Τελική έκθεση του Συμβούλου Ακροάσεων [1] στην υπόθεση COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Ιστορικό

Η υπόθεση αφορά την British Airways Plc. («BA»), την American Airlines Inc. («AA») και την Iberia Líneas Aéreas de España, SA («IB»), (εφεξής αναφερόμενες από κοινού ως «τα μέρη»).

Τον Ιούνιο του 2008, τα μέρη ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να συστήσουν κοινή επιχείρηση καταμερισμού των εσόδων για όλες τις υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών σε υπερατλαντικά δρομολόγια. Η συμφωνία προβλέπει ευρεία συνεργασία μεταξύ των μερών στα δρομολόγια αυτά, η οποία περιλαμβάνει, τον συντονισμό των τιμών, της μεταφορικής ικανότητας και του προγραμματισμού των δρομολογίων, καθώς και τον καταμερισμό των εσόδων. Σε σχέση με την αναγγελθείσα συνεργασία, η Επιτροπή ξεκίνησε αυτεπάγγελτη έρευνα. Στις 30 Ιανουαρίου 2009, η Virgin Atlantic κατέθεσε επίσημη καταγγελία γι' αυτή την υπόθεση.

Το σχέδιο απόφασης που υποβλήθηκε στην Επιτροπή αφορά τα προβλήματα ανταγωνισμού που δημιουργεί η συμφωνία μεταξύ της BA, της AA και της IB δυνάμει του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ.

2. Γραπτή διαδικασία

Η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία και βασιζόμενη στην έρευνά της προέβη στη συνέχεια, στις 29 Σεπτεμβρίου 2009, σε κοινοποίηση αιτιάσεων («ΚΑ»). Τα μέρη είχαν τη δυνατότητα πρόσβασης στο φάκελο και δημιουργήθηκε αίθουσα δεδομένων (data room) ώστε να μπορούν να συμβουλεύονται όλα τα οικονομετρικά δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν στην ΚΑ.

Όλα τα μέρη ζήτησαν παράταση της προθεσμίας εντός της οποίας έπρεπε να υποβάλουν τις απαντήσεις τους στην ΚΑ. Ικανοποίησα αυτά τα αιτήματα και όλα τα μέρη υπέβαλαν τις απαντήσεις τους εγκαίρως, στις 9 Δεκεμβρίου 2009.

Καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας, δέχτηκα τέσσερα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη, τα οποία έλαβαν μη εμπιστευτική περίληψη της ΚΑ και κλήθηκαν από την Επιτροπή να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

Ελλείψει σχετικού αιτήματος, δεν οργανώθηκε προφορική ακρόαση.

Στις απαντήσεις τους, τα μέρη αμφισβήτησαν ότι η συμφωνία δημιουργούσε προβλήματα ανταγωνισμού, αλλά, στη συνέχεια, άρχισαν συζητήσεις με τις υπηρεσίες της Επιτροπής για ενδεχόμενες αναλήψεις δεσμεύσεων προκειμένου αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που διατυπώθηκαν στην ΚΑ.

Στις 25 Ιανουαρίου 2010, η Επιτροπή ξεκίνησε άτυπη διαβούλευση με τους φορείς της αγοράς για τις πρώτες δεσμεύσεις που προτάθηκαν από τα μέρη, αποστέλλοντας αιτήσεις για παροχή πληροφοριών σε 11 τρίτα μέρη, συγκεκριμένα σε δέκα άλλους αερομεταφορείς και στο συντονιστή χρονοθυρίδων του αεροδρομίου Χήθροου του Λονδίνου. Οι εν λόγω δεσμεύσεις αφορούσαν τις έξι εναπομένουσες διαδρομές που δημιουργούν προβλήματα, συγκεκριμένα Λονδίνο–Ντάλλας, Λονδίνο–Βοστόνη, Λονδίνο–Μαϊάμι, Λονδίνο–Σικάγο, Λονδίνο–Νέα Υόρκη και Μαδρίτη–Μαϊάμι. Οι δεσμεύσεις αυτές περιλαμβάνουν διορθωτικά μέτρα για τις χρονοθυρίδες, υπό μορφή μισθώσεων σε τέσσερις από αυτές τις διαδρομές, καθώς και ειδικές συμφωνίες επιμερισμού δαπανών και εσόδων (συμφωνίες «τροφοδότησης»), συμφωνίες αποδοχής εισιτηρίων μεταξύ αερομεταφορέων («συνδυασμός ναύλων») και προγράμματα τακτικών επιβατών («ΠΤΕ») σε όλα τα δρομολόγια. Η προγραμματιζόμενη διάρκεια των προτεινόμενων δεσμεύσεων ανέρχεται σε δέκα έτη.

Όλοι οι ερωτηθέντες στην άτυπη διαβούλευση με τους φορείς της αγοράς υπέβαλαν απάντηση, της οποίας τα μέρη έλαβαν μη εμπιστευτικό κείμενο. Βάσει των απαντήσεων που ελήφθησαν, η BA, η AA και η IB πρότειναν αναθεωρημένες δεσμεύσεις στις 26 Φεβρουαρίου 2010.

Στις 10 Μαρτίου 2010, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, βάσει του άρθρου 27 παράγραφος 4 [2], στην οποία συνοψίζονται οι επιφυλάξεις της Επιτροπής και οι προταθείσες δεσμεύσεις και καλούνται οι τρίτοι ενδιαφερόμενοι να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σε σχέση με αυτές εντός ενός μήνα από τη δημοσίευση της εν λόγω ανακοίνωσης. Συνολικά ελήφθησαν πέντε απαντήσεις, οι οποίες προέρχονταν κυρίως από άλλους αερομεταφορείς και ενώσεις στον τομέα του τουρισμού.

[1] Σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 της απόφασης 2001/462/ΕΚ, ΕΚΑΧ της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2001, σχετικά με τα καθήκοντα του Συμβούλου Ακροάσεων σε ορισμένες διαδικασίες ανταγωνισμού — ΕΕ L 162 της 19.6.2001, σ. 21.

[2] Στη συνέχεια, όλα τα αναφερόμενα άρθρα αφορούν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003.

Η Επιτροπή ενημέρωσε τα μέρη για το αποτέλεσμα της διαβούλευσης με τους φορείς της αγοράς, κατόπιν του οποίου τα μέρη πρότειναν να αναλάβουν περαιτέρω δεσμεύσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 773/2004, στις 18 Μαΐου 2010 η Επιτροπή ενημέρωσε την Virgin Atlantic ότι εκ πρώτης όψεως εκτιμά ότι, εφόσον οι δεσμεύσεις που πρότειναν τα μέρη καταστούν δεσμευτικές σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003, η συνέχιση της έρευνας σχετικά με την εικαζόμενη παράβαση δεν θα παρουσίαζε επαρκές ενδιαφέρον για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στις 15 Ιουνίου 2010, η Virgin Atlantic υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις.

Στις 25 Ιουνίου 2010, τα μέρη επέφεραν άλλη μία τροποποίηση στις δεσμεύσεις που είχαν προτείνει προηγουμένως και την υπέβαλαν στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή καταλήγει τώρα στο συμπέρασμα ότι, λαμβάνοντας υπόψη τις τελικές δεσμεύσεις, και με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 2, οι διαδικασίες πρέπει να περατωθούν.

Τα μέρη δήλωσαν στην Επιτροπή ότι διέθεταν όλοι επαρκή πρόσβαση στα στοιχεία που θεωρούσαν αναγκαία για να προτείνουν δεσμεύσεις προκειμένου να απαντήσουν στις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν από την Επιτροπή.

Ο σύμβουλος ακροάσεων δεν έλαβε καμία άλλη ερώτηση ή αίτημα σε σχέση με την παρούσα υπόθεση από τα μέρη ή από οποιονδήποτε άλλο τρίτο.

Με βάση τα ανωτέρω και έχοντας υπόψη ότι η απόφαση σχετικά με την απόρριψη ή μη της καταγγελίας δεν έχει ακόμη ληφθεί, εκτιμώ ότι στην παρούσα υπόθεση έγιναν σεβαστά τα δικαιώματα ακρόασης.

Βρυξέλλες, 12 Ιουλίου 2010.

Michael ALBERS