Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“).
- (5) Am 30. April 2013 wurde Aegean auf Antrag vom 29. April 2013 eine nichtvertrauliche Fassung bestimmter wichtiger Vorbringen übermittelt, die Dritte im Zuge des Vorprüfverfahrens vorgelegt hatten.
- (6) Am 3. Mai 2013 beantragte die Anmelderin nach Artikel 10 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung eine Fristverlängerung für das Hauptprüfverfahren um 16 Arbeitstage.
- (7) Am 14. Mai 2013 übermittelte die Anmelderin eine schriftliche Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss.
- (8) Am 8. Juli 2013 richtete die Kommission nach Artikel 18 der Fusionskontrollverordnung eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an die Anmelderin.
- (9) Die Anmelderin übermittelte am 23. Juli 2013 ihre schriftliche Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte.
- (10) Am 22. August 2013 legte die Anmelderin ein Paket förmlicher Verpflichtungen nach Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung vor, um die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargelegten Wettbewerbsbedenken auszuräumen. Diese Verpflichtungen wurden keinem Markttest unterzogen.
- (11) Der Beratende Ausschuss trat am 25. September 2013 zusammen und gab eine befürwortende Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission ab, den Zusammenschluss als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären.
- (12) Am 9. Oktober 2013 erließ die Kommission nach Artikel 8 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung einen Beschluss, mit dem der Zusammenschluss als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt wurde.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

II. DIE BETEILIGTEN

- (13) Die griechische Fluggesellschaft Aegean ist ein börsennotiertes⁽¹⁾ Unternehmen, das im Personenluftverkehr und in geringerem Umfang im Luftfrachtverkehr tätig ist. Seit 1999 bietet Aegean Linienflüge auf innergriechischen Strecken und internationalen Kurzstrecken an, mit denen es rund 50 internationale und inländische Kurzstreckenziele bedient. Die Fluggesellschaft verfügt über eine Flotte von 29 Düsenflugzeugen der Airbus-A320-Familie. Neben ihrer Hauptbasis auf dem Internationalen Flughafen Athen unterhält sie weitere Stützpunkte auf anderen griechischen und zyprischen Flughäfen wie z. B. Thessaloniki, Heraklion und Larnaca. Aegean Airlines ist Mitglied der Star Alliance.
- (14) Die griechische Fluggesellschaft Olympic ist ebenfalls im Personenluftverkehr und im Luftfrachtverkehr tätig. Sie steht vollständig im Eigentum der Marfin Investment Group⁽²⁾ („Marfin“), einer in verschiedenen Wirtschaftszweigen tätigen griechischen Beteiligungsgesellschaft. Olympic nahm am 1. Oktober 2009 ihren Betrieb auf, nachdem Marfin im Zuge der Privatisierung der ehemaligen Olympic Airlines die Marke, die Zeitzischen und die Lizenzen von Olympic Airlines aufgekauft hatte. Die Fluggesellschaft bedient über ihre Hauptbasis auf dem Flughafen Athen und eine Nebenbasis auf dem Flughafen Rhodos (an der ein Flugzeug stationiert ist) eine Reihe von überwiegend innergriechischen Kurzstreckenzielen. 15 griechische Ziele bedient sie aufgrund einer Gemeinwohlverpflichtung. Olympic verfügt derzeit über eine Flotte von 17 Flugzeugen (drei der Airbus-A320-Familie, zehn Bombardier Dash 8 Q400 und vier Bombardier Dash 8 Q100). Das Unternehmen beabsichtigt, in naher Zukunft [...] mit einer Flotte zu arbeiten, die ganz aus Turboprop-Maschinen desselben Typs der Bombardier-Q-Serie besteht. Olympic gehört keiner Luftfahrtallianz an.
- (15) Aegean und Olympic haben bereits zuvor versucht, ihre Geschäftstätigkeiten zusammenzuführen. Nach einer eingehenden Prüfung in der Sache Olympic/Aegean Airlines (im Folgenden „Olympic/Aegean I“) wurde ihr geplanter Zusammenschluss jedoch am 26. Januar 2011 von der Kommission untersagt⁽³⁾.

III. SACHLICH UND RÄUMLICH RELEVANTE MÄRKTE

- (16) Das Rechtsgeschäft wirkt sich ausschließlich auf die Märkte für Personenluftverkehrsdienste auf Strecken, für die eine Gemeinwohlverpflichtung besteht (im Folgenden „Gemeinwohlverpflichtungsstrecken“), und die Märkte für Personenluftverkehrsdienste auf gewerblich betriebenen Strecken (ohne Gemeinwohlverpflichtung) aus.

III.1. Gemeinwohlverpflichtungsstrecken

- (17) In Griechenland werden Gemeinwohlverpflichtungsstrecken auf der Grundlage einer ausschließlichen Konzession nur von der ausgewählten Fluglinie betrieben, sodass bis zum Ablauf der Konzession keine andere Fluggesellschaft die betreffende Strecke gewerblich betreiben kann.
- (18) Folglich ist zwischen dem Betrieb von Gemeinwohlverpflichtungsstrecken und dem gewerblichen Personenluftverkehr zu unterscheiden, da auf Gemeinwohlverpflichtungsstrecken, für die einer Fluggesellschaft eine Konzession erteilt wurde, kein Wettbewerb möglich ist. Der Wettbewerb erfolgt vielmehr in der Ausschreibungsphase für den betreffenden Markt.
- (19) Der sachlich relevante Markt muss nicht genau abgegrenzt werden, da das Rechtsgeschäft den wirksamen Wettbewerb auf den Gemeinwohlverpflichtungsstrecken wohl kaum erheblich behindern dürfte.
- (20) Was den räumlich relevanten Markt anbelangt, so müssen nach der Verordnung über öffentliche Dienstleistungen Fluglinien, die nicht aus Griechenland (aber aus dem EWR) sind, zu denselben Bedingungen wie griechische Fluglinien an Ausschreibungen für die Gemeinwohlverpflichtungsstrecken teilnehmen dürfen. Dies bedeutet jedoch nicht zwangsläufig, dass der räumlich relevante Markt über den nationalen Markt hinausgeht⁽⁴⁾.
- (21) Der räumlich relevante Markt muss nicht genau abgegrenzt werden, da das Rechtsgeschäft den wirksamen Wettbewerb auf den Gemeinwohlverpflichtungsstrecken kaum erheblich behindern dürfte.

⁽¹⁾ Die Fluglinie ist an der Athener Börse notiert. Zu ihren Hauptaktionären zählen der Vassilakis-Konzern (38 %) und der Laskaridis-Konzern (19 %).

⁽²⁾ Marfin hält Beteiligungen an Unternehmen aus den Bereichen Luftfahrt, Schifffahrt, Gesundheit, Informationstechnologie und Telekommunikation, Tourismus und Freizeit, Lebensmittel und Getränke.

⁽³⁾ Beschluss der Kommission vom 26. Januar 2011 in der Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines.

⁽⁴⁾ So vertrat die Kommission beispielsweise im Verkehrswesen die Auffassung, dass Ausschreibungsmärkte für Personennahverkehrsdienste in Frankreich höchstens als nationale Märkte zu erachten sind (siehe Entscheidung der Kommission vom 29. Oktober 2009 in der Sache COMP/M.5557 — SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFIA, Randnrn. 43-46). Siehe auch Beschluss der Kommission vom 26. Januar 2011 in der Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines, Erwägungsgründe 295-297.

III.2. Gewerblich betriebene Strecken

III.2.1. O&D-Ansatz

- (22) Die Kommission hat in ihrer Beschlusspraxis den räumlich relevanten Markt für Passagierlinienflüge in der Regel auf der Grundlage des O&D-Ansatzes⁽¹⁾ abgegrenzt, bei dem aus dem Ausgangsort (point of origin) und dem Zielort (point of destination) einer Strecke gebildete Städtepaare zugrunde gelegt werden. Eine solche Marktabgrenzung spiegelt die Nachfrageperspektive wider, bei der die Passagiere alle Möglichkeiten für eine Reise von einem Ausgangsort zu einem Zielort in Erwägung ziehen, aber in der Regel nicht der Auffassung sind, dass ein solches Städtepaar durch ein anderes substituierbar ist. Daher wird jede Ausgangsort/Zielort-Kombination in Bezug auf die Kundenperspektive als eigener Markt betrachtet.
- (23) Die Anmelderin hat keine Einwände gegen den O&D-Ansatz erhoben.
- (24) Ausgehend von der Marktuntersuchung ist die Kommission der Auffassung, dass der O&D-Ansatz zugrunde zu legen ist. Die Mehrheit der befragten Marktteilnehmer, vor allem Reisebüros und Firmenkunden, halten den O&D-Ansatz ebenfalls für den besten Ansatz zur Abgrenzung der Märkte in dieser Sache.

III.2.2. Zeitsensible versus nicht zeitsensible Passagiere

- (25) Die Kommission hat bislang in der Regel zwischen zeitsensiblen und nicht zeitsensiblen Passagieren unterschieden. Zeitsensible Passagiere reisen meist aus geschäftlichen Gründen, benötigen bei ihren Flugscheinen große Flexibilität (z. B. kostenlose Stornierung und Änderung der Abflugzeit) und bezahlen tendenziell höhere Preise für diese Flexibilität. Nicht zeitsensible Kunden reisen überwiegend zu Freizeit Zwecken oder um Freunde und Verwandte zu besuchen; sie buchen lange im Voraus, benötigen bei ihren Buchungen keine Flexibilität und achten in der Regel mehr auf den Preis⁽²⁾.
- (26) Die Anmelderin macht geltend, dass die „Zeitsensibilität“ der Reisenden in Griechenland rückläufig und somit die Relevanz dieser Unterscheidung zunehmend fragwürdig sei; dies gelte heute noch mehr als zum Zeitpunkt der Untersuchung in der Sache Olympic/Aegean I vor zwei Jahren⁽³⁾.
- (27) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die Unterscheidung zwischen zeitsensiblen und nicht zeitsensiblen Passagieren nach wie vor relevant ist. Eine große Mehrheit der befragten Marktteilnehmer (Wettbewerber, Reisebüros und Firmenkunden) bestätigte, dass es zwei Passagiergruppen gebe, die sich anhand ihres unterschiedlichen Bedarfs und ihrer unterschiedlichen Präferenzen klar unterscheiden ließen.

III.2.3. Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern: Substituierbarkeit von Fähr- und Bahnverkehrsdiensten durch Luftverkehrsdienste

- (28) Bei der Abgrenzung der relevanten O&D-Märkte für Luftverkehrsdienste prüfte die Kommission in der Vergangenheit andere Beförderungsmöglichkeiten, um festzustellen, ob sie für die Passagiere auf einer bestimmten Strecke ein mögliches Substitut für einen Flug darstellten (Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern)⁽⁴⁾.
- (29) Die Anmelderin erklärt, dass andere Verkehrsträger (insbesondere Fähren) auf einer Reihe von griechischen Strecken Wettbewerbsdruck auf Luftverkehrsdienste ausüben können. Konkret werde auf den Strecken Athen-Mykonos und Athen-Santorin durch Fähren Wettbewerbsdruck ausgeübt.

⁽¹⁾ Dafür lassen sich unter anderem folgende Beispiele anführen: Beschluss der Kommission vom 27. Februar 2013 in der Sache COMP/M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III (noch nicht veröffentlicht); Beschluss der Kommission vom 30. März 2012 in der Sache COMP/M.6447 — IAG/bmi, Erwägungsgründe 31-34; Beschluss der Kommission vom 27. Juli 2010 in der Sache COMP/M.5889 — United Air Lines/Continental Airlines, Erwägungsgründe 9-12; Beschluss der Kommission vom 26. Januar 2011 in der Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines, Erwägungsgründe 41-44. Der O&D-Ansatz wurde vom Gericht erster Instanz bestätigt: siehe Urteil des Gerichts vom 6. Juli 2010, Ryanair/Kommission, T-342/07, Slg. 2010, II-3457, Randnr. 99; Urteil des Gerichts vom 4. Juli 2006, easyJet/Kommission, T-177/04, Slg. 2006, II-1913, Randnr. 56; Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1994, Air France/Kommission, T-2/93, Slg. 1996, II-323, Randnr. 84.

⁽²⁾ Beschluss der Kommission vom 26. Januar 2011 in der Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines; Entscheidung der Kommission vom 28. August 2009 in der Sache COMP/M.5440 — Lufthansa/Austrian Airlines; Entscheidung der Kommission vom 9. Januar 2009 in der Sache COMP/M.5364 — Iberia/Vueling/Clickair; Entscheidung der Kommission vom 22. Juni 2009 in der Sache COMP/M.5335 — Lufthansa/SN Airholding; Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2005 in der Sache COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss; Entscheidung der Kommission vom 11. Februar 2004 in der Sache COMP/M.3280 — Air France/KLM;

⁽³⁾ In der Sache Olympic/Aegean I wurde letztlich offengelassen, ob zeitsensible Passagiere einem anderen Markt als nicht zeitsensible Passagiere zuzuordnen sind (Erwägungsgründe 92-93).

⁽⁴⁾ Beschluss der Kommission vom 26. Januar 2011 in der Sache COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines; Beschluss der Kommission vom 17. Juni 2010 in der Sache COMP/M.5655 — SNCF/LCR/Eurostar; Entscheidung der Kommission vom 11. Oktober 2007 in der Sache COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus; Entscheidung der Kommission vom 22. Dezember 2005 in der Sache COMP/M.3940 — Lufthansa/Eurowings; Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2007 in der Sache COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss; Entscheidung der Kommission vom 11. Februar 2004 in der Sache COMP/M.3280 — Air France/KLM.

- (30) Angesichts der Ergebnisse der Marktuntersuchung ist die Kommission der Auffassung, dass Fährdienste auf allen Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen überschneiden, (mit Ausnahme der Strecke Athen-Mykonos) nicht zu demselben Markt gehören wie Luftverkehrsdienste für zeitsensible Passagiere. Bezüglich der Substituierbarkeit zwischen Fähr- und Luftverkehrsdiensten in den Marktsegmenten der nicht zeitsensiblen Passagiere und aller Passagiere auf allen Inlandsstrecken, auf denen sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen überschneiden (mit Ausnahme der Strecken Athen-Mykonos und Athen-Rhodos) kann die genaue Marktabgrenzung letztlich offengelassen werden, da sich dadurch nichts an der Beurteilung des Rechtsgeschäfts ändern würde.
- (31) Die Marktuntersuchung der Kommission bestätigte ferner, dass Bahnverkehrsdienste auf der Strecke Athen-Thessaloniki für alle Passagiersegmente nicht demselben Markt zuzuordnen sind wie Luftverkehrsdienste.

IV. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

IV.1. Wettbewerbsrechtliche Würdigung der Gemeinwohlverpflichtungsstrecken

- (32) Aegean und Olympic verfügen gemeinsam über 58 % der Marktanteile auf den derzeit 28 Gemeinwohlverpflichtungsstrecken, von denen Olympic 15 Strecken, Aegean 1 Strecke, Sky Express 7 Strecken, Astra 5 Strecken bedient. Durch das geplante Rechtsgeschäft erhöht sich der gemeinsame Marktanteil um lediglich 4 %. Die Düsenflugzeuge von Aegean können aus technischen Gründen nur 12 der derzeit 28 Gemeinwohlverpflichtungsstrecken bedienen. Die Marktuntersuchung der Kommission bestätigte, dass Aegean und Olympic auf den 28 Gemeinwohlverpflichtungsstrecken nicht jeweils der engste Wettbewerber des anderen sind, was vor allem auf die Düsenflugzeugflotte von Aegean zurückzuführen ist. Außerdem verstärken die Wettbewerber der beteiligten Unternehmen seit der letzten Ausschreibung ihre Präsenz auf den griechischen Gemeinwohlverpflichtungsstrecken.
- (33) Die Kommission zieht daher den Schluss, dass das Rechtsgeschäft, unabhängig von der genauen Abgrenzung des relevanten Marktes, den wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für Gemeinwohlverpflichtungsstrecken in Griechenland nicht erheblich behindern würde.

IV.2. Wettbewerbsrechtliche Würdigung der gewerblich betriebenen Strecken

IV.2.1. Tatsächliche und mögliche Überschneidungen

- (34) Im Januar 2011, als der Beschluss in der Sache Olympic/Aegean I erging, überschritten sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen auf 15 inländischen und 8 internationalen Strecken. Seit damals ist die Zahl der Überschneidungen kontinuierlich rückläufig.
- (35) Im Juli 2013 beschloss Olympic aufgrund seiner Verluste, den Betrieb der drei wichtigsten Inlandsstrecken — Athen-Thessaloniki, Athen-Heraklion und Athen-Rhodos — ab der Winterflugplanperiode 2013 aufzugeben. Somit überschneiden sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen ab Oktober 2013 auf drei Strecken. Im Sommer 2014 würden sich die Tätigkeiten auf fünf Inlandsstrecken überschneiden, falls keine weiteren Strecken aufgegeben werden. Die Anmelderin bringt vor, dass das Passagieraufkommen auf den inländischen Überschneidungsstrecken voraussichtlich um 84 % zurückgehen wird. Prognosen zufolge wird es von Januar 2010, als 4 Mio. O&D-Passagiere auf 19 Überschneidungsstrecken reisten, bis Juli 2014 auf 650 000 O&D-Passagiere auf fünf Überschneidungsstrecken sinken.
- (36) Daher untersucht die Kommission die folgenden fünf tatsächlichen Überschneidungen zwischen den beteiligten Unternehmen: Athen-Chania, Athen-Korfu, Athen-Kos, Athen-Mytilene und Athen-Santorin (im Folgenden (zusammen mit den möglichen Überschneidungen (siehe IV.2.6)) „in Rede stehende Strecken“).
- (37) Bei den zeitsensiblen Passagieren würde das Rechtsgeschäft auf allen tatsächlichen Überschneidungsstrecken zu einem Monopol führen. Hinsichtlich der nicht zeitsensiblen Passagiere und aller Passagiere würde das Rechtsgeschäft auf der Strecke Athen-Korfu zu einem Monopol und auf den Strecken Athen-Chania, Athen-Kos, Athen-Mytilene und Athen-Santorin entweder (bei Ausschluss der Fährdienste aus den betreffenden relevanten Märkten) zu einem Monopol oder (bei Einbeziehung der Fährdienste in die relevanten Märkte) zumindest zum Wegfall der beiden engsten Wettbewerber führen.
- (38) Zudem würde durch das Rechtsgeschäft die Möglichkeit des Wettbewerbs auf sechs Strecken entfallen, weil die beteiligten Unternehmen füreinander bei einem etwaigen Eintritt keine Bedrohung mehr darstellen würden (siehe Abschnitt IV.2.6).

IV.2.2. Wettbewerbliche Nähe

- (39) Ab April 2013 würde Olympic ausschließlich Turboprop-Maschinen einsetzen, während die Flotte von Aegean ausschließlich Düsenflugzeuge umfasst.

- (40) Für die Angebotsseite ist festzuhalten, dass Turboprop-Maschinen weniger Treibstoff verbrauchen als Düsenflugzeuge und eine geringere Sitzplatzkapazität haben. In den Turboprop-Maschinen von Olympic gibt es 78 Sitzplätze, in den A320-Maschinen von Aegean 168 Sitzplätze. Generell ist der Einsatz von Turboprop-Maschinen auf wenig frequentierten Strecken aufgrund höherer Auslastungsfaktoren und Frequenzen kostengünstiger als der Einsatz von Maschinen des Typs Airbus A320, während auf stark frequentierten Strecken Düsenflugzeuge effizienter sind als Turboprop-Maschinen. Für die Nachfrageseite macht Aegean geltend, dass die Passagiere Düsenflugzeuge aufgrund des höheren Komforts, der geringeren Vibrationen und Geräusche gegenüber Turboprop-Maschinen bevorzugen.
- (41) Die Marktuntersuchung ergab jedoch, dass die beteiligten Unternehmen auf den in Rede stehenden Strecken enge und im Wesentlichen sogar engste Wettbewerber sind. Diese Schlussfolgerung stützt sich insbesondere darauf, dass die beteiligten Unternehmen die beiden einzigen Fluggesellschaften sind, die die tatsächlichen Überschneidungsstrecken bedienen, und Fahren höchstens als entfernte Substitute zu erachten sind.

IV.2.3. Der jüngste Markteintritt und Marktaustritt von Cyprus Airways

- (42) Am 26. März 2012 nahm Cyprus Airways Flüge auf der griechischen Inlandsstrecke Athen-Thessaloniki auf. Im Oktober 2012 nahm Cyprus Airways auch die Strecken Athen-Heraklion und Athen-Rhodos in seine Flugpläne auf.
- (43) Die Anmelderin argumentiert angesichts des Markteintritts von Cyprus Airways auf drei Überschneidungsstrecken der beteiligten Unternehmen, dass Cyprus Airways sich zu einem starken Wettbewerber auf den griechischen Inlandsstreckenmärkten entwickelte. Die Kommission zweifelte jedoch in ihrem Einleitungsbeschluss an der Rentabilität von Cyprus Airways und seiner weiteren Präsenz auf den innergriechischen Strecken.
- (44) Am 1. Juli 2013 kündigte Cyprus Airways an, dass es die drei Strecken Athen-Thessaloniki, Athen-Heraklion und Athen-Rhodos im Rahmen seines Umstrukturierungsplans aufgeben werde und nicht beabsichtige, den Betrieb dieser Strecken später wiederaufzunehmen.

IV.2.4. Wettbewerbsdruck durch internationale Direktflüge

- (45) Obwohl die Anmelderin geltend machte, dass durch Direktflüge von internationalen Flughäfen zu den griechischen Inseln Wettbewerbsdruck auf von Athen abgehende griechische Inlandsflüge ausgeübt werde, konnte sie keine einschlägigen Nachweise vorlegen, und auch die Marktuntersuchung erhärtete diese Behauptung nicht. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass insbesondere auf den in Rede stehenden Strecken durch Direktflüge von ausländischen Flughäfen zu den griechischen Inseln kein Wettbewerbsdruck auf von Athen abgehende griechische Inlandsflüge ausgeübt wird.

IV.2.5. Markteintritt/Expansion

- (46) Die Kommission untersuchte die Wahrscheinlichkeit eines zeitnahen und ausreichenden Markteintritts einer anderen Fluggesellschaft in den griechischen Inlandsmarkt nach dem Zusammenschluss. Die Anmelderin vertrat die Auffassung, dass diese Wahrscheinlichkeit bei Billigfluggesellschaften wie Ryanair und easyJet am höchsten sei.
- (47) In der Marktuntersuchung wurden mehrere Fakten ermittelt, die gegen einen zeitnahen und ausreichenden Markteintritt sprachen. Selbst wenn das Gewicht dieser Fakten möglicherweise von der Art der Fluggesellschaft (z. B. Billigfluggesellschaft versus Fluggesellschaft mit umfassenden Dienstleistungsangebot) abhängt, so deuten diese zusammengekommen darauf hin, dass ein zeitnaher und ausreichender Eintritt auf den in Rede stehenden Strecken unwahrscheinlich ist.
- (48) Erstens konnte nachwiesen werden, dass der Markteintritt auf innergriechischen Strecken mit beträchtlichen versunkenen Kosten verbunden wäre. Der Großteil dieser Kosten würde in Form von Verlusten zu Beginn der Inbetriebnahme einer Strecke anfallen, da niedrige Einführungspreise festgelegt würden, um den Markt für eine griechische Inlandsstrecke zu durchdringen. Andere versunkene Kosten sind Marketingausgaben, die für die Erzielung eines hohen Wiedererkennungswerts der Marke erforderlich sind.
- (49) Zweitens wurden in der Marktuntersuchung mehrere Fakten festgestellt, die die Wahrscheinlichkeit eines rentablen Markteintritts auf den innergriechischen Strecken schmälern würden. So dürfte vor allem die geringe Nachfrage auf dem innergriechischen Markt und die Unsicherheit bezüglich der künftigen Marktentwicklung von einem Eintritt auf diesem Markt abschrecken. Ferner halten die hohen Gebühren des Flughafens Athen, der Schätzungen zufolge auf Platz 2 oder 4 der teuersten Flughäfen Europas rangiert, andere Unternehmen vom Markteintritt ab. Die hohen Gebühren des Flughafens Athen spielen besonders bei Billigfluggesellschaften, deren Geschäftsmodell auf einer Erhöhung der Flugnachfrage durch niedrige Flugpreise beruht, eine große Rolle. Außerdem wurden in der Marktuntersuchung weitere hinderliche Faktoren wie die Vertriebskosten, die verfügbaren Anschlussverbindungen sowie die Überlastung der griechischen Regionalflughäfen (Zeitnischen und Infrastruktur) während der Stoßzeiten in der Sommerflugplanperiode festgestellt.

- (50) Drittens ist die Kommission der Auffassung, dass bei der Prüfung der Wahrscheinlichkeit eines Markteintritts die Opportunitätskosten zu berücksichtigen sind, insbesondere wenn wie auf dem griechischen Inlandsmarkt Unsicherheit herrscht und niedrige Erträge erzielt werden.
- (51) Viertens würde ein potenzieller neuer Marktteilnehmer einen Stützpunkt in Athen einrichten müssen, um auf den relevanten Märkten so stark tätig werden zu können, dass er einen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf das neue Unternehmen ausüben könnte.
- (52) Schließlich befragte die Kommission mögliche Wettbewerber zur Wahrscheinlichkeit ihres Eintritts auf den in Rede stehenden Strecken nach dem Zusammenschluss.
- easyJet verneinte mehrmals, dass es wahrscheinlich auf den innergriechischen Strecken den Flugbetrieb aufnehmen würde und begründete sein mangelndes Interesse mit seiner Geschäftsstrategie, sich auf seine Kernmärkte zu konzentrieren, zu denen Griechenland nicht gehöre.
 - Ryanair erklärte, es werde keine Flüge nach/ab Athen anbieten, wenn die Gebühren des Flughafens Athen nicht gesenkt würden. Nach den verfügbaren Daten dürfte dies in absehbarer Zeit jedoch kaum in hinreichendem Maße erfolgen. In der Vergangenheit mied Ryanair große Flughäfen mit hohen Gebühren und flog in erster Linie günstigere Nebenflughäfen an.
 - Vueling erklärte, es könnte den Markteintritt auf den innergriechischen Strecken in Erwägung ziehen, wenn die Bedingungen stimmten. Die Pläne von Vueling waren jedoch zu vage, als dass sie einen Anhaltspunkt für die Wahrscheinlichkeit eines zeitnahen und ausreichenden Markteintritts gewertet werden könnten.
 - In der Marktuntersuchung war kein Hinweis auf einen wahrscheinlichen Markteintritt anderer griechischer oder internationaler Fluggesellschaften nach dem Zusammenschluss festzustellen.
- (53) Folglich ist es unwahrscheinlich, dass nach dem Zusammenschluss einer der möglichen Wettbewerber den Betrieb der innergriechischen Strecken so rasch in einem hinreichenden Umfang aufnehmen würde, dass etwaige Beeinträchtigungen des Wettbewerbs infolge des Zusammenschlusses vereitelt würden oder von ihnen Abstand genommen würde.

IV.2.6. Möglicher Wettbewerb

- (54) Der Wettbewerb auf den in Rede stehenden Strecken, die derzeit sowohl von Aegean als auch Olympic von ihrem Stützpunkt Athen aus bedient werden, kann nicht isoliert betrachtet werden. Der mögliche Wettbewerb ist ein wichtiger Parameter für den Wettbewerb zwischen Aegean und Olympic, da beide über ein ausgedehntes Netzwerk in Griechenland verfügen und frühere Markteintritte dies belegen.
- (55) Aufgrund des bisherigen Wettbewerbs zwischen den beiden Unternehmen und der sehr geringen Auswirkung eines Markteintritts anderer Fluggesellschaften üben Aegean und Olympic auf einer Reihe von Strecken potenziell Wettbewerbsdruck aufeinander aus.
- (56) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der Zusammenschluss — insbesondere durch die Begründung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung durch die Ausschaltung des ernstzunehmendsten neuen Marktteilnehmers — den Wettbewerb auf den Strecken Athen-Alexandroupolis, Athen-Rhodos, Athen-Thessaloniki, Athen-Heraklion, Athen-Chios und Athen-Samos, auf denen Aegean und Olympic erheblichen Wettbewerbsdruck aufeinander ausüben und auf denen nicht genügend andere mögliche Wettbewerber tätig sind, die nach dem Zusammenschluss hinreichenden Wettbewerbsdruck auf das neu aufgestellte Unternehmen ausüben könnten, erheblich beeinträchtigen dürfte.

IV.2.7. Auswirkungen auf die Verbraucher

- (57) Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Zusammenschluss, der zu hohen Marktanteilen führt, auch Preiserhöhungen zur Folge hat, ist besonders groß, wenn Kunden der beteiligten Unternehmen wahrscheinlich nicht oder nur schwer den Anbieter wechseln können, weil es nur wenige oder keine anderen Anbieter gibt. Solche Kunden sind nach den Leitlinien für horizontale Zusammenschlüsse „Preiserhöhungen besonders ausgesetzt“⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Sache COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus, Erwägungsgrund 541; Leitlinien für horizontale Zusammenschlüsse, Randnr. 31.

- (58) Dies wäre bei dem in Rede stehenden Rechtsgeschäft aus folgenden Gründen der Fall: i) Für die zeitsensiblen Passagiere würden aufgrund des Rechtsgeschäfts auf allen Monopolstrecken sämtliche Alternativen entfallen. ii) Für die nicht zeitsensiblen Passagiere würden aufgrund des Rechtsgeschäfts (wenn Fährdienste nicht Teil der relevanten Märkte sind) auf allen Monopol-Strecken sämtliche Alternativen entfallen bzw. würde (wenn Fährdienste nicht als Teil der relevanten Märkte erachtet würden) zumindest der engste Wettbewerber entfallen⁽¹⁾. Somit hätten die Verbraucher bei ihrer Reiseentscheidung nur eine sehr begrenzte Auswahl. Außerdem würde das Rechtsgeschäft auch auf einigen anderen Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen nicht überschneiden, einen möglichen Wettbewerb verhindern, sodass den Verbrauchern aufgrund des fehlenden Wettbewerbsdrucks Nachteile entstünden.

IV.2.8. Schlussfolgerungen der wettbewerbsrechtlichen Würdigung

- (59) Aus den vorstehenden Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Rechtsgeschäft auf den nachstehenden Strecken, auf denen sich daraus ein sehr hoher gemeinsamer Marktanteil ergäbe, vor allem durch die Begründung oder Verstärkung einer Monopolstellung zu einer erheblichen Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs und zur Aufhebung des hohen Wettbewerbsdrucks führen würde, den die beteiligten Unternehmen als enge (und meist auch engste) Wettbewerber aufeinander ausüben:

- a) Athen-Chania
- b) Athen-Korfu
- c) Athen-Kos
- d) Athen-Mytilene
- e) Athen-Santorin

- (60) Die Kommission gelangt ferner zu dem Schluss, dass das Rechtsgeschäft den wirksamen Wettbewerb auf den nachstehenden Strecken insbesondere durch die Begründung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung erheblich beeinträchtigen dürfte, da der ernstzunehmendste neue Marktteilnehmer entfallen würde:

- a) Athen-Alexandroupolis
- b) Athen-Rhodos
- c) Athen-Thessaloniki
- d) Athen-Heraklion
- e) Athen-Chios
- f) Athen-Samos

IV.2.9. Effizienzvorteile

- (61) Nach der Fusionskontrollverordnung und nach den Leitlinien für horizontale Zusammenschlüsse können durch einen Zusammenschluss bewirkte Effizienzvorteile die wettbewerbswidrigen Auswirkungen des Zusammenschlusses unter bestimmten Bedingungen zum Teil oder vollständig aufwiegen.
- (62) Nach Angaben der Anmelderin wird das Rechtsgeschäft erhebliche Effizienzvorteile im Umfang von rund [...] Mio. EUR bewirken. Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen: Einsparung variabler Kosten für Bodenabfertigung, Catering und Vertrieb von [...] Mio. EUR, Einsparung fester Kosten von [...] Mio. EUR durch Personalabbau und die Zusammenlegung von Verwaltungsfunktionen, [...] Mio. EUR aufgrund einer besseren Flottenauslastung sowie „Ertragssynergien“ von [...] Mio. EUR aufgrund einer stärkeren Vernetzung auf Überschneidungsstrecken und Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen nicht überschneiden.

⁽¹⁾ Auf den Strecken Athen-Korfu und Athen-Thessaloniki, auf denen es keine Fährdienste gibt, würde das Rechtsgeschäft auf jeden Fall zu einem Monopol führen und so würden sogar für nicht zeitsensible Passagiere alle Alternativen entfallen.

- (63) Die Kommission hat die geltend gemachten Effizienzvorteile im Zuge der Untersuchung geprüft. Diese dürften ihrer Auffassung nach nicht ausreichen, um die wahrscheinlich durch das Rechtsgeschäft bedingten Nachteile aufzuwiegen. Da aber etwaige Beeinträchtigungen des Wettbewerbs auf den in Rede stehenden Märkten nicht durch das Rechtsgeschäft bedingt wären, da Olympic die Insolvenz droht und das Unternehmen ohne das Rechtsgeschäft aus dem Markt ausscheiden würde (siehe Abschnitt VI), muss die Kommission keinen endgültigen Standpunkt zu den von der Anmelderin geltend gemachten Effizienzvorteilen einnehmen.

V. VERPFLICHTUNGSZUSAGEN

- (64) Die Anmelderin übermittelte nach Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung Verpflichtungszusagen, nach denen für Ticketpreise eine Obergrenze gelten und potenziellen neuen Marktteilnehmern ein von der Anmelderin als günstig erachtetes Angebot für die Untervermietung von Flugzeugen gemacht werden sollte.
- (65) Die Kommission unterzog diese Zusagen keinem Markttest, weil diese ihrer Auffassung nach nicht zur Ausräumung der festgestellten Wettbewerbsbedenken geeignet waren.
- (66) Eine detaillierte Analyse der vorgelegten Zusagen war aber auch gar nicht erforderlich, weil die Kommission zu dem Schluss kam, dass Olympic letztlich auch ohne das Rechtsgeschäft aus dem Markt ausscheiden würde (siehe den nachstehenden Abschnitt zur Sanierungsfusion) und das Rechtsgeschäft daher nicht zu einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs führen würde. Folglich sind in dieser Sache keine Abhilfemaßnahmen erforderlich.

VI. SANIERUNGSFUSION (FAILING FIRM DEFENCE)

- (67) Am 24. August 2013 erklärte die Anmelderin, dass Olympic aufgrund ihres Finanzierungsbedarfs und in Ermangelung verfügbarer Mittel ohne das Rechtsgeschäft den Betrieb einstellen und somit als Wettbewerber von Aegean entfallen würde. Da Aegean unabhängig vom Vollzug des Rechtsgeschäfts auf jeden Fall der einzige Anbieter auf den Überschneidungstrecken werden würde, für die die Kommission Wettbewerbsbedenken festgestellt hat, sollte der Zusammenschluss freigegeben werden.
- (68) Dementsprechend hat die Kommission geprüft, ob die in der Beschlusspraxis und den Leitlinien für horizontale Zusammenschlüsse verankerten Voraussetzungen für eine Sanierungsfusion vorliegen. Die Voraussetzungen für eine Sanierungsfusion werden vor dem Hintergrund der griechischen Wirtschaftskrise, die ein bislang ungekanntes Ausmaß annahm, und des dadurch bedingten Einbruchs der Inlandsnachfrage geprüft: Das Passagieraufkommen auf den von Athen ausgehenden Inlandsstrecken ist zwischen 2009 und 2012 um 26 % zurückgegangen; dieser Rückgang hat sich in der ersten Hälfte des Jahres 2013 fortgesetzt.

VI.1. Erstes Kriterium für eine Sanierungsfusion: Olympic müsste aufgrund finanzieller Probleme aus dem Markt ausscheiden, wenn Aegean das Unternehmen nicht übernehmen würde

- (69) Olympic hat bislang nur dank der kontinuierlichen Finanzspritzen seiner Muttergesellschaft Marfin überlebt. Seit Marfin das Unternehmen ohne Forderungen nach der Ausschreibung der griechischen Regierung 2009 übernahm, war Olympic noch nie rentabel. Olympic wird auch 2013 defizitär sein und dürfte in den darauf folgenden 2 bis 3 Jahren ebenfalls rote Zahlen schreiben, wie auch immer der Geschäftsplan aussehen mag.
- (70) Die Finanzlage von Marfin ist derzeit jedoch angespannt. Die Insolvenz der zyprischen Laiki-Bank führte nicht nur zu hohen finanziellen Einbußen, sondern auch zu beträchtlichen Unsicherheiten aufgrund der einstweiligen Verfügung gegen leitende Angestellte der Marfin-Gruppe und die Gruppe selbst. Außerdem verzeichneten die Tochtergesellschaften von Marfin auch 2012 Verluste und Marfin hat fast seine gesamten frei verfügbaren liquiden Mittel aufgebraucht. Derzeit verfügt Marfin noch über frei verfügbare liquide Mittel von rund [...] Mio. EUR.
- (71) Obwohl Olympic in den vergangenen Jahren sehr stark verkleinert wurde und viele Strecken, auf denen das Unternehmen Verlust machte, nicht mehr bedient, konnte es seine Rentabilität nicht wiederherstellen und verzeichnet weiterhin nur Verluste. Ausgehend von den Geschäftsszenarien für Olympic wird die Fluggesellschaft in den kommenden drei Jahren bis 2016 aller Wahrscheinlichkeit nach weitere Finanzmittel von mindestens [...] Mio. EUR benötigen. Ihr kurzfristiger Finanzierungsbedarf dürfte [in naher Zukunft] einen Höchststand von rund [...] Mio. EUR erreichen. Daher ist es sehr wahrscheinlich, dass Marfin nicht in der Lage sein wird, diesen Bedarf zu decken.
- (72) Im Großen und Ganzen wäre die Schließung von Olympic für Marfin mit weit geringeren Kosten verbunden als die Weiterführung des Unternehmens. In absehbarer Zeit, d. h. bis 2016, dürften weitere Investitionen in Olympic nicht rentabel sein, sondern würden aller Wahrscheinlichkeit nach nur zu weiteren Verlusten führen.

- (73) Olympic ist keine Marfin-Tochter, die zum Kern der Unternehmensgruppe gehört und von Marfin daher mit seinen begrenzten Mitteln unterstützt werden würde. Die Kerntochtergesellschaften von Marfin, die in ihren Bereichen Marktführer sind, erwirtschaften [...] % des Umsatzes der Gruppe. Auf sie entfällt fast der gesamte Nettovermögenswert der Gruppe. Olympic hingegen besitzt keine oder nur geringe Vermögenswerte. Der Betrieb dieser Fluggesellschaft wird mehr und mehr zurückgefahren, und sogar bei sehr optimistischen Annahmen ist nicht damit zu rechnen, dass Olympic in absehbarer Zeit wieder rentabel wird.
- (74) In den nächsten drei Jahren kann Marfin durch die Veräußerung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Vermögenswerten bestenfalls [...] Mio. EUR erzielen. Rechnet man mindestens [...] Mio. EUR für die Unterstützung der Kerntöchter von Marfin im Jahr 2014 dazu, wird die schwierige Finanzlage der Gruppe noch deutlicher.
- (75) Daher wäre es am vernünftigsten, wenn Marfin beschlösse, Olympic nicht länger zu unterstützen und das Unternehmen ganz zu schließen.

VI.2. Zweites Kriterium für eine Sanierungsfusion: Zu dem angemeldeten Zusammenschluss gibt es keine weniger wettbewerbsschädliche Verkaufsalternative

- (76) Die von der Kommission durchgeführte Marktuntersuchung hat gezeigt, dass nur Aegean ein begründetes Interesse am Kauf von Olympic hat. Sogar als die Fluglinie nach dem Negativbeschluss im Jahr 2011 offensichtlich von anderen Erwerbern hätte gekauft werden können, wurde kein Interesse daran bekundet.

VI.3. Drittes Kriterium für eine Sanierungsfusion: Die Vermögenswerte des gescheiterten Unternehmens würden ohne den Zusammenschluss zwangsläufig vom Markt genommen werden

- (77) An den Kernvermögenswerten von Olympic — Marke und Logo, bilaterale Verkehrsrechte und geleaste Turboprop-Maschinen — bestand laut der Marktuntersuchung keinerlei begründetes Interesse. Somit würden Marke und Logo an den Eigentümer, den griechischen Staat, zurückfallen. Selbst wenn der griechische Staat für die Marke eine Ausschreibung durchführen würde, dürfte es außer Aegean kaum Kaufinteressenten geben.

VI.4. Schlussfolgerungen zur Sanierungsfusion

- (78) Angesichts der in diesem Fall vorliegenden besonderen und außergewöhnlichen Umstände — der seit langem schwierigen wirtschaftlichen Lage in Griechenland, des erheblichen Rückgangs des Passagieraufkommen auf innergriechischen Strecken, der mangelnden Rentabilität von Olympic in der Vergangenheit und der fehlenden Aussichten auf eine Wende in absehbarer Zukunft, der finanziellen Probleme seiner Muttergesellschaft sowie deren begrenzten Möglichkeiten und Anreize, Olympic weiterhin finanziell zu unterstützen — ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass es sich bei Olympic um ein insolvenzbedrohtes Unternehmen im Sinne der Leitlinien für horizontale Zusammenschlüsse handelt.

VI.5. Kausalität

- (79) Die Kommission zieht ferner den Schluss, dass die Verschlechterung der Wettbewerbsstruktur auf den betreffenden Märkten durch die geplante Übernahme von Olympic durch Aegean nicht stärker beeinträchtigt würde, als dies ohne das Rechtsgeschäft der Fall wäre, und daher nicht durch die Übernahme verursacht wird.

VII. SCHLUSSFOLGERUNG

- (80) Aus den vorgenannten Gründen wird in dem Beschluss festgestellt, dass der Wettbewerb durch den geplanten Zusammenschluss weder im gesamten Binnenmarkt noch in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindert werden wird.
- (81) Folglich ist der Zusammenschluss nach Artikel 2 Absatz 2 und nach Artikel 8 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung sowie nach Artikel 57 des EWR-Abkommens mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen für vereinbar zu erklären.
-

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache M.7485 — Swisscom/Sixt/Managed Mobility JV)****Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2015/C 25/06)

1. Am 15. Januar 2015 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen BFM Business Fleet Management AG („BFM“, Schweiz), das von Swisscom AG („Swisscom“, Schweiz) kontrolliert wird, und das Unternehmen Sixt Leasing (Schweiz) AG („Sixt Schweiz“, Schweiz), das der Unternehmensgruppe Sixt SE (Deutschland) angehört, erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 3 Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen Managed Mobility JV (Schweiz) durch Erwerb von Anteilen an einem neu gegründeten Gemeinschaftsunternehmen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- BFM bewirtschaftet und managt den Swisscom-eigenen Fuhrpark, dessen Eigentümerin die BFM ist. Swisscom AG ist ein Schweizer Telekommunikationsunternehmen, Nachfolgerin der Schweizer Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe.
- Sixt Schweiz verantwortet das operative Geschäft der Sixt-Gruppe in der Schweiz im Bereich Fahrzeugleasing und ist auf Fuhrparkleasing spezialisiert.
- Managed Mobility JV wird im Bereich Fuhrparkmanagement tätig sein.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.7485 — Swisscom/Sixt/Managed Mobility JV per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

⁽²⁾ ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache M.7278 — General Electric/ALSTOM (Thermal Power — Renewable Power & Grid business))****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2015/C 25/07)

1. Am 19. Januar 2015 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Europäischen Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen General Electric Company („GE“, USA) übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die alleinige Kontrolle über die Geschäftsbereiche Thermische Energie (Thermal Power), Erneuerbare Energie (Renewable Power) und Energieübertragung (Grid) des Unternehmens ALSTOM (Société Anonyme) (zusammen „ALSTOM Energy“, Frankreich).
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - GE: Breit gefächerte und diversifizierte Tätigkeiten, z. B. Angebot von Produkten und Dienstleistungen für die Stromerzeugung aus thermischer Energie und erneuerbaren Energien (GE Power & Water) sowie von Produkten und Dienstleistungen für den Schutz, die Überwachung und die Automatisierung von Übertragungsnetzen (GE Energy Management).
 - ALSTOM Energy: Thermal Power: Angebot von Produkten und Dienstleistungen für thermische Kraftwerke, darunter Dampf- und Gasturbinen, Generatoren, Dampferzeuger, Abhitzedampferzeuger, Wartung und operative Unterstützung sowie EPC-Lösungen (Engineering, Procurement and Construction — Entwicklung, Beschaffung und Bau); Renewable Power: Angebot von Produkten und Dienstleistungen für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, darunter Wasserkraftturbinen und -generatoren, Windturbinen, Produkte für die Solarstromerzeugung sowie EPC-Lösungen; Grid: Angebot von Produkten und Dienstleistungen für den Betrieb und die Instandhaltung von Stromübertragungs- und/oder -verteilungsnetzen.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.
4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können bei der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.7278 — General Electric/ALSTOM (Thermal Power — Renewable Power & Grid business) per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Veröffentlichung eines Eintragungsantrags gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel

(2015/C 25/08)

Diese Veröffentlichung eröffnet die Möglichkeit, gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ Einspruch gegen den Antrag zu erheben.

EINZIGES DOKUMENT

„ARROZ CAROLINO DO BAIXO MONDEGO“

EU-Nr.: PT-PGI-0005-0966-21.2.2012

g. U. () g.g.A. (X)

1. Name

„Arroz Carolino do Baixo Mondego“

2. Mitgliedstaat oder Drittland

Portugal

3. Beschreibung des Agrarerzeugnisses oder des Lebensmittels

3.1. Erzeugnisart

Klasse 1.6. Obst, Gemüse und Getreide, unverarbeitet und verarbeitet

3.2. Beschreibung des Erzeugnisses, für das der unter Punkt 1 aufgeführte Name gilt

„Arroz Carolino do Baixo Mondego“ bezeichnet die entkapselte Karyopse der Gattung *Oryza sativa* L., Unterart Japonica, diverser Sorten wie Ariete, EuroSis, Augusto, Vasco e Luna, die nach dem Schälen und Schleifen mit einem Feuchtigkeitsgehalt von höchstens 13 % aufgrund ihres Anbaus in der Region Baixo Mondego die folgenden Merkmale aufweist:

Sortenmerkmale des geschliffenen Rohkorns

Anhand der biometrischen Merkmale sind die Reiskörner des „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ den langen Körnern des Typs A zuzurechnen. Die Körner sind von weißer Farbe und von glasartigem oder kristallartigem Aussehen.

Chemische Merkmale des Rohkorns

Parameter	Mindestwerte	Höchstwerte
Scheinbare Amylose (in % in der Trockenmasse)	17,5	22,5
Proteine (in % in der Trockenmasse)	6,1	7,2
Fett (in % in der Trockenmasse)	0,54	0,95
Rohasche (in % in der Trockenmasse)	0,30	0,45

Physikalische Merkmale

Parameter	Mindestwerte	Höchstwerte
Ganze Körner (%)	60	68

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1.

Rheologische Merkmale

Parameter	Mindestwerte	Höchstwerte
Viskosität (cP)	2 900	3 700
Retrogradation (cP)	50	500

Kocheigenschaften

Parameter	Mindestwerte	Höchstwerte
Festigkeit* (kg/cm ²)	0,9	1,2
Kochzeit (min.)	10	12
aufgenommene Wassermenge (%)	13	20
Volumenanstieg (Vielfaches)	2,09	2,49
Desintegration (%)	1	2

3.3. Futter (nur für Erzeugnisse tierischen Ursprungs)

—

3.4. Besondere Erzeugungsschritte, die in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen müssen

Die Erzeugung von „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ erfolgt von der Aussaat bis zur Ernte im geografischen Gebiet, das im Abschnitt 4 festgelegt und beschrieben ist.

3.5. Besondere Vorschriften für Vorgänge wie Schneiden, Reiben, Verpacken usw. des Erzeugnisses mit dem eingetragenen Namen

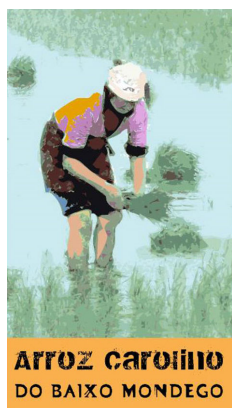
—

3.6. Besondere Vorschriften für die Kennzeichnung des Erzeugnisses mit dem eingetragenen Namen

Die spezifische Kennzeichnung muss die folgenden Angaben enthalten:

Name der Kontroll- und Zertifizierungsstelle sowie die entsprechende Gewährleistungsmarke mit der Seriennummer;

das Logo für den „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ nach folgendem Muster:



4. Kurzbeschreibung der Abgrenzung des geografischen Gebiets

Das geografische Gebiet für die Erzeugung von „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ erstreckt sich auf die folgenden Gemeinden: Ançã im Landkreis Cantanhede; Ameal, Antuzede, Arzila, Ribeira de Frades, São João do Campo, S. Martinho do Bispo und Taveiro im Landkreis Coimbra; Anobra im Landkreis Condeixa-a-Nova; Alqueidão, Lavos, Paião, Borda do Campo, Maiorca, Ferreira-a-Nova, Santana e Vila Verde im Landkreis Figueira da Foz; Tentúgal, Meãs do Campo, Carapinheira, Montemor-o-Velho, Gatões, Abrunheira, Liceia, Verride, Ereira, Vila Nova da Barca, Pereira e Santo Varão im Landkreis Montemor-o-Velho; Lourical im Landkreis Pombal; Alfarelos, Brunhós, Gesteira, Granja do Ulmeiro, Samuel, Soure, Vila Nova de Anços e Vinha da Rainha im Landkreis Soure.

5. Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet

Besonderheit des geografischen Gebiets

In klimatischer Hinsicht hebt sich die Region „Baixo Mondego“ durch ihre geografische Lage von allen anderen Regionen ab, in denen Reis erzeugt wird, insbesondere vom Tajo- und Sadotal. Der Baixo Mondego unterscheidet sich in jeder Phase des Anbauzyklus und insbesondere von der Bildung der Reiskörner bis zur deren Reife oder Ernte in den folgenden Aspekten von den anderen Regionen: 1. weniger Sonnenstunden (1 627 Sonnenstunden im gesamten Anbauzyklus, davon etwa 500 Sonnenstunden in der Phase von der Bildung der Reiskörner bis zu deren Reife); 2. mildere Durchschnittstemperaturen, geringere Temperaturschwankungen und eine hohe relative Luftfeuchtigkeit; 3. geringere globale Strahlungsintensität (etwa 29 kcal/cm² in den Monaten August und September)

Besonderheit des Erzeugnisses

Die niedrigen Temperaturen und die geringe Sonneneinstrahlung im Zeitraum vor der Ernte oder der Reife des Korns sind die besonderen agro-ökologischen Faktoren, die zur langsamen Reifung und damit zur charakteristischen chemischen Zusammensetzung des Reises beitragen.

In der Reifungsphase des Reiskorns fällt die globale Strahlungsintensität rapide, wodurch der Reifungsvorgang konstanter und länger vonstatten geht, was als langsame und besondere Reifung des „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ bezeichnet wird.

Der „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ zeichnet sich aus durch lange Körner des Typs A, einheitliche biometrische Merkmale und Farbe, einen durchschnittlichen Amylosegehalt zwischen 17,5 % und 22,5 % in der Trockenmasse, eine kurze Kochzeit (10-12 Min.), mittlere Textur (0,9-1,2 kg/cm²) und Stabilität in Bezug auf die Retrogradation.

Bei einer Analyse von Daten derselben Sorten ergibt sich, dass der Amylosegehalt von Stichproben aus dem geografischen Gebiet „Baixo Mondego“ fast 2 % höher ist und die Viskosität sowie die Geschmacksmerkmale (Aroma und Geschmack) Unterscheidungsmerkmale gegenüber dem Reis bilden, der in anderen Reisanbauregionen erzeugt wird. Die Farbe ist äußerst klar und sehr einheitlich.

Diese Besonderheiten des Anbaus im Baixo Mondego sind auf die genannten agro-ökologischen Faktoren zurückzuführen, die eine langsamen Reifung des Korns auf dem Feld bedingen, und verleihen dem „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ die kulinarische Qualität

Bei der sensorischen Analyse der in Wasser gekochten Körner des „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ durch eine Testgruppe wurden die Körner als lose, cremig, weich und mit einer glatten und öligen Oberfläche beschrieben, die ausgeprägter ist als beim gewöhnlichen „Carolino“-Reis.

Ursächlicher Zusammenhang zwischen dem geografischen Gebiet und der Qualität oder den Merkmalen des Erzeugnisses (im Falle einer g.U.) bzw. einer bestimmten Qualität, dem Ansehen oder sonstigen Eigenschaften des Erzeugnisses (im Falle einer g.g.A.)

Dank der klimatischen Gegebenheiten des Baixo Mondego verlaufen die Bildung und Reifung des „Arroz Carolino do Baixo Mondego“ langsamer, wodurch physiologische Mechanismen verstärkt werden, die der Qualität des Reises zuträglich sind, nämlich:

- tendenziell höherer Amylosegehalt;
- höherer Anteil ganzer Körner, da am Ende des Anbauzyklus (der Reifungsphase des Korns) weniger Risse entstehen.

Hinweis auf die Veröffentlichung der Spezifikation

(Artikel 6, Absatz 1 Unterabsatz 2 der vorliegenden Verordnung)

http://www.dgadr.mamaot.pt/images/docs/val/dop_igp_etg/Valor/CE_Arroz_Carolino_B.Mondego.pdf

