

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

1999 m. gruodžio 14 d.

pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4064/89 14 straipsnį nustatantį baudas įmonei, pateikusiai neteisingą arba klaidinančią informaciją pranešime, numatytame pagal susijungimo kontrolės procedūras

(Byla Nr. COMP/M.1608 – KLM/Martinair III)

(pranešta dokumentu Nr. K(1999) 4496)

(tekstas tik anglų kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2005/152/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą,

atsižvelgdama į 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 4064/89 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės⁽¹⁾, ir ypač jo 14 straipsnio 1 dalies b punktą,

suteikusi galimybę suinteresuotoms įmonėms išreikšti savo nuomonę į Komisijos pareikštus prieštaravimus,

atsižvelgdama į Koncentracijų patariamojo komiteto nuomonę,

kadangi:

I. IVADAS

- (1) „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.“ (KLM) – pirmaujanti Olandijos aviakompanija, įsikūrusi Amsterdamo „Schiphol“ oro uoste. KLM pati vykdo reguliarius keleivinius ir krovinius skrydžius, aptarnaudama platų Europos ir tarpkontinentinių paskirties vietų spektrą. KLM interesai aviakompanijų sektoriuje apima dukterinę įmonę „Transavia Airlines BV“. KLM valdo daugiau nei pusę akcijų paketo (80 %) šioje įmonėje, kurios specializacija – keleiviniai skrydžiai (reguliarūs ir užsakomieji), daugiausia iš Nyderlandų į atostogų paskirties vietas Viduržemio jūros regione.

- (2) KLM taip pat priklauso 50 % akcijų paketas „Martinair Holland NV“ („Martinair“), likę 50 % priklauso „Koninklijke Nedlloyd NV“ („Nedlloyd“). Komisija mano, kad ši situacija KLM ir „Nedlloyd“ suteikia galimybę daryti „lemiamą įtaką“ „Martinair“, kaip apibrėžta Reglamento (EEB) Nr. 4064/89 („Susijungimų reglamento“) 3 straipsnio 3 dalyje. Todėl jos pagal susijungimų reglamentą bendrai kontroliuoja „Martinair“. „Martinair“ yra antra pagal dydį Nyderlandų aviakompanija, taip pat įsikūrusi „Schiphol“ oro uoste, vykdanči daugiausiai užsakovuosius skrydžius iš Amsterdamo į atostogų paskirties vietas Viduržemio jūros regione. Ji taip pat teikia reguliarias keleivių vežimo paslaugas, aptarnaudama nedidelių tolimųjų paskirties vietų kiekį, ypač Šiaurės Amerikoje.

- (3) 1998 rugsėjo 1 d. KLM pagal Susijungimų reglamento 4 straipsnį pranešė apie siūlomą koncentraciją, kuria ji gautų visišką „Martinair“ kontrolę⁽²⁾. Pranešimas buvo atsiimtas 1998 m. rugsėjo 22 d.⁽³⁾, kai Komisija žodžiu pranešė KLM apie ketinimą paskelbti pranešimą neišsamiau. 1998 m. gruodžio 21 d. KLM vėl pranešė apie veiklą⁽⁴⁾. 1999 m. vasario 1 d. Komisija nusprendė pradėti procedūras pagal Susijungimų reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punktą⁽⁵⁾ ir 1999 m. kovo 19 d. Komisija pateikė prieštaravimų pareiškimą dėl planuojamos veiklos. 1999 m. gegužės 31 d. KLM pranešė Komisijai, kad ji atsisakė šios veiklos.

⁽¹⁾ OL L 395, 1989 12 30, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1310/97 (OL L 180, 1997 7 9, p. 1).

⁽²⁾ Byla Nr. IV/M.1128 – KLM / Martinair (OL C 281, 1998 9 10, p. 7).

⁽³⁾ OL C 298, 1998 9 26, p. 8.

⁽⁴⁾ Byla Nr. IV/M.1328 – KLM / Martinair (OL C 408, 1998 12 29, p. 8).

⁽⁵⁾ OL C 42, 1999 2 17, p. 9.

II. ŠIOS BYLOS PROCESO KALBA

- (4) 1999 m. birželio 25 d. Komisija nusiuntė prieštaravimų pareiškimą KLM, kuriame nurodė preliminarį nuomonę, kad 1998 m. rugsėjo 1 d. pranešime buvo pateikta neteisinga arba klaidinanti informacija (jeigu nenurodyta kitaip, šiame sprendime sąvoka „pranešimas“ nurodo 1998 m. rugsėjo 1 d. pranešimą). Prieštaravimų pareiškimas buvo parengtas anglų kalba. Atsakyme KLM pasisako prieš anglų kalbos naudojimą ir prašo, kad procesas būtų vykdomas olandų kalba. KLM remiasi Tarybos reglamento Nr. 1, nustatančio kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje⁽⁶⁾, 3 straipsniu, kuriame numatoma, kad dokumentai, ES institucijos siunčiami valstybės narės jurisdikcijoje esančiam asmeniui, rengiami tos valstybės kalba. KLM tvirtina, kad ji pasirinko anglų kalbą tik šiam pranešimui parengti (pranešimas buvo anglų kalba) ir tai neatima jos teisės gauti 1999 m. birželio 25 d. prieštaravimų pareiškimą savo nacionaline kalba. KLM aiškina, kad ji pasirinko pateikti pranešimą anglų kalba tam, kad padėtų Komisijai, kadangi susijungimo kontrolės procedūroms taikomi trumpi ir griežti galutiniai terminai. Ji teigia, kad šiam procesui tokie galutiniai terminai nėra taikomi.

- (5) Pagal Reglamento Nr. 1 2 straipsnį numatoma, kad Bendrijos institucijoms siunčiami dokumentai gali būti parengti bet kuria iš oficialių kalbų siuntėjo pasirinkimu. Institucijos atsakymas tada turi būti rengiamas kalba, pasirinkta siuntėjo. 1998 m. kovo 1 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 447/98 dėl pranešimų, terminų ir nagrinėjimų, numatytų Tarybos reglamente Nr. 4064/89 dėl įmonių koncentracijos kontrolės⁽⁷⁾ 2 straipsnio 4 dalyje paaiškinama ši bendra taisyklė. Ja numatoma, kad šalių pasirinkta pranešimo kalba tampa ir „proceso kalba“. KLM tvirtina, kad ji pasirinko anglų kalbą tik pranešimui, ne procesui. Komisija aiškina šią nuostatą kaip taikomą visoms procedūroms pagal Susijungimų reglamentą, susijusiomis su veikla, apie kurią pranešta, ne tik procedūroms, kuriomis priimami esminiai sprendimai dėl pačios koncentracijos, pavyzdžiui, sprendimai pagal 6 ar 8 straipsnius. Dėl pranešimo pagal Susijungimų reglamento 4 straipsnį galima pradėti kelias procedūras, pavyzdžiui, procedūras, kurios reikalingos priimti sprendimus pagal 11 straipsnio 5 dalį ir 13 straipsnio 2 dalį, pradėti procedūras pagal 14 straipsnio 1 dalies b, c arba d punktus ir 14 straipsnio 2 dalies a, b ar c punktus, pradėti procedūras, dėl kurių priimami sprendimai panaikinti sprendimą pagal 6 straipsnio 3 dalį ar 8 straipsnio 5 dalį, arba pradėti procedūras dėl dalykų, susijusių su prieiga prie bylų. Visos šios procedūros yra susijusios su pranešimu, kurio kalba buvo pasirinkta šalių.

- (6) Šiuo atveju pranešimas buvo pateiktas anglų kalba ir visas šalių bendravimas vyko anglų kalba. Jei KLM prašymas būtų patenkintas, tai KLM nusiskundimai, pateikti anglų kalba, turėtų būti aptariamai olandų kalba. Procedūra, vykdoma pagal 14 straipsnio 1 dalies b punktą, neatsiejamai susijusi su pranešimu. Todėl Komisija mano, kad šiam procesui taikytina anglų kalba.

III. SUSIJUNGIMŲ REGLAMENTO PAŽEIDIMAI: SVARBŪS FAKTAI

- (7) Pagal pranešimą, KLM grupės ir „Martinair“ veiklos iš dalies sutampa trijose srityse: užsakovieji skrydžiai į Viduržemio jūros regioną, reguliarūs skrydžiai į Šiaurės Ameriką ir krovinų gabenimas. Neteisinga ar klaidinanti informacija apima KLM dukterinės įmonės „Transavia“ keleivių vežimo į Viduržemio jūros regioną veiklas: KLM pateikė neteisingą informaciją apie „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietas ir nusiėmė svarbią informaciją apie „Transavia“ reguliarius skrydžius.

1. Informacija apie „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietas**a) Pranešime pateikiama informacija**

- (8) Pranešime, CO formos 40 puslapyje, pateikiama lentelė, kurioje nurodomos „Transavia“ ir „Martinair“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietas Viduržemio jūros regione 1998 metų vasaros sezoną. Lentelėje trumpai palyginamos paskirties vietas kiekvienoje šalyje. Terminas „Viduržemio jūros regiono šalys“ prieš tai apibrėžiamas pranešime⁽⁸⁾: jas sudaro Egiptas, Graikija, Ispanija, Italija, Izraelis, Kipras, Malta, Marokas, Portugalija, Prancūzija, Turkija ir Tunisas. Nurodyta 12 paskirties vietų „Martinair“ ir 46 – „Transavia“. Pagal lentelę sutampa tik 6 paskirties vietas (Ibiza, Corfu, Kos, Antalya, Dalaman ir Monastir).
- (9) Prieš lentelę, 39 puslapyje teigiama, kad „Transavia“ ir „Martinair“ veiksmai dažniausiai papildė vieni kitus:

„„Transavia“ ir „Martinair“ užsakomųjų skrydžių paslaugos žymiai viena kitą papildė. „Martinair“ eksploatuoja didelius lėktuvus (B747, MD-11, B767) skrydžiams tik į kelias paskirties vietas Viduržemio jūros regione. „Transavia“ eksploatuoja mažesnius lėktuvus (B757) skrydžiams į įvairias (kitas) paskirties vietas, iš kurių daugumos „Martinair“ lėktuvai negali aptarnauti dėl jų dydžio.“

⁽⁶⁾ OL 17, 1958 10 6, p. 385/58. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2003 m. Stojimo aktu.

⁽⁷⁾ OL L 61, 1998 3 2, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2003 m. Stojimo aktu.

⁽⁸⁾ Pranešimas, p. 26.

40 pranešimo puslapyje pateikiama tokia lentelė:

„Transavia“ ir „Martinair“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietos Viduržemio jūros regione 1998 metų vasarą

Šalis	„Martinair“	„Transavia“
Ispanija	Ibiza Las Palmas Tenerife Malaga Palma de Mallorca	Ibiza Jerez de la Front. Almeria Menorca Gerona Reus Arrecife Fuerteventura
Portugalija	Faro	Oporto
Graikija	Corfu Kos Heraklion	Corfu Kos Prevenza Kefalina Zakynthos Kalamata Chania Santorini Mykonos Athene Volos Skiathos Thessaloniki Kavala Limnos Mytilini Skyros Chios Samos Karpachos
Turkija	Antalya Dalaman	Antalya Dalaman Bodrum Istambul
Tunisas	Monastir	Monastir
Marokas		Agadir
Egiptas		Luxor Hurghada
Izraelis		Tel Aviv
Kipras		Paphos Larnaca
Italija		Rome Catania Rimini Milano Verona
Prancūzija		Ajaccio

b) Neteisinga informacija apie „Transavia“ užsakomuosius skrydžius

- (10) Tyrimo metu paaiškėjo, kad mažiausiai 10 toliau taip vadinamų paskirties vietų Viduržemio jūros regione, būtent: Alicante, Las Palmas, Tenerife, Malaga, Palma de Mallorca, Faro, Funchal, Rhodes, Heraklion ir Djerba,

buvo aptarnaujamos per „Transavia“ užsakomuosius skrydžius 1998 metais ir nebuvo paminėtos lentelėje. Ši informacija buvo „Transavia“ skrydžių tvarkaraštyje, pateiktame atsakant į prašymą pateikti informaciją⁽⁹⁾. Išskyrus Alicante, Funchal, Rhodes ir Djerba, visas šias paskirties vietas per užsakomuosius skrydžius aptarnavo ir „Martinair“. Todėl visos „Martinair“ aptarnaujamos paskirties vietos buvo taip pat aptarnaujamos ir „Transavia“, tai reiškia, kad realiai „Transavia“ ir „Martinair“ paskirties vietos visiškai sutapo.

- (11) Be to, nepaminėtos paskirties vietos taip pat apėmė ir keletą paskirties vietų, svarbių atostogaujantiems klientams bei atitinkamai pačioms „Transavia“ ir „Martinair“. Pavyzdžiui, Ispanija yra paskirties šalis, populiarumu žymiai lenkianti kitas, o į nepaminėtas paskirties vietas taip pat įeina ir keli iš svarbiausių turistinių oro uostų Ispanijoje ir jos salose.

2. Informacija apie „Transavia“ reguliarių skrydžių paslaugas į paskirties vietas Viduržemio jūros regione

a) Pranešime pateikiama informacija

- (12) KLM niekur pranešime nenurodė, kad „Transavia“ vykdo daug reguliarių skrydžių į Viduržemio jūros regione esančias paskirties vietas ir kad ji parduoda vietas šiuose skrydžiuose išvykams organizuojantiems kelionių organizatoriams.
- (13) 6 pranešimo skyrius vadinasi „Rinkos apibrėžimai“. Dalyje „I. Paveiktos rinkos“, CO formos 6.1 klausimas pakartojamas. Tuomet KLM dalyje „A. Europos (imtina) užsakomųjų skrydžių rinka“⁽¹⁰⁾ konstatuoja, kad paveiktos rinkos nėra, kadangi šalys užima mažą ([...]) % (*) rinkos dalį⁽¹¹⁾. Nors dėl tos

⁽⁹⁾ Tvarkaraštis „Užsakomieji skrydžiai 1998 metų vasarą“ buvo pateiktas kaip III priedas prie atsakymo (1998 m. rugsėjo 9 d.) į prašymą pateikti informaciją (1998 m. rugsėjo 4 d.). Tvarkaraštyje taip pat minimos paskirties vietos Maltoje ir Kroatijoje. To paties atsakymo I priede pateikiamas „Transavia“ nereguliarių skrydžių į paskirties vietas Viduržemio jūros regione ruožų kiekų sąrašas iš Nyderlandų (55 paskirties vietos) ir ruožių iš likusių Europos valstybių į paskirties vietas Viduržemio jūros regione kiekis (22 paskirties vietos). Šiame sąraše tai pat yra nurodomos šios ir papildomos paskirties vietos, bet nenurodomos paskirties vietos Izraelyje, Maroke ir Tunise.

⁽¹⁰⁾ Pranešimas, p. 26.

^(*) Kai kurios šio teksto dalys yra redaguotos, siekiant užtikrinti, kad nebūtų atskleista konfidenciali informacija; tokios dalys yra pateikiamos laužtiniuose skliaustuose ir pažymėtos žvaigždute.

⁽¹¹⁾ Apibrėždama savo užimamą rinkos dalį užsakomųjų skrydžių į Viduržemio jūros regioną rinkoje, KLM naudojosi labai plačiu geografinės rinkos apibrėžimu. KLM teigia, kad šalių lėktuvai ir kitų užsakomuosius skrydžius vykdančių kompanijų lėktuvai gali teikti skrydžius iš visų oro uostų Beneliukse, Jungtinėje Karalystėje ir Vokietijoje. Tuo remiantis apskaičiuojama rinkos dalis, sudaranti [...] % (p. 61). Jeigu būtų atsižvelgta į tik iš Nyderlandų vykdomus skrydžius, šalių užimama rinkos dalis būtų didesnė kaip [...] % (pranešimas, p. 62).

priežasties KLM teigia, kad užsakomųjų skrydžių rinka nėra paveikta rinka, KLM vis dėlto konstatuoja, kad ji apibūdina šią rinką taip, tarsi ji būtų paveikta rinka: „Tačiau, norint Komisijai suteikti svarbią informaciją, ši rinka bus apibūdinama taip, tarsi ji būtų paveikta rinka“⁽¹²⁾. Vėliau pranešime, 26–41 puslapiuose, pateikiamas apibūdinimas be jokių tolesnių antraščių.

- (14) Pateikiamas toks produktų rinkos apibrėžimas:

„Abi kompanijos – KLM (daugiausia per „Transavia“)⁽¹³⁾ ir „Martinair“ – aktyviai dalyvauja produktų rinkoje, kurią galima apibrėžti kaip gabenimo lėktuvu kelionių organizatoriams prašant jų įtraukiant į organizuotas keliones į užsienio (Viduržemio jūros regiono) šalis, įskaitant apgyvendinimą, rinką.“⁽¹⁴⁾.

- (15) Pranešime ši rinka vadinama „užsakomųjų skrydžių rinka“, kurią galima išskirti iš reguliaraus oro transporto rinkų. Pateikiami tokie užsakomųjų skrydžių ir reguliarių skrydžių skirtumai:

„Ši užsakomųjų skrydžių rinka – tai rinka, kurią galima išskirti iš reguliaraus oro transporto į šias paskirties vietas rinkų. Visų pirma užsakomųjų skrydžių rinkoje aviakompanijų klientai, kitaip nei reguliarių skrydžių, patys nėra keleiviai. Šioje rinkoje aviakompanijų klientai yra kelionių organizatoriai. Kelionių organizatoriai užsako tam tikro dažnumo ir pajėgumo aviakompanijų skrydžius į tam tikras atostogų paskirties vietas. Jie perka (minimalų) vietų skaičių užsakydami lėktuvą („suteiktas“ vietas). Šias vietas kelionių organizatoriai ir jų agentai savo nuožiūra parduoda keleiviams kaip sudėtinę kelionės dalį. Tuo ši paslauga žymiai skiriasi nuo reguliarių skrydžių“⁽¹⁵⁾.

- (16) Šiame skyriuje nutylima, kad „Transavia“ atlieka reguliarius skrydžius į paskirties vietas Viduržemio jūros regione ir parduoda vietas šiuose skrydžiuose kelionių organizatoriams, kurias pastarieji garantuoja ir įtraukia į organizuojamas keliones. Šiuose dokumentuose nebuvo nei „Transavia“ paskirties tikslų žemėlapis, nei tvarkaraščio, minėto 10 dalyje.

⁽¹²⁾ Pranešimas, p. 26.

⁽¹³⁾ Nors šiuo teiginiu sudaromas išpūdis, kad KLM mažai aktyvi šioje rinkoje, daugiau informacijos apie KLM nepateikiama, išskyrus statistinę informaciją SH&E studijos priedėlyje. CO formos 3 skyriaus 2 dalies 1 punkte KLM teigia: „Transavia airlines B.V.“ (80 %) veikia Europos (įskaitant kelionių) užsakomųjų skrydžių rinkoje, kuri, koncentracijos šalių nuomone, nėra paveiktoji rinka. „Transavia“ čia minima tik Komisijai informuoti.

⁽¹⁴⁾ Pranešimas, p. 26.

⁽¹⁵⁾ Pranešimas, p. 26.

- (17) Vienintelis teiginys, kad „Transavia“ vykdo reguliarius skrydžius, yra tolimesniame skyriuje apie skrydžių į Šiaurės Ameriką rinkos apibūdinimą: „B. Vakarų Europa (per Amsterdamą) – Jungtinių Amerikos Valstijų/Kanados rinkos“. Išnašoje dėl teiginio, kad „Martinair“ nedalyvauja KLM dažnai skraidančių klientų programoje teigiama: „Transavia“ keleiviai dalyvauja KLM dažnai keliaujančių klientų programoje tik naudodamiesi „Transavia“ reguliariais skrydžiais ir kai KLM pati neteikia skrydžių į šias paskirties vietas.⁽¹⁶⁾ Šie duomenys buvo pateikti ne kaip informacija apie reguliarius skrydžius, bet kaip informacija apie dalyvavimą KLM dažnai skraidančių klientų programoje⁽¹⁷⁾.

- (18) Dalyje „II. Rinkos, pagal III skyrių susijusios su paveiktomis rinkomis“ pateikiamas CO formos 6.2 klausimo tekstas: Apibūdinkite nagrinėjamas produktų ir geografines rinkas, kurios yra susijusios su veikla, apie kurią pranešta, ir glaudžiai susijusios su paveikta (paveiktomis) rinka (rinkomis) (tą rinką visomis kryptimis supančiose rinkose), kurioje (kuriose) veikia bet kuri iš koncentracijos šalių ir kuri (kurios) pačios nėra paveiktos rinkos pagal apibrėžimą, pateikiamą III skyriuje.

- (19) Atsakyme KLM trumpai paaiškina, kad ir KLM, ir „Martinair“ priklauso ne kontroliniai akcijų paketai kelionių organizavimu užsiimančiose įmonėse ir kad KLM dalyvauja kompiuterinėje rezervavimo sistemoje. Toliau pranešime rašoma:

„Be to, „Martinair“ užsiima užsakomųjų skrydžių į kitas paskirties vietas veikla (pvz., Karibų jūros regioną). KLM veikia Europos užsakomųjų skrydžių rinkoje tik per savo dukterinę įmonę „Transavia“. KLM ir „Martinair“ vykdo reguliarius skrydžius į įvairias kitas paskirties vietas.“⁽¹⁸⁾.

- (20) Šiame skyriuje nepranešama, kad „Transavia“ vykdo reguliarius skrydžius į paskirties vietas Viduržemio jūros regione. Šiame skyriuje „Transavia“ minima tik vienu atveju: „KLM veikia Europos užsakomųjų skrydžių rinkoje tik per savo dukterinę įmonę „Transavia““⁽¹⁹⁾.

b) Klaidinanti ar neteisinga informacija apie „Transavia“ reguliarius skrydžius

- (21) Tolimesnio bylos tyrimo metu paaiškėjo, kad „Transavia“ vykdo plačią reguliarių skrydžių į paskirties vietas Viduržemio jūros regione veiklą ir parduoda vietas šiuose skrydžiuose turizmo kelionių organizatoriams, kurie šias vietas įtraukia į organizuojamas keliones.

⁽¹⁶⁾ Pranešimo 11 išnaša, p. 45.

⁽¹⁷⁾ 1998 m. rugsėjo 1 d. KLM pranešimo lydraštis.

⁽¹⁸⁾ Pranešimas, p. 47.

⁽¹⁹⁾ Pranešimas, p. 47.

- (22) Atsakydama į prašymą pateikti informaciją⁽²⁰⁾, KLM 1998 m. rugsėjo 9 d. laiške konstatavo, kad „Transavia“ vykdė reguliarius skrydžius į Malagą, Alicante, Barceloną, Casablancą, Djerbą, Faro, Funchal, Heraklion, Lisboną, Las Palmas, Maltą, Nice, Palmą de Mallorčą, Tenerifę (1997 metais iš viso [...]*) keleivių, keliaujančių į vieną pusę). Ši padėtis nuo tada iš esmės nepasikeitė; „Transavia“ ir toliau vykdė plačią reguliarių skrydžių į paskirties vietas Viduržemio jūros regione veiklą. Dauguma šių paskirties vietų aptarnaujamos ir per „Transavia“ užsakomuosius skrydžius. KLM laiške nenurodė, kad vietos šiuose reguliariuose skrydžiuose parduodamos kelionių organizatoriams.
- (23) Tik 1998 metų gruodžio mėnesį pateiktuose dokumentuose⁽²¹⁾ KLM pateikė daugiau informacijos apie tai, kad ji parduoda vietas reguliariuose skrydžiuose kelionių organizatoriams: „Iš tiesų, garantuotos vietos parduodamos kelionių organizatoriams.“⁽²²⁾ ir „Kelionių organizatoriams bilietų kainos už garantuotas vietas reguliariuose skrydžiuose nesiskiria nuo garantuotų vietų bilietų kainos nereguliuose skrydžiuose.“⁽²³⁾. Pastarasis teiginys buvo patvirtintas KLM 1999 m. kovo 4 d. laišku, iš kurio matyti, kad vidutinė garantuotų vietų, parduodamų kelionių organizatoriams, bruto kaina yra beveik identiška reguliariams ir nereguliuose skrydžiams. 1998 m. gruodžio mėnesį pateiktame pranešime KLM teigė: „Tačiau realybė nėra vien tik juoda ar balta – taigi riba tarp reguliarių ir užsakomųjų paslaugų, galima sakyti, yra pilkoje zonoje. Garantuotos vietos, parduodamos reguliariuose skrydžiuose kelionių organizatoriams maršrutuose į populiarias atostogų paskirties vietas Viduržemio jūros regione, artimos panašioms paslaugoms, teikiamoms užsakomuosiuose skrydžiuose.“⁽²⁴⁾. Iš pateiktos informacijos galima apskaičiuoti, kad iš [...]*)⁽²⁵⁾ keleivių, pervežtų „Transavia“⁽²⁶⁾ reguliarių skrydžių į Viduržemio jūros regione esančias paskirties vietas⁽²⁷⁾ 1997 metų vasaros sezono metu ir 1997–1998 metų žiemą kartu sudėjus, [...]*)⁽²⁸⁾ vietų buvo parduota turizmo kelionių organizatoriams remiantis garantija ir [...]*) vietų buvo parduota turizmo kelionių organizatoriams be garantijos⁽²⁹⁾. Tam tikroms paskirties vietoms didžioji dalis vietų visiems pervežtiems keleiviams⁽³⁰⁾ parduota turizmo kelionių organizatoriams.

⁽²⁰⁾ 1998 m. rugsėjo 4 d. Komisijos prašymas.

⁽²¹⁾ 1998 m. gruodžio 21 d. pranešimas.

⁽²²⁾ 1998 m. gruodžio 21 d. pranešimas, p. 64, 18 išnaša.

⁽²³⁾ 1998 m. gruodžio 21 d. pranešimas, p. 65, 19 išnaša.

⁽²⁴⁾ 1998 m. gruodžio 21 d. pranešimas, p. 66.

⁽²⁵⁾ [...]*) 1997 metų vasarą ir [...]*) 1997–1998 m. žiemą.

⁽²⁶⁾ Be to, KLM taip pat parduoda turizmo kelionių organizatoriams negarantuotas vietas savo skrydžiuose.

⁽²⁷⁾ Malagą, Alicante, Barceloną, Djerbą, Faro, Funchal, Heraklion, Lisboną, Las Palmas, Maltą, Nice, Mallorčą, Tenerifę.

⁽²⁸⁾ 1998 m. gruodžio 21 d. pranešimas, p. 69 bei XXIX (1997 metų vasarą) ir XXX (1997–1998 metų žiemą) priedai; [...]*) 1997 metų vasarą ir [...]*) 1997–1998 m. žiemą.

⁽²⁹⁾ 1998 m. gruodžio 21 d. pranešimas, p. 69 bei XXIX (1997 metų vasarą) ir XXX (1997–1998 metų žiemą) priedai; [...]*) 1997 metų vasarą ir [...]*) 1997–1998 m. žiemą.

⁽³⁰⁾ Pvz.: 1997 metų vasaros sezono metu – Djerbą, Faro, Funchal, Heraklion, Lisboną, Las Palmas, Maltą, Mallorčą, Tenerifę.

IV. ATSAKYMAS Į PAREIŠKIMĄ IR JO ĮVERTINIMAS, PATEIKTAS KOMISIJOS

1. Informacija apie „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietas

- (24) Atsakydama į Komisijos prieštaravimų pareiškimą, KLM apibūdina 10 dalyje minėtų paskirties vietų nepaminėjimą kaip „administracinę klaidą“. KLM aiškina, kad teikdama informaciją, ji rėmėsi „Transavia“ išleistu skrydžio metu platinamu žurnalu. Šiame žurnale pateikiamas „Transavia“ paskirties vietų žemėlapis. Reguliarių skrydžių paskirties vietos pažymėtos geltonais taškais, užsakomųjų skrydžių paskirties vietos – raudonais taškais. Tačiau paskirties vietos, pasiekiamos tiek užsakomaisiais, tiek reguliariais skrydžiais, taip pat pažymėtos geltonais taškais. Šios vietos yra Alicante, Las Palmas, Tenerifė, Malagą, Palmą de Mallorčą, Faro, Funchal, Rhodes, Heraklion ir Djerbą. KLM teigia, kad dėl šių paskirties vietų neteisingo pažymėjimo skrydžio metu platinamame žurnale jos nebuvo paminėtos kaip užsakomųjų skrydžių paskirties vietos.
- (25) KLM taip pat nurodo SH&E tyrimą, pridėtą prie pranešimo, iš kurio, jos tvirtinimu, aišku, kad „Transavia“ aptarnauja šias užsakomųjų skrydžių paskirties vietas. KLM teigia, kad bet kuriam pranešimui ir jo priedus nagrinėjančiam asmeniui turėjo būti aišku, kad skirtumai tarp pranešime pateiktos lentelės ir lentelių, pateiktų prieduose apie praėjusius metus atsirado dėl klaidos ir kad bet koks atidesnis pranešimo ištyrimas sukeltų klausimų iš Komisijos pusės.
- (26) Pranešimo X priede pateikiamas KLM ir „Martinair“ paskirties vietų sąrašas, bet nėra „Transavia“ paskirties vietų sąrašo. Dokumentuose, apie kuriuos pranešta, nebuvo „Transavia“ paskirties vietų žemėlapio ir „Transavia“ tvarkaraščio, minėto 10 dalyje. Pranešimo VIII priede pateikiamas 1998 metų birželio mėn. atliktas SH&E tyrimas „Europos užsakomųjų skrydžių rinka – 50 % „Nedlloyd“ priklausančių akcijų „Martinair“ kompanijoje KLM įsigijimo analizė“. Tyrimą sudaro 60 puslapių teksto. Tyrimo 2 priedėlyje („Nereguliarūs keleiviai iš Belgijos, Vokietijos, Nyderlandų ir Jungtinės Karalystės į Viduržemio jūros regione esančias paskirties vietas ir vežėjas“) pateikiamos 1993, 1995 ir 1997 metų lentelės, kuriose nurodomos visos paskirties vietos Viduržemio jūros regione, aptarnautos per nereguliuosius skrydžius iš „Schiphol“ oro uosto ir kiekvienai paskirties vietai pateikiami bendras keleivių kiekis, keleivių, keliavusių konkurentų reisais, kiekis ir KLM, „Martinair“ bei „Transavia“ reisais keliavusių keleivių kiekis. Remiantis šiomis lentelėmis, galima daryti išvadą, kad 1993–1997 metų laikotarpiu „Transavia“ aptarnavo ne tuos oro uostus, kurie minimi 1998 metų lentelėje, esančioje pranešimo CO formos 40 puslapyje, įskaitant ir 10 paskirties vietų, minėtų 10 dalyje.
- (27) CO formos įvade yra skyrius „Būtinybė pateikti teisingą ir išsamią informaciją“, kuriame teigiama:

„Visa pagal šią formą reikalaujama informacija privalo būti teisinga ir išsami. Reikalaujama informacija turi būti pateikta atitinkamame šios formos skyriuje. Priedai prie formos pridedami tik siekiant papildyti formoje jau pateiktą informaciją.“

(28) Informacija apie užsakomųjų skrydžių paskirties vietas CO formos 40 puslapyje esančioje lentelėje yra aiški ir joje nėra jokių dviprasmybių. Nėra jokios akivaizdžios klaidos, kurią būtų galima lengvai aptikti. Lentelėje nėra nuorodų į šalių cituojamą tyrimą ar kitą informacijos šaltinį. Vienintelė vieta šiame skyriuje, kurioje minimas tyrimas, yra 34 puslapis, apibūrinantis geografinę nagrinėjamos rinkos apimtį ir siekiant paremti argumentą, kad geografinė rinka apima visą Europą⁽³¹⁾. Šiame kontekste KLM konstatuoja: „KLM ir „Martinair“ šiame pranešime priima SH&E išvadas kaip savo išvadas.“⁽³²⁾.

(29) SH&E tyrimas apima 1993–1997 metus ir jame nėra jokios informacijos apie 1998 metų vasaros sezoną. Be to, tyrimo priedėlyje statistinė informacija nepateikta taip, kad būtų galima ją lengvai palyginti su lentele pranešime. Bet kuriuo atveju – aviakompanijos kartkartėmis keičia aptarnaujamą paskirties vietas. Dėl tos priežasties negalima būtų daryti vienareikšmiškos išvados iš to, kad, jeigu 10 dalyje minėtų 10 paskirties vietų buvo SH&E tyrime apie laikotarpį iki 1997 metų, tai reiškia, kad 1998 metų informacijoje jų nebuvo dėl KLM klaidos, o ne dėl to, kad pasikeitė aptarnaujamų paskirties vietos. Todėl SH&E tyrimo priedėlyje pateikta informacija negalima ištaisyti neteisingos informacijos, pateiktos atitinkamame pranešimo CO formos skyriuje.

2. Informacija apie „Transavia“ reguliarius skrydžius

(30) KLM tvirtina, kad „Transavia“ vietų reguliariuose skrydžiuose pardavimai nesudaro nagrinėjamos produktų rinkos dalies ir todėl jų nereikėjo minėti. Į žodžiu pateiktą klausimą, ar „Transavia“ reguliarius skrydžiai įtraukti į pranešime pateiktus duomenis apie rinkos dalį, KLM pateikė tokį raštišką atsakymą:

„Tokios rinkos dalys neįtrauktos į SH&E tyrimą ir todėl neįtrauktos ir į KLM pranešimą. „Martinair“ veikia tik kaip nereguliarus vežėjas į paskirties vietas Viduržemio jūros regione, todėl „Martinair“ ir „Transavia“ veiklos nereguliarių skrydžių į Viduržemio jūros regioną rinkoje nesutampa. Europos nereguliarių skrydžių į Viduržemio jūros regioną rinka žymiai skiriasi nuo reguliarių skrydžių rinkos dėl šių priežasčių:

nereguliarus (užsakomasis) skrydis faktiškai parduodamas tik vienoje maršruto pusėje; nereguliarių (užsakomųjų) skrydžių keleiviai perka savo vietas iš turizmo kelionių organizatorių, o reguliarių skrydžių keleiviai perka vietas dažniausiai iš kelionių agentų arba tiesiogiai iš susijusios aviakompanijos; vietos nereguliariuose (užsakomuosiuose) skrydžiuose parduodamos turizmo kelionių orga-

nizatoriams, o reguliariuosiuose skrydžiuose atvirkščiai – tik nedaug vietų parduodama turizmo kelionių organizatoriams; nereguliarius (užsakomieji) skrydžiai vykdomi komercinę riziką prisiimant vienam ar keliems kelionių organizatoriams, o reguliarių skrydžių atveju komercinė rizika tenka oro vežėjui; už reguliarių skrydžių atšaukimą baudos nenumatomos arba mažiausiai yra žymiai liberalesnės; nereguliarių (užsakomųjų) skrydžių rinkoje yra daugiau ir įvairesnių dalyvių.

Informacija, pateikta atsakant į Komisijos prašymą pateikti informaciją, negalima papildyti „KLM Group“ rinkos dalį, pateiktą pranešimo 62 puslapyje. „Transavia“ reguliarių skrydžių įtraukimas į rinką būtų neabejotinai lėmęs žymų bendros rinkos padidėjimą, kadangi tokių atveju taip pat reiktų įtraukti ir kitų vežėjų reguliarius skrydžius. ...“⁽³³⁾.

(31) Informacija, kurią CO formoje reikėjo pateikti apie rinkos apibrėžimą, apibūdinta 6 skyriuje. 6.1 poskyryje naudojamas toks nagrinėjamos produktų rinkos apibrėžimas: „Nagrinėjama produktų rinka apima visus produktus ir (arba) paslaugas, kurias vartotojas laiko sukeičiamomis arba pakeičiamomis dėl produktų savybių, jų kainų ir vartojimo paskirties. Kai kuriais atvejais nagrinėjama produktų rinka gali apimti daug atskirų produktų ir (arba) paslaugų, kurioms būdingos beveik identiškos fizinės arba techninės savybės ir kurias galima sukeisti.“.

(32) Turint omenyje faktą, kad tam tikros vietos „Transavia“ reguliariuose skrydžiuose parduodamos kelionių organizatoriams už tą pačią kainą ir esant tai pačiai ekonominei sąlygai (garantijai) kaip ir vietos užsakomuosiuose skrydžiuose, Komisija mano, kad šie pardavimai sudaro tos pačios produktų rinkos dalį. Tai, kad pagal tokį rinkos apibrėžimą kitų aviakompanijų reguliariuose skrydžiuose parduodamos vietos galbūt taip pat turėjo būti įtrauktos į nagrinėjamą produktų rinką, negali būti laikoma veiksnium, leidžiančiu KLM praleisti šią informaciją.

(33) Komisija pažymi, kad KLM manė, kad kelionių organizatoriams parduodamos vietos reguliariuose „Transavia“ skrydžiuose nesudaro tos pačios rinkos dalies kaip ir užsakomuosiuose skrydžiuose parduodamos vietos. Tačiau, net remiantis tokia prielaida, šie veiksmas turėjo būti paminėti atsakant į CO formos 6.2 klausimą kaip veiksmas „rinkoje, glaudžiai susijusioje su paveikta rinka“ (vadinamosios „gretimos rinkos“). Klausimo apie gretimas rinkas paskirtis būtent ir yra gauti informaciją tokiais atvejais, kai šalys naudojosi siauresniu nei Komisijos naudojamu rinkos apibrėžimu.

⁽³¹⁾ Daugiau SH&E tyrimu remiamasi pranešimo 7 skyriuje (Informacija apie paveiktas rinkas).

⁽³²⁾ Pranešimas, p. 34.

⁽³³⁾ 1998 m. rugsėjo 18 d. KLM laiškas.

(34) KLM išsamiai paaiškino, kodėl, jos manymu, reguliarius skrydžiai nesudaro nagrinėjamos produktų rinkos dalies ir todėl suprato, kad tai buvo glaudžiai susijusi rinka. Atsakydama į 6.2 klausimą apie gretimas rinkas, atitinkamą skyrių KLM užpildė. KLM rėmėsi savo ir „Martinair“ akcijų paketais turizmo kelionių organizatorių kompanijose ir tuo, kad ji dalyvauja kompiuterinėje rezervavimo sistemoje. Toliau konstatuojama, kad „Martinair“ vykde užsakomuosius skrydžius į kitas paskirties vietas (Karibų jūros regioną) ir kad KLM ir „Martinair“ vykde reguliarius skrydžius į įvairias kitas paskirties vietas⁽³⁴⁾. Šis teiginys apie užsakomuosius ir reguliarius skrydžius rodo, kad KLM suprato klausimą apie gretimas rinkas. Tačiau KLM ten nepaminėjo „Transavia“ reguliarių skrydžių. Tokiame kontekste išsamus KLM pateikiamas kitų gretimų veiklų aprašymas susistiprina išpūdį, kad informacija yra išsami ir nepaminėjimas įgyja klaidinančių pobūdį.

V. TEISINIS ĮVERTINIMAS

1. Informacija apie „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietas

(35) CO formos 40 puslapyje esančioje lentelėje pateikta informacija apie „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietas yra neteisinga tuo, kad mažiausiai 10 paskirties vietų, dauguma iš jų labai svarbių, nėra paminėtos. Neteisingą informacijos pobūdį stiprina teiginys prieš lentelę, kad „Transavia“ ir „Martinair“ užsakomųjų skrydžių paslaugos žymiai viena kitą papildo⁽³⁵⁾. Lentelė sudaro neteisingą išpūdį, kad „Transavia“ ir „Martinair“ skrydžiai sutampa tik iš dalies, nes joje praleistos svarbios paskirties vietos Ispanijoje, Portugalijoje ir Graikijoje. 39 puslapyje pateiktas nurodymas į paslaugas kaip į viena kitą papildančias negali būti suprantamas tik kaip susijęs su lėktuvų dydžiu, turint omenyje teiginio pateikimo kontekstą – prieš pat yra lentelė. Be to, teiginys, kad „Transavia“ vykdo skrydžius į „kitas“ paskirties vietas nei „Martinair“ sustiprina klaidingą išpūdį, kurį skaitytojui sudaro lentelė.

(36) Neteisingos informacijos pateikimas liudija didelį aplaidumą. Net jeigu sutinkama su šalių pateiktu paaiškinimu, kad buvo naudotasi „Transavia“ skrydžio metu platinamu žurnalu, tai susiję su dideliu aplaidumu. Skrydžio metu platinamas žurnalas – tai reklaminė arba skatinamoji brošiūra, kuri nebūtinai garantuoja pateikiamos informacijos tikslumą. Šalys turėjo naudotis patikimesniu informacijos šaltiniu, pavyzdžiui, vidine „Transavia“ statistika arba „Transavia“ tvarkaraščiu, kuris vėliau buvo atsiųstas Komisijai. Kadangi „Transavia“ yra visiškai kontroliuojama dukterinė įmonė, KLM ši informacija buvo lengvai prieinama.

(37) Taigi tai, kad KLM nepateikė teisingos informacijos šiuo klausimu, sudaro pažeidimą, už kurį pagal Susijungimų reglamento 14 straipsnio 1 dalies b punktą galima skirti baudą.

2. Informacija apie „Transavia“ reguliarius skrydžius

(38) Informacijos, nurodančios, kad „Transavia“ vykdo reguliarius skrydžius į paskirties vietas Viduržemio jūros regione ir kad „Transavia“ parduoda vietas šiuose skrydžiuose turizmo kelionių organizatoriams, nepaminėjimas lemia, kad apie „Transavia“ pateikta informacija yra ir klaidinanti, ir neteisinga pagal Susijungimų reglamento 14 straipsnio 1 dalies b punktą.

(39) „Transavia“ reguliarių skrydžių į Viduržemio jūros regione esančias paskirties vietas nepaminėjimas visos kitos CO formoje pateiktos informacijos kontekste nėra tiesiog paprastas praleidimas, o, kaip paaiškinta pirmiau (III ir IV skyriai), iš esmės klaidina skaitytoją, kadangi pateikia iškreiptą realių faktų vaizdą. Todėl informacija yra ir neteisinga, ir klaidinanti pagal Susijungimų reglamento 14 straipsnio 1 dalies b punktą.

(40) Komisija negali atmesti galimybės, kad KLM sąmoningai nuslėpė informaciją apie reguliarius „Transavia“ skrydžius. Su tuo susijęs mažiausiai didelis aplaidumas, kadangi informacija, jos svarba ir reikalavimas pateikti ją CO formoje žinomas arba turėjo būti gerai žinomas KLM.

(41) Todėl tai, kad KLM neįtraukė šios informacijos, taip pat sudaro pažeidimą, už kurį galima paskirti baudą.

VI. BAUDŲ SKYRIMAS

(42) Remdamasi Susijungimų reglamento 14 straipsnio 1 dalies b punktu, Komisija gali skirti įmonėms baudas nuo 1 000 EUR iki 50 000 EUR, jeigu jos sąmoningai ar dėl aplaidumo pateikia neteisingą ar klaidinančią informaciją pranešime pagal Susijungimų reglamento 4 straipsnį. Pagal 14 straipsnio 3 dalį, nustatydama baudos dydį, Komisija atsižvelgia į pažeidimo pobūdį ir jo sunkumą. Todėl Komisija atsižvelgia į visas sunkinančias ar lengvinančias aplinkybes.

1. Pažeidimo pobūdis

(43) Pažeidimą sudaro tai, kad KLM pateikė pagal Susijungimų reglamento 14 straipsnio 1 dalies b punktą neteisingą ir klaidinančią informaciją. Šios neteisingos ir klaidinančios informacijos suteikimas liudijo mažiausiai didelį aplaidumą.

2. Pažeidimo sunkumas

(44) KLM Susijungimų reglamento pažeidimas turėtų būti laikomas rimtu pažeidimu dėl toliau pateikiamų priežasčių:

⁽³⁴⁾ Pranešimas, p. 47.

⁽³⁵⁾ Pranešimas, p. 39.

a) Neteisingos ar klaidinančios informacijos svarba

- (45) Aišku, kad informacija apie sutampančias atskiras šalių aptarnaujamąsias paskirties vietas yra svarbi pateikiant veiksmų įvertinimą konkurencijos atžvilgiu, nepaisant, ar nagrinėjama rinką sudaro atskiri maršrutai, ar visos arba tam tikros paskirties vietos Viduržemio jūros regione. Nepaminėtos „Transavia“ paskirties vietos yra reikšmingos atostogų paskirties vietos Ispanijoje, Portugalijoje ir Graikijoje, pritraukiančios didelius keleivių srautus. Informacija, kad „Transavia“ vykdo skrydžius į visas svarbias „Martinair“ aptarnaujamąsias paskirties vietas, taip pat yra svarbi ir įvertinant realios konkurencijos tarp „Martinair“ ir „Transavia“ dydį, ypač šią informaciją vertinant iš šalių kartojamų teiginių, kad „Martinair“ ir „Transavia“ veiklos yra viena kitą papildančios, konteksto⁽³⁶⁾.

- (46) Informacija, kad „Transavia“ lygiagrečiai vykdo reguliarius ir užsakomuosius skrydžius į daug svarbių atostogų paskirties vietų, taip pat yra akivaizdžiai reikšminga įvertinant „Transavia“ padėtį rinkoje. Neatsižvelgiant į tai, ar reguliariuose skrydžiuose parduodamos vietos sudaro nagrinėjamos produktų rinkos dalį, ar nesudaro, informacija apie tai, kad „Transavia“ vykdo daug reguliarių skrydžių į jos per užsakomuosius skrydžius aptarnaujamąsias paskirties vietas, yra svarbi įvertinant „Transavia“ galią šių maršrutų rinkoje.

b) KLM nurodyti lengvinantys veiksniai

- (47) KLM pabrėžia, kad ruošdama pranešimą ji keletą kartų buvo susitikusi su Komisija, kad šių susitikimų metu ji aptarė keletą pranešimo versijų ir kad ji sąžiningai sutiko su Komisijos pasiūlymais ir pastabomis. Ji taip pat atkreipia dėmesį, kad pranešimas šiuo klausimu buvo labai komplikotas, kadangi trūko lengvai prieinamų duomenų. KLM toliau teigia, kad nėra įrodyta, kad ji pateikė „neteisingą ar klaidinančią“ informaciją ir, bet kuriuo atveju, turint omenyje konkrečias bylos aplinkybes, toks suteikimas negali sudaryti pagrindą skirti baudą. Komisija negali pritarti šiai nuomonei dėl toliau nurodytų priežasčių.

i) „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietos

- (48) Prieštaravimų pareiškimo komentaruose KLM aiškina, kad „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietos buvo praleistos dėl administracinės klaidos⁽³⁷⁾. KLM toliau tvirtina, kad klaida turėjo būti bet kam akivaizdi.
- (49) KLM tvirtina, kad minėta lentelė buvo pridėta prie CO formos teksto tik Komisijai pareikalavus ir kad besitęsiančio 1998 metų vasaros sezono metu išsamūs duomenys apie rinkos dalį dar nebuvo prieinami. Tačiau pranešimo 40 puslapyje esanti lentelė nėra pateikiama

kaip SH&E tyrimo informacijos, minėtos šio sprendimo 26 dalyje, priedėlis ar atnaujinimas. Ja iliustruojamas KLM teiginys, kad „Transavia“ ir „Martinair“ veiklos „žymiai viena kitą papildo“. KLM tvirtinimas, kad nagrinėjant šią lentelę buvo galima ją sieti su tyrimu, nepagrįstas, kadangi tyrimas niekur net nėra minimas.

- (50) KLM tvirtinimas, kad neteisingas lentelės pobūdis buvo akivaizdus, taip pat nepagrįstas. Jeigu KLM, žymiai geriau informuota apie savo veiklas nei bet kas kitas, nepastebėjo, kad praleistos užsakomųjų skrydžių paskirties vietos, tai reiškia, kad tai nebuvo tokia akivaizdi klaida, kurią būtų galėjęs pastebėti bet koks atidus skaitytojas.

- (51) KLM pabrėžia, kad ji neketino nuslėpti šios informacijos nuo Komisijos ir kad pastaroji perdėjo KLM administracinės klaidos dydį. Tačiau paaiškinimas, kaip KLM rinko informaciją apie „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietas, rodo didelį aplaidumą. Tai, kad informacija grindžiama skrydžio metu platinamu žurnalu, o ne patikimesniu šaltiniu, rodo, kad pareiga kruopščiai atrinkti reikalingą informaciją buvo šurkščiau pažeista, ypač turint omenyje, kad „Transavia“ yra visiškai kontroliuojama dukterinė įmonė.

ii) „Transavia“ reguliarūs skrydžiai

- (52) KLM tvirtina, kad, bendraudama su Komisija, ji niekada neslėpė, kad „KLM Group“, įskaitant jos dukterinę įmonę „Transavia“, vykdo reguliarius skrydžius apskritai Europoje ir konkrečiai Viduržemio jūros regione. Ji taip pat teigia, kad būtų pateikusi daugiau informacijos apie „Transavia“ reguliarius skrydžius, jei Komisija būtų jos pareikalavusi derybų iki pranešimo pateikimo metu. KLM remiasi SH&E tyrimu, kuriame, kaip ji tvirtina, aiškiai parodoma, kad 47 % visų vykstančių atostogauti olandų naudojami reguliariais skrydžiais. KLM teigia, kad būtų neįmanoma, kad didelė dalis šių keleivių nebūtų priskirta KLM grupei.

- (53) Iki pranešimo pateikimo vykusius susitikimus metu diskusijos daugiausia buvo susijusios su rinkos apibrėžimo aiškinimu. Komisija pripažįsta, kadangi KLM nepaaiškino, kad „Transavia“ parduoda daug vietų savo reguliariuose skrydžiuose visaapimančių kelionių organizatoriams, Komisija iš pradžių neketino atsižvelgti į šią veiklą apibrėždama rinką. Tačiau tai nepanaikina KLM įsipareigojimo pateikti visą informaciją apie šią veiklą, bent jau atsakant CO į formos 6.2 klausimą⁽³⁸⁾. Be to, SH&E

⁽³⁶⁾ Pranešimas, p. 32 ir p. 39, 1998 m. rugsėjo 9 d. laiškas, p. 5.

⁽³⁷⁾ Žr. šio sprendimo 24 dalį.

⁽³⁸⁾ Tokia informacija buvo pateikta 1998 m. gruodžio 21 d. pranešime.

tyrime pateikta informacija yra susijusi su visais Nyderlandų atostogautojais, ne tik su klientais, perkančiais organizuotas keliones iš kelionių organizatorių. Todėl nebuvo įmanoma iš šios informacijos padaryti išvados, kad „Transavia“ parduodavo vietas savo reguliariuose skrydžiuose visaapimančių kelionių organizatoriams. Visuose pirminiuose dokumentuose informacija apie „Transavia“ buvo pateikta taip, kad nebuvo tikėtina, kad Komisijai kils tokių klausimų. „Transavia“ buvo visuomet pristatoma kaip „užsakomųjų skrydžių vykdytoja“. Informacija, kad „Transavia“ taip pat vykdo ir reguliarius skrydžius, buvo pateikta tik galutinės pranešimo versijos 45 p. 11 išnašoje, kurioje kalbama apie „Transavia“ dalyvavimą KLM dažnai skraidančių klientų programoje. Šios informacijos anksčiau pateiktose dokumento versijose nebuvo. Todėl argumentas, kad Komisija galėjo ar turėjo pareikalauti šios informacijos, nepagrįstas.

- (54) KLM toliau tvirtina, kad informacija apie reguliarius skrydžius nepakeitė KLM rinkos dalies ir todėl šios informacijos praleidimas nebuvo reikšmingas. Tačiau reali įmonės rinkos dalis yra tik vienas elementas, nustatant jos galią rinkoje. Tai, kad „Transavia“ teikia reguliarių skrydžių paslaugas į paskirties vietas, kurias ji aptarnauja ir užsakomaisiais skrydžiais, akivaizdžiai yra veiksnys, galintis prisidėti prie jos galios šiuose maršrutuose ir todėl svarbus Komisijos įvertinimui konkurencijos atžvilgiu dėl susijungimo. Atitinkamai esminis Komisijos bylos įvertinimas ir bet kokių priemonių, kurių gali būti pareikalauta, pobūdis ir apimtis, gali būti paveiktas Komisijos turimos informacijos (arba jos trūkumo), kad tokie skrydžiai yra vykdomi, koks jų pobūdis ir mastas.
- (55) Pavyzdžiui, jeigu „Transavia“ tikrai nebūtų vykdžiusi reguliarių skrydžių į šias paskirties vietas, galima būtų argumentuoti, kad kitoms reguliarius skrydžius tiekiančioms aviakompanijoms būtų sąlyginai lengva užsiimti tokia veikla, parduodant vietas asmenims ir turizmo kelionių organizatoriams, ir todėl susijungimas turėtų būti leistas. Atitinkamai, jei būtų nustatyta galima dominuojanti padėtis kai kuriuose iš susijusių maršrutų, priemonės jai ištaisyti, skirtos tik „Martinair“ skrydžiams, arba tik „Transavia“ užsakomiesiems skrydžiams, galėjo būti nepakankamos, kadangi jos nepaveiktų arba jose nebūtų skiriamas dėmesys tam, kad „Transavia“ parduoda daug vietų savo reguliariuose skrydžiuose šiais maršrutais.

3. Baudos dydis

- (56) Pagal Susijungimų reglamentą pradedamose procedūrose labai svarbu, kad susijungimo šalys teikiamame pranešime pateiktų visą informaciją. Šie suvaržymai reiškia, kad firmos, pateikdamos smulkia informaciją apie susijungimą, privalo būti ypatingai kruopščios.

- (57) Šioje byloje KLM pateikė neteisingą bei klaidinančią informaciją ir buvo mažiausiai labai aplaidi. Be to, ši informacija buvo aiškiai svarbi sandomo įvertinimui konkurencijos atžvilgiu.
- (58) KLM pateikė teisingą informaciją ne savo iniciatyva, o po Komisijos atlikto tyrimo. Iš atsakyme į prašymą pateikti informaciją pateiktos informacijos nebuvo įmanoma gauti visos informacijos dėl papildomų „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietų ir ši informacija galų gale buvo patvirtinta žodžiu. Informacija, kad „Transavia“ teikia reguliarius skrydžius į paskirties vietas Viduržemio jūros regione, buvo pateikta atsakant į prašymą pateikti informaciją. Tai, kad KLM parduoda reguliariųjų skrydžių vietas turizmo kelionių organizatoriams pagal tokias pat ekonomines sąlygas kaip ir užsakomųjų skrydžių, bei šios veiklos svarba buvo visiškai patvirtinta tik 1998 m. gruodžio 21 d. pranešime ir tolimesniu Komisijos tyrimu dėl šio pranešimo pateiktos informacijos.
- (59) Vertinant KLM elgesį, reikia atkreipti dėmesį ir į tai, kad KLM yra stambi Europos kompanija, Europoje vykdomi plačią verslo veiklą. KLM taip pat yra teikusi pranešimų pagal Susijungimų reglamentą.
- (60) Siekdama sušvelninti nusižengimą, KLM trumpai pareiškė (plačiau apibūdinta 47-55 dalyse), kad pažeidimai, kuriuos ji įtariama padariusi, nebuvo tyčiniai, kad Komisija turėjo pastebėti, kad trūksta informacijos ir pareikalauti jos per laiką iki pranešimo pateikimo (kuris šiuo atveju buvo pakankamai ilgas) ir, kad trūkstama informacija neturėjo lemiamos reikšmės bylos nagrinėjimo rezultatui.
- (61) Komisija mano, kad šių pareiškimų reikšmė pažeidimo sunkumui yra nedidelė ir todėl negali žymiai paveikti skirtinos baudos dydžio. Nėra jokių įrodymų, kad pažeidimai buvo tyčiniai ir KLM dalyvavimas bendravime su Komisija iki pranešimo pateikimo rodo, kad KLM bent jau norėjo užtikrinti, kad jos pranešimas būtų priimtinas. Nepaisant to, būtent KLM buvo atsakinga už tai, kad visa svarbi informacija būtų pateikta ir ji neparodė deramo atidumo vykdydama šią užduotį. Abiem atvejais aplaidumas, susijęs su pažeidimais, yra labai didelis. KLM neturėjo pasitikėti skrydžių metu platinamu žurnalu kaip tokios esminės informacijos kaip „Transavia“ užsakomųjų skrydžių paskirties vietos šaltiniu. Ji galėjo suteikti informacijos apie „Transavia“ reguliarius skrydžius ir turėjo įvertinti tokio veiksmo svarbą, net Komisijai nepateikus konkretaus reikalavimo ar priminimo. Be to, lieka didelė tikimybė, kad, jeigu Komisija nebūtų nustačiusi, kad trūksta kurio nors iš nepateiktos informacijos elementų, jų nebuvimas būtų paveikęs esminį sprendimą dėl susijungimo ir toks sprendimas galėjo būti naudingas KLM.

- (62) Remdamasi viskuo, kas pirmiau minėta, ir atsižvelgdama į bylos aplinkybes, Komisija mano, kad yra tinkama skirti 40 000 EUR baudą KLM, remiantis Susijungimų reglamento 14 straipsnio 1 dalies b punktu,

Pasibaigus šiam laikotarpiui, automatiškai skaičiuojami delspiniai pagal Europos centrinio banko atpirkimo sandoriams taikomą normą nuo pirmos šio sprendimo priėmimo mėnesio darbo dienos, tai yra 3 % ir 3,5 procentinių punktų suma, iš viso 6,5 %.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

3 straipsnis

1 straipsnis

Šiuo sprendimu pagal Reglamento (EEB) Nr. 4064/89 14 straipsnio 1 dalies b punktą „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.“ (KLM) skiriama 40 000 EUR bauda už neteisingą ir klaidinančią informaciją pagal minėtą reglamentą 1998 m. rugsėjo 1 d. pateiktame pranešime Komisijai.

Šis sprendimas skirtas:

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
Amsterdamseweg 55
NL-1182 GP Amstelveen.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodyta bauda sumokama per tris mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą į Europos Komisijos sąskaitą Nr. 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond Point Schuman 5, B-1040 Briuselis.

Priimta Briuselyje, 1999 m. gruodžio 14 d.

Komisijos vardu
Mario MONTI
Komisijos narys