

Brüssel, 26. Januar 2011

Fusionskontrolle: Kommission verbietet Zusammenschluss von Aegean Airlines und Olympic Air

Die Kommission hat den geplanten Zusammenschluss von Aegean Airlines und Olympic Air auf der Grundlage der EU-Fusionskontrollverordnung untersagt, da er zu einem Quasi-Monopol auf dem griechischen Luftverkehrsmarkt geführt hätte. In der Folge wären die Ticketpreise für zwei Drittel der sechs Millionen griechischen und anderen europäischen Verbraucher, die jedes Jahr von und nach Athen fliegen, gestiegen. Die beiden Fluggesellschaften kontrollieren mehr als 90 % des griechischen Inlandsluftverkehrs. Der Untersuchung der Kommission zufolge wäre nicht damit zu rechnen gewesen, dass eine ausreichend große Fluggesellschaft auf den betreffenden Strecken in den Wettbewerb eintritt und so Druck auf die Preise des zusammengeschlossenen Unternehmens ausübt. Die beteiligten Unternehmen boten an, Start- und Landezeitnischen an griechischen Flughäfen abzutreten, doch diese sind – anders als von vorherigen Zusammenschlüssen oder Allianzen betroffene andere europäische Flughäfen – ohnehin nicht überlastet.

Der für Wettbewerbspolitik zuständige Vizepräsident der Kommission, Joaquín Almunia, erklärte dazu: „Der Zusammenschluss von Aegean und Olympic hätte zu einem Quasi-Monopol in Griechenland geführt, so dass für Griechen und ausländische Touristen auf Strecken zwischen Athen und den griechischen Inseln die Preise gestiegen und die Dienstleistungsqualität gesunken wären. Die Kommission ist mit der Aufgabe betraut, die Entstehung von Monopolen durch die Ausübung der EU-Fusionskontrollbefugnisse zu verhindern, die ihr von den Mitgliedstaaten übertragen wurden. Meine Mitarbeiter und ich haben nichts unversucht gelassen, um zu einer Lösung zu gelangen, wir mussten aber leider feststellen, dass die von den Unternehmen vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen die Interessen der jährlich vier Millionen Menschen, die auf diesen Strecken fliegen, nicht hinreichend geschützt hätten.“

Das Zusammenschlussverbot betrifft die börsennotierte Fluggesellschaft Aegean Airlines und das Unternehmen Olympic Air, das zum Olympic-Konzern gehört, der im Eigentum der griechischen Marfin Investment Group steht. Das Zusammenschlussvorhaben wurde gemäß der EU-Fusionskontrollverordnung bei der Kommission zur Genehmigung angemeldet.

Aegean Airlines bietet Linien- und Charterflüge im Passagierluftverkehr und im Luftfrachtverkehr in Griechenland sowie auf internationalen Kurzstrecken an. Das Unternehmen hat seine Basis am internationalen Flughafen Athen und bedient rund 45 Kurzstrecken, unter anderem Verbindungen zu griechischen Inseln. Aegean Airlines gehört seit 2010 der Star Alliance an.

Olympic besteht aus drei juristischen Personen: i) *Olympic Air* ging am 1. Oktober 2009 aus der Privatisierung von Olympic Airlines hervor; ii) *Olympic Handling* bietet an 39 griechischen Flughäfen sämtliche Bodenabfertigungsdienste an, sowohl für Olympic Air als auch für andere Fluggesellschaften; iii) *Olympic Engineering* befindet sich noch in der Gründungsphase und wird Wartungs-, Reparatur- sowie Überholungsdienste anbieten.

Sowohl Aegean Airlines als auch Olympic Air bedienen Strecken aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Bei Aegean sind dies 4 Strecken, bei Olympic 13.

Ebenso wie bei vorherigen Zusammenschlussvorhaben von Fluggesellschaften hat die Kommission die Auswirkungen des geplanten Zusammenschlusses auf diejenigen Strecken analysiert, die von beiden Unternehmen bedient werden. Bei ihr gingen Stellungnahmen und Beschwerden von zahlreichen Marktteilnehmern aus Griechenland und dem Ausland ein – u. a. von Verbraucherverbänden, öffentlichen Behörden, Reisebüros, Flughafenbetreibern, Fährenbetreibern und anderen Fluggesellschaften.

Quasi-Monopol auf neun Strecken

Der geplante Zusammenschluss hätte zu einem Quasi-Monopol zwischen Athen und der zweitgrößten griechischen Stadt, Thessaloniki, sowie zwischen Athen und den acht Inselflughäfen Iraklio und Chania (beide auf Kreta), Rhodos, Santorin, Mytilini, Chios, Kos und Samos geführt. Keine dieser Strecken fällt unter gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.

Die Marktuntersuchung der Kommission ergab, dass Fährdienste im Allgemeinen keine gleichwertige Alternative zu Flugdiensten darstellen und somit keinen hinreichenden Druck auf die Preispolitik des Unternehmens nach dem Zusammenschluss ausüben würden. Grund dafür sind die viel längeren Fahrzeiten und die geringere Zahl der angebotenen Verbindungen. Die einzige Strecke, auf der Fährdienste als gleichwertige Alternative zu Fliegdiensten erachtet wurden, ist die Verbindung Athen-Mykonos, bei der die Kommission folglich keine Wettbewerbsprobleme feststellte.

Außerdem zeigte die Untersuchung, dass nach dem Zusammenschluss nicht mit dem Eintritt einer neuen Fluggesellschaft zu rechnen wäre, die in der Lage wäre, auf den Inlandsstrecken von und nach Athen hinreichenden Wettbewerbsdruck auf den Marktführer auszuüben.

Olympic Air und Aegean Airlines konkurrieren auf diesen Strecken derzeit auf Augenhöhe miteinander, und daran dürfte sich auf absehbare Zeit auch nichts ändern.

Auf internationalen Kurzstrecken, die die Unternehmen ebenfalls bedienen, wie zum Beispiel Athen-Brüssel, ist der Marktuntersuchung zufolge hingegen nicht mit erheblichen Wettbewerbsproblemen zu rechnen, da die beiden Fluggesellschaften hier mit Brussels Airlines im Wettbewerb stehen.

Um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission auszuräumen, boten die beiden Unternehmen unter anderem die Abtretung von Zeitnischen in Athen und an anderen griechischen Flughäfen sowie eine Zusammenarbeit im Rahmen von Vielfliegerprogrammen und Interlining-Vereinbarungen an. Die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen reichten von Art und Umfang her jedoch nicht aus, um sicherzustellen, dass der Zusammenschluss keine negativen Folgen für die Verbraucher hat. Hauptgrund dafür ist, dass in diesem Fall – im Gegensatz zu vielen anderen Fällen von Zusammenschlüssen zwischen Fluggesellschaften – die Verfügbarkeit von Zeitnischen kein Problem darstellt, da weder am Flughafen Athen noch an anderen griechischen Flughäfen Zeitnischenknappheit herrscht. Außerdem ergab der sogenannte Markttest, dass die Abhilfemaßnahmen nicht ausreichen, um eine konkurrenzfähige Fluggesellschaft dazu zu verleiten, eine Basis am Flughafen Athen einzurichten und auf den betreffenden Strecken erheblichen Wettbewerbsdruck auszuüben.

Deshalb kam die Kommission nicht umhin festzustellen, dass der Zusammenschluss den *„wirksame[n] Wettbewerb im Gemeinsamen Markt oder in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behinder[n] würde“* (Artikel 2 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung), und den Zusammenschluss zu untersagen. Der aus dem Zusammenschluss resultierende Wegfall des Wettbewerbs wäre zulasten der griechischen Verbraucher gegangen, die auf wirksamem Wettbewerb ausgesetzte Fluggesellschaften angewiesen sind.

Das Zusammenschlussvorhaben wurde am 24. Juni 2010 bei der Kommission zur Genehmigung angemeldet. Daraufhin leitete die Kommission am 30. Juli 2010 die eingehende Untersuchung des Falls ein. Die Beschlussfrist der Kommission wurde mit Blick auf die Prüfung der Abhilfemaßnahmen sowie in Erwartung von Auskünften der beteiligten Unternehmen zweimal verlängert. In der im Oktober 2010 übermittelten Mitteilung der Beschwerdepunkte wurden die Unternehmen darüber unterrichtet, dass ihr Zusammenschluss zu ersten Bedenken Anlass gibt und möglicherweise verboten wird.

Frühere Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften

Die Kommission hat seit 2004 elf Zusammenschlüsse und viele Allianzen in diesem Wirtschaftszweig geprüft, und dies ist erst der zweite Negativbeschluss. Das erste Verbot hatte sie 2007 in Bezug auf die Übernahme von Aer Lingus durch Ryanair (beide Irland) ausgesprochen, wobei dieses Vorhaben einige Parallelen zum heutigen griechischen Fall aufwies. Beide Vorhaben sahen den Zusammenschluss zweier Fluggesellschaften vor, die ihre Basis an ein und demselben Heimatflughafen in der jeweiligen Landeshauptstadt hatten¹. Das Gericht der Europäischen Union bestätigte das von der Kommission im irischen Fall ausgesprochene Übernahmeverbot mit seinem Urteil vom 6. Juli 2010².

Fusionskontrollvorschriften und -verfahren

Die Kommission wurde 1989 damit betraut, Fusionen und Übernahmen zwischen Unternehmen zu prüfen, sofern deren Umsatz bestimmte Schwellen übersteigt (vgl. Artikel 1 der Fusionskontrollverordnung).

Nur wenn das betreffende Vorhaben den Wettbewerb erheblich behindern würde und zulasten der Verbraucher ginge, akzeptiert die Kommission Abhilfemaßnahmen oder verbietet den betreffenden Zusammenschluss. Dies ist das erste Zusammenschlussverbot seit dem Fall Ryanair/Aer Lingus aus dem Jahr 2007. Bislang wurden bei einer Gesamtzahl von mehr als 4500 angemeldeten Zusammenschlüssen insgesamt 20 Vorhaben untersagt.

Vom Zeitpunkt der Anmeldung an hat die Kommission in der Regel 25 Arbeitstage Zeit, um das Vorhaben entweder (im Vorprüfverfahren) zu genehmigen oder aber eine eingehende Prüfung (Hauptprüfverfahren) einzuleiten. Eingehende Untersuchungen dauern in der Regel 90 bis 105 Arbeitstage. Mehr als 90 % der bei der Kommission angemeldeten Zusammenschlüsse werden im Vorprüfverfahren genehmigt, weil sie entweder wettbewerbsrechtlich unbedenklich sind oder aber die Anmelder die wettbewerbsrechtlichen Bedenken durch entsprechende Abhilfemaßnahmen (z. B. Verkauf von Vermögenswerten) ausgeräumt haben. Abhilfemaßnahmen können auch im Hauptprüfverfahren vorgeschlagen werden. Sie müssen gewährleisten, dass der Wettbewerb intakt bleibt und die Verbraucher weiterhin Auswahlmöglichkeiten haben und Wettbewerbspreise zahlen.

Die Übernahme wurde am 24. Juni 2010 bei der Kommission angemeldet. Weitere Informationen unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=2_M_5830

¹ COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus (ABl. C 47 vom 20.2.2008, S. 9).

² Rechtssache T-342/07, *Ryanair Holdings/Kommission*, Urteil des Gerichts vom 6. Juli 2010. In Bezug auf die Abhilfemaßnahmen stellte das Gericht insbesondere fest, „dass sich die Kommission im vorliegenden Fall im Gegensatz zu früheren Zusammenschlüssen im Personenluftverkehrssektor (wie denen, um die es in den Sachen Air France/KLM und Lufthansa/Swiss ging) im Hinblick auf die Sicherstellung des Zugangs zu einer Strecke nicht mit bloßen Zeitnischen begnügen konnte. Es handelt sich nämlich nicht um einen Zusammenschluss zwischen aktiven Betreibern mit Basisflughäfen in verschiedenen Ländern. Ryanair und Aer Lingus operieren vom selben Flughafen, dem Flughafen Dublin, aus, auf dem sie erhebliche Vorteile genießen, gegen die Wettbewerber nicht leicht antreten können.“