

## II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 4. november 1988

om en procedure i henhold til EØF-Traktatens artikel 86  
(IV/32.318, London European — Sabena)

(Kun den franske og den nederlandske udgave er autentisk)

(88/589/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE  
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det  
Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar  
1962, første forordning om anvendelse af Traktatens  
artikel 85 og 86<sup>(1)</sup>, senest ændret ved akten vedrørende  
Spaniens og Portugals tiltrædelse, særlig artikel 3,

under henvisning til den begæring, som London  
European Airways PLC, Luton International Airport,  
Bedfordshire LU2 9LY, Det Forenede Kongerige, indgav  
den 22. april 1987 i henhold til artikel 3 i forordning nr.  
17 med det formål at få konstateret, at Sabena, Belgian  
World Airlines, 35, rue Cardinal Mercier, B-1000 Bruxel-  
les, har overtrådt bestemmelserne i artikel 86,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 6. maj  
1987 om at indlede en procedure,

efter at have givet Sabena lejlighed til at udtale sig vedrø-  
rende de af Kommissionen fremførte klagepunkter, jf.  
artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 17, samt Kommissio-  
nens forordning nr. 99/63/EØF af 25. juli 1963 om udta-  
lelser i henhold til artikel 19, stk. 1 og 2, i Rådets forord-  
ning nr. 17<sup>(2)</sup>,

efter høring i Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og  
Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

## I. SAGSFREMSTILLING

## Indledning

- (1) Denne beslutning udgør Kommissionens reaktion  
på en begæring indgivet i henhold til artikel 3 i  
forordning nr. 17 af London European Airways  
PLC, i det følgende benævnt »London European«,  
et privat britisk luftfartsselskab. London European  
hævdede, at Sabena, Belgian World Airlines, i det  
følgende benævnt »Sabena«, havde overtrådt EØF-  
Traktatens artikel 86 ved at misbruge sin domine-  
rende stilling på markedet for edb-pladsreservation  
på fly i Belgien. London European har desuden  
anmodet om vedtagelse af en beslutning om forelø-  
bige forholdsregler.

Misbruget påstås at tage form af nægtelse fra  
Sabenas side af at imødekomme London Europeans  
anmodning om at få adgang til edb-pladsreserva-  
tionssystemet Saphir, der administreres af Sabena.  
Ifølge London European har Sabena med denne  
nægtelse af adgang til systemet benyttet sin magt-  
stilling på markedet for pladsreservationssystemer  
til at kræve et bestemt lufttakstniveau overholdt  
eller stillet som betingelse for adgang til Saphir-  
systemet, at London European godkender ydelser,  
som ikke har nogen forbindelse med pladsreserva-  
tionssystemets formål.

<sup>(1)</sup> EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.

<sup>(2)</sup> EFT nr. 127 af 20. 8. 1963, s. 2268/63.

- (2) Den af London European påklagede adfærd skulle være indledt i begyndelsen af 1987, hvor repræsentanter for London European og Sabena mødtes for at diskutere spørgsmålet om London Europeans adgang til Saphir-systemet og subsidiært en række kontraktbetingelser vedrørende Sabenas groundhandling af London Europeans fly. På disse møder skulle Sabena have nægtet det britiske luftfartsselskab adgang til Saphir-systemet med den begrundelse, at London Europeans takster på ruten Luton-Bruxelles var for lave. Sabena skulle endvidere have anført, at det ville give London European adgang til Saphir-systemet, forudsat at London European indgik en kontrakt med Sabena om groundhandling af London Europeans fly.
- (3) I april 1987 foretog Kommissionen en kontrolundersøgelse hos Sabena i henhold til artikel 14, stk. 3, i forordning nr. 17. Efter denne kontrolundersøgelse meddelte Kommissionen Sabena, at den agtede at udarbejde en beslutning om foreløbige forholdsregler. Kommissionen meddelte dog samtidig Sabena, at en beslutning om foreløbige forholdsregler ikke længere ville være nødvendig, hvis Sabena ændrede holdning med hensyn til London Europeans adgang til Saphir-systemet, og at en sådan reaktion ville blive taget positivt i betragtning i den efterfølgende del af proceduren efter EØF-Traktatens artikel 86. Et par uger senere meddelte Sabena Kommissionen, at selskabet havde besluttet uden nogen form for forskelsbehandling at optage London European i pladsreservationssystemet Saphir på normale handelsvilkår, som aftales mellem virksomheder.

#### Virksomhederne

- (4) Sabena er et luftfartsselskab, hvis aktiemajoritet indehaves af den belgiske stat. Dets hovedvirksomhed er at præstere lufttransportydelser. Ud over disse egentlige transportydelser præsterer Sabena andre tjenesteydelser, der som sådan ikke har berøring med transportydelser. To eksempler herpå er tjenesteydelser i form af groundhandling og edb-pladsreservation via Saphir-systemet. Sabena havde i 1986 en omsætning på 39 mia bfr. (896 mio ECU) og et nettooverskud på 146 mio bfr. (3,35 mio ECU).
- (5) London European er et luftfartsselskab, etableret i Det Forenede Kongerige, hvis kapital indehaves af privatpersoner. London European flyver i øjeblikket mellem Luton og Bruxelles og Amsterdam med to daglige afgange (undtagen lørdag).

#### Saphir-systemet

- (6) Saphir-systemet er et edb-system, som sætter rejsebureauerne i stand til at konsultere de deri optagne

luftfartsselskabers fartplaner, takster, pladsreservationssituationen og at foretage reservationer. Med dette reservationssystem undgår rejsebureauerne at skulle indtelefonere hver enkelt reservation til det pågældende luftfartsselskab. Reservationen foretages direkte af rejsebureauet på grundlag af de data, systemet opgiver.

- (7) Saphir-systemet, der anvendes i Belgien, er Alpha 3-systemet, som er udviklet af Air France. Sabena forvalter alene systemet og har alene beføjelse til at give eller nægte adgang til systemet. Systemet fungerer på grundlag af gensidighedsprincippet: Sabena accepterer at optage andre luftfartsselskaber i systemet gratis, hvis disse på deres side gør det samme. Når en sådan gensidighed ikke er mulig, som det er tilfældet i den foreliggende sag, opkræver Sabena et gebyr hos det luftfartsselskab, som benytter systemet.

#### Sabenas kommercielle adfærd over for London European

- (8) Under det kontrolbesøg i henhold til artikel 14, stk. 3, i forordning nr. 17, der blev aflagt den 30. april 1987 i Sabenas lokaler, blev der blandt de ansvarlige funktionærers sagsakter fremfundet dokumenter vedrørende møderne mellem repræsentanter for Sabena og for London European. Dokumenterne indeholder i hovedtræk følgende oplysninger:

- (9) På et møde i London i begyndelsen af marts 1987 meddelte Sabenas repræsentant Verdonck (notat af 6. marts 1987) repræsentanterne for London European, at »medmindre Sabena ser en positiv kommerciel interesse i et samarbejde, (enten som følge af en ændring af London Europeans takster i retning af IATA-takstniveauet, eller et betydeligt interlining-bidrag eller en groundhandling-kontrakt), vil Sabena ikke tillade bekendtgørelse af London Europeans flyvetider og takster i sit reservationssystem eller benyttelse af systemet«. »Skulle interesserne være sammenfaldende, vil vi eventuelt kunne (understreget i teksten) overveje benyttelse af Saphir mod erlæggelse af et beløb på ca. 75 bfr. pr. reserveret plads«. Det hed længere oppe i dette notat, at »selskabet (London European) således udgør en potentiel fare for trafikken ab Belgien«. Det anføres to afsnit længere oppe i notatet, at London Europeans takst ab Belgien udgjorde halvdelen af Sabenas takst. Senere hedder det følgende: »de (London European) har praktisk taget intet at tilbyde SN, idet deres takststruktur og begrænsede flyveplan praktisk taget udelukker enhver mulighed for interlining via BRU. For at kunne trænge ind

på det belgiske marked er det derfor nødvendigt for dem at blive optaget i Saphir, og det er den eneste form for samarbejde, de ønsker».

I en svarnote udtaler Van Gulck (Sabena — Bruxelles), at han ligeledes har haft møde med repræsentanterne for London European og givet dem en lignende besked.

- (10) I et notat af 20. marts 1987 anfører Verdonck, at »repræsentanterne for London European på ny er blevet oplyst om, at de uden en groundhandling-kontrakt ikke havde nogen chance for at blive optaget i Saphir». Den pris, som Sabena i sidste ende tilbød for de via Saphir-systemet præsterede tjenester, var på 75 bfr. pr. reserveret plads. Det nævnes endvidere i notatet, at Sabena i betragtning af London Europeans takster havde interesse i så vidt muligt at dække sit eventuelle passagertab ind ved hjælp af groundhandling-kontrakten og indtægter via Saphir: Verdonck insisterede endelig på, at Saphir-kontrakten og groundhandling-kontrakten skulle sammenknyttes.

I et notat af 31. marts 1987 gentager Verdonck, at de to kontrakter (groundhandling og Saphir) »er indbyrdes forbundne, accept af begge kontrakter eller ingen af dem».

I et telegram af 1. april 1987 fra Cooleman (Sabena — Bruxelles) til Verdonck strammer Sabena sine krav: »på mødet den 31. marts blev det besluttet at nægte LEA optagelse i Saphir. Stop. Eventuel groundhandlingkontrakt ændrer intet herved».

Denne holdning bekræftes ved et notat af 8. april 1987 fra Dekker (Sabena — Bruxelles): »jeg skal hermed bekræfte, at jeg har fastholdt vores beslutning om ikke at acceptere London European i vores distributions- og reservationssystem i Belgien.

NB: De vil sandsynligvis overdrage deres groundhandling til Belgavia».

I et notat af 9. april 1987 nævner en af de ansvarlige for Sabenas juridiske afdeling, at Sabenas adfærd ifølge ham kunne give anledning til sanktioner fra Kommissionens side på grundlag af EØF-Traktatens artikel 86.

- (11) Sabena har desuden fastlagt en lignende politik over for andre luftfartsselskaber, selv om det ikke ser ud til, at den nogensinde har været bragt i anvendelse. Verdonck nævner således i et notat af 18. februar 1987, i relation til behandlingen af en anmodning fra et andet selskab om adgang til systemet, at kun såfremt Sabena fik overdraget groundhandling-opgaverne, ville Sabena undersøge muligheden for mod vederlag at bekendtgøre dette andet luftfartsselskabs tjenesteydelser i Saphir. I et

notat af 5. marts 1987 bekræfter Godderis (Sabena — Bruxelles), at det pågældende luftfartsselskab ikke vil modtage nogen form for bistand, eftersom det har overdraget sin groundhandling til en anden virksomhed.

- (12) I et notat af 13. marts 1987 bekræfter Verdonck i forbindelse med optagelsen af et andet luftfartsselskab i Saphir-systemet Sabenas holdning: der gives kun adgang til Saphir-systemet, hvis der foreligger andre kommercielle interesser såsom en groundhandling-kontrakt, interlining-trafik osv. ... Prisen kan hæves eller sænkes i forhold til interesser på andre områder.

## II. RETLIG VURDERING

### Det relevante marked

#### a) Det relevante produktmarked

- (13) For at fastslå, om Sabena indtager en dominerende stilling efter artikel 86, må der først og fremmest foretages en definition af det relevante marked, dvs. samtlige produkter, der kan træde i hinandens sted, på et givet geografisk område, hvor konkurrencebetingelserne er tilstrækkelig ensartede til, at de berørte virksomheders økonomiske indflydelse kan vurderes.
- (14) Kommissionen konstaterer, at alle de større europæiske luftfartsselskaber har udviklet edb-pladsreservationssystemer for fly eller indgået aftaler om adgang til sådanne systemer. Selv om der på nuværende tidspunkt stadig findes andre reservationssystemer, som ikke er edb-baserede, vil sidstnævnte reservationssystem hurtigt afløse de andre former for reservation. Fordelene ved edb-reservationssystemet (hurtighed, det store antal informationer, omgående reservation og udstedelse af billetter, vedvarende ajourført information ...) er så store, at anden endnu bestående service på området ikke kan sidestilles hermed. Det gælder således rejsebureauers konsultation af flyveplaner og takster. Det samme gælder for lufttransportvirksomheders vedkommende reservation pr. telefon. Selv om London European med henblik på fremme af sine transportydelser mellem Bruxelles og Luton selv benytter denne sidste form for reservation, viser London Europeans indtrængende forsøg på at få adgang til Saphir-systemet, at en sådan adgang er af altafgørende betydning for et selskab, som søger at konkurrere med selskaber, der allerede er etableret på markedet. Systemet med reservation pr. telefon kan dog stadig betragtes som et supplement, især for virksomheder med få afgang og lavere takster end deres konkurrenter. Muligheden for at tilbyde kunderne edb-reservation er under alle omstændigheder et vigtigt element i en salgspolitik.

- (15) Det særlige kendetegn ved det pågældende produkt er, at der er et mellemprodukt mellem rejsebureauer og luftfartsselskaber. Luftfartsselskaberne har, som det er tilfældet i den foreliggende sag for London European, interesse i, at deres afgang er registreret i et reservationssystem, således af rejsebureauer, der råder over dette system, kan tilbyde kunderne disse afgang.

Det relevante marked har således to aspekter: for det første markedet for udbud af tjenesteydelser i form af edb-pladsreservation på fly, foretaget af en virksomhed, som driver et sådant edb-reservationssystem til en eller flere lufttransportvirksomheder; for det andet markedet for udbud af dette system foretaget af denne virksomhed til rejsebureauer. Dette er gunden til, at der ved undersøgelsen af, om Sabena indtager en dominerende stilling på dette marked for udbud af tjenesteydelser i form af edb-pladsreservation på fly, både må tages hensyn til Saphir-systemets andel af markedet i forhold til andre edb-reservationssystemer og til denne andel på markedet for udbud af systemet til rejsebureauer.

b) *Det relevante geografiske marked*

- (16) Det geografiske marked, der skal tages i betragtning, er det belgiske marked. Det er på dette marked, at kunder med bopæl i Belgien foretager deres pladsreservation på fly. Forretningerne foregår i en enkelt valuta, belgiske francs, og rejsebureauerne opererer på et enkelt marked, det nationale belgiske marked.

Kommissionen og Domstolen har udtrykkeligt erkendt, at »såvel store som mellemstore landes områder«<sup>(1)</sup>, udgør en væsentlig del af fællesmarkedet. Det kan heraf udledes, at det belgiske område opfylder kriteriet med hensyn til udstrækning.

Kommissionen konkluderer heraf, at det relevante marked med henblik på anvendelsen af artikel 86 er markedet for udbud af tjenesteydelser i form af edb-pladsreservation på fly i Belgien.

**Forordning nr. 17**

- (17) Hvad angår spørgsmålet om forordning nr. 17 finder anvendelse på edb-systemer for pladsreservation på fly, skal det i første række påpeges, at nævnte forordnings anvendelsesområde, hvad angår transportsektoren, alene er begrænset ved Rådets forordning nr. 141<sup>(2)</sup> og ikke ved bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 eller (EØF) nr. 3976/87<sup>(3)</sup>.

(1) For Belgiens vedkommende, se navnlig sag 127/73, BRT — SABAM, Sml. 1974, s. 313.

(2) EFT nr. 124 af 28. 11. 1962, s. 2751/62.

(3) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 1 og 9.

Ifølge artikel 1 i forordning nr. 141 finder forordning nr. 17 ikke anvendelse på dominerende stillinger på transportmarkedet.

Denne bestemmelse, der begrænser anvendelsesområdet for artikel 17, bør fortolkes snævert. Der kan således ikke være tvivl om, at virksomhed i tilslutning til aktiviteter på transportmarkedet ikke kan henvføres under denne undtagelse og derfor fortsat er omfattet af forordning nr. 17.

- (18) Spørgsmålet er herefter, om det pågældende marked som defineret ovenfor faktisk er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 17.
- (19) Da det relevante marked har to aspekter, kan spørgsmålet let besvares, hvad angår forholdet mellem en virksomhed, som driver et edb-reservationssystem, og rejsebureauerne. Der er ingen tvivl om, at forordning nr. 17 finder anvendelse på dette marked. Det står ved magt, at rejsebureauers aktiviteter ikke omfatter transportvirksomhed som sådan<sup>(4)</sup>. Rejsebureauerne udøver således ikke nogen virksomhed, som har direkte berøring med transportmarkedet, således som det kræves i henhold til forordning nr. 141, for at forordning nr. 17 ikke finder anvendelse.
- (20) Hvad angår det andet aspekt af markedet finder forordning nr. 17 ligeledes anvendelse af lignende grunde.

Tjenesteydelser i form af pladsreservation på fly er i mange tilfælde ganske vist forbundet med tjenesteydelser i form af lufttransport, men kun indirekte, og består ikke i levering af lufttransport som sådan. Man kan udmærket forestille sig, at en lufttransportydelse præsteres uden nogen forudgående reservation, hvis der er plads. Reservation er kun et middel til at sikre, at den rejsende kommer afsted på det ønskede tidspunkt, men er på ingen måde uadskilleligt forbundet med den egentlige transportydelse. Som i mange andre sektorer er billet salg en særskilt aktivitet i forhold til den til billetten knyttede ydelse.

Endvidere betyder den omstændighed, at luftfartsselskaberne selv har udviklet deres eget reservationssystem, ikke, at reservation er uadskilleligt forbundet med transport. Der er intet til hinder for, at et selskab, som ikke har nogen forbindelse med luftfartsselskaber, udvikler et sådant system og markedsfører det.

(4) Se i denne forbindelse Rådets direktiv 82/470/EØF af 29. juni 1982 om foranstaltninger til fremme af den faktiske udøvelse af etableringsfriheden og den fri udveksling af tjenesteydelser ved selvstændig virksomhed inden for visse hjælpehverv i forbindelse med transport og rejsebureauvirksomhed og inden for pakhus- og oplagringsvirksomhed (EFT nr. L 213 af 21. 7. 1982, s. 1).

Selv om reservation udgør en integrerende del af salget af tjenesteydelser i form af lufttransport, er dette salg ikke i sig selv en egentlig transportydelse.

Kommissionens beslutning 85/121/EØF (Olympic Airways)<sup>(1)</sup>, hvori det præciseres, at groundhandling-ydelser i sig selv ikke er en transportydelse og derfor er omfattet af forordning nr. 17, underbygger Kommissionens konklusion i nærværende sag; lige så lidt som groundhandling-service som foregår på landjorden før og efter den egentlige transport, kan forvaltningen af en edb-reservationsservice, der ligeledes foregår på landjorden før den egentlige transportydelse, betragtes som henhørende under transportmarkedet; den er derfor omfattet af forordning nr. 17.

- (21) Det skal tillige nævnes, at forordning (EØF) nr. 3976/87 endnu ikke var vedtaget på det tidspunkt, hvor nærværende sag gjorde sig gældende. Men tilblivelseshistorien bag nævnte forordning underbygger Kommissionens teori om, at forordning nr. 17 gælder for tjenesteydelser i form af edb-pladsreservation på fly.

I sit forslag af 8. juli 1986<sup>(2)</sup> til ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 2821/71 af 20. december 1971 om anvendelse af bestemmelserne i Traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis<sup>(3)</sup> går Kommissionen ud fra princippet om, at edb-reservationssystemer ikke henhører under artikel 1 i forordning nr. 17. I begrundelsen til dette forslag fremgår det klart, at aftaler vedrørende pladsreservation og udstedelse af rejsehjemmel ikke er af ren teknisk art og allerede er omfattet af forordning nr. 17. Desuden sidestilles aftaler vedrørende edb-reservationssystemer i betragtningerne i ovennævnte ændringsforslag med aftaler vedrørende tekniske og andre foranstaltninger, som foregår på landjorden i lufthavne.

Kommissionens holdning har vundet tilslutning hos Rådet, som det fremgår af første og anden betragtning til forordning (EØF) nr. 3976/87. Af disse betragtninger fremgår det klart, at forordningen gælder for såvel aftaler, der direkte vedrører lufttransportydelser, som aftaler, der ikke gør det,

idet førstnævnte er omfattet af forordning (EØF) nr. 3975/87 og sidstnævnte af forordning nr. 17.

- (22) Den omstændighed, at Kommissionen i henhold til artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3976/87 kan udstede gruppefritagelsesforordninger med forbehold af anvendelsen af forordning (EØF) nr. 3975/87, er ikke ensbetydende med, at alle de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 2, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3976/87, er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3975/87. Formålet med forordning (EØF) nr. 3976/87 er at indkredse de områder, på hvilke Kommissionen kan indrømme gruppefritagelser. Disse områder dækker såvel lufttransportvirksomhed som sådan som dertil knyttede tjenesteydelser.

Disse to kategorier af tjenesteydelser er kun samlet i samme forordning for fuldstændighedens skyld, og forordningen indskrænker ikke anvendelsesområdet for forordning nr. 17 og 141 i enkelttilfælde. Hvad disse sidstnævnte, angår, finder forordning (EØF) nr. 3975/87 anvendelse, når der er tale om egentlig lufttransportvirksomhed, medens forordning nr. 17 fortsat gælder for alle andre aktiviteter, som ikke er direkte forbundet med transportydelser.

Denne argumentation kommer i øvrigt til udtryk i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2672/88 af 26. juli 1988 om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler mellem virksomheder om edb-reservationssystemer for lufttransportydelser<sup>(4)</sup>. I næstsidste betragtning i denne forordning præciseres det således, at de aftaler, der automatisk fritages, ikke skal anmeldes i henhold til forordning nr. 17.

Artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3976/87, hvori det hedder, at Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Luftfartsområdet, som er nedsat i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87, skal høres, før Kommissionen offentliggør et udkast til forordning og udsteder en forordning, bevirker således heller ikke nogen indskrænkning af anvendelsesområdet for forordning nr. 17 og 141. Artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3976/87 berører på ingen måde de i forordning nr. 17 fastsatte procedurer i tilfælde af krænkelse af konkurrencereglerne, begæring om individuel fritagelse eller meddelelse af negativattest på de områder, som ikke direkte henhører under transportsektoren.

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 46 af 15. 2. 1985, s. 51.

<sup>(2)</sup> EF-Bull. 7/8 — 1986, punkt 2-1-211.

<sup>(3)</sup> EFT nr. L 285 af 29. 12. 1971, s. 46.

<sup>(4)</sup> EFT nr. L 239 af 30. 8. 1988, s. 13.

### Dominerende stilling

- (23) Om Sabena indtager en dominerende stilling, skal vurderes så vel ud fra markedet for udbud af edb-tjenester, foretaget af en virksomhed, der yder sådanne tjenester til rejsebureauer, som markedet for udbud af disse tjenesteydelser til andre lufttransportvirksomheder.
- (24) På førstnævnte af disse markeder skønner Sabena, at Saphir-systemet sandsynligvis tegner sig for en markedsandel på mellem 40 og 50 %.

Selv om Domstolen har udtalt, at en andel på 45 % ikke giver anledning til automatisk at konkludere, at der foreligger markedskontrol, må en sådan kontrol dog vurderes i forhold til konkurrenternes styrke og deres antal (<sup>(1)</sup>), idet forholdet mellem den pågældende virksomheds og dennes konkurrenters markedsandele ligeledes er en nyttig indikation (<sup>(2)</sup>).

Der findes fem andre edb-systemer i Belgien, og godt og vel tyve rejsebureauer benytter et af disse systemer. Den omstændighed, at 118 rejsebureauer benytter Saphir-systemet, må betragtes som et bevis på Sabenas fremtrædende stilling på markedet for udbud af sådanne tjenesteydelser til rejsebureauer.

- (25) Det er endvidere blevet fastslået, at 47 % af reservationerne af flypladser i Belgien på flyvninger mellem Bruxelles og Luton i perioden juni til september 1987 er sket gennem Saphir-systemet. Denne høje procentdel viser klart, at London Europeans succes på ruten Bruxelles-Luton afhæng af dets adgang til Saphir-systemet.
- (26) På det andet af disse markeder indtager Sabena klart en dominerende stilling: alle luftfartsselskaber, som opererer i Bruxelles (med undtagelse af to), er optaget i Saphir-systemet. Dette betyder, at Sabena altid har givet alle selskaber, som anmodede derom, adgang til sit system. Dette antyder endvidere, at det er af allerstørste betydning for et selskab, der vil forsøge at gøre sig gældende i konkurrencen i Belgien, at være optaget i dette system.

Den omstændighed, at to luftfartsselskaber, der opererer i Bruxelles, ikke er optaget i Saphir-systemet, viser blot, at disse selskaber fører deres egen markedsadgangspolitik, som ikke forudsætter, at de er optaget i systemet; grunden hertil er hovedsagelig omkostningsbetonet.

- (27) Under hensyntagen til det ovenfor anførte skønner Kommissionen, at Sabena på det pågældende tids-

punkt indtog en dominerende stilling på det belgiske marked for udbud af tjenesteydelser i form af edb-pladsreservation på fly.

### Misbrug af dominerende markedsstilling

- (28) Spørgsmålet, om Sabenas adfærd udgør et eller flere tilfælde af misbrug af denne dominerende stilling, kan analyseres således:
- (29) Sabenas adfærd kan i første række analyseres som et pressionsmiddel, der sigtede på indirekte at påtvinge London European højere takster end dem, som London European i sin egenskab af uafhængig lufttransportør havde til hensigt at fastsætte under hensyntagen til sin omkostningsstruktur og sin handelsstrategi. Denne praksis, der havde til formål kunstigt at hæve taksterne, er helt uforenelig med en ordning om fri konkurrence.
- (30) Det skal bemærkes, at Sabenas adfærd lige så vel kan analyseres som et forsøg på at begrænse produktionen, afsætningen eller den tekniske udvikling til skade for forbrugerne (artikel 86, litra b), eftersom Sabenas nægtelse af optagelse af London European i sit system ville kunne have fået til følge, at London European måtte opgive sit projekt for oprettelse af en luftrute mellem Bruxelles og Luton.
- (31) Endelig består der ingen forbindelse mellem de to kontrakter, Saphir og groundhandling: formålet med kontrakten om edb-pladsreservation på fly er at sætte rejsebureauerne i stand til hurtigt og på de bedste vilkår at præstere transporttjenesteydelser til de rejsende. Groundhandling-kontrakten vedrører bistand til flyene på landjorden.

Bag Sabenas nægtelse ligger der således som forudsætning for indgåelse af Saphir-kontrakten er krav om London Europeans indgåelse af en groundhandling-kontrakt, som ikke har nogen forbindelse med førstnævnte kontrakts genstand. Denne adfærd udgør dermed et misbrug, der direkte er omhandlet i artikel 86, litra d).

### Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne

- (32) Den pågældende nægtelse fra Sabenas side påvirker samhandelen mellem medlemsstater. For det første er der tale om en urimelig adfærd fra en belgisk virksomheds side, som er rettet mod en virksomhed i en anden medlemsstat. For det andet sigtede denne adfærd på at fordreje konkurrencen på ruten Bruxelles-London, idet Sabena og London European ikke stod i samme udgangssituation med hensyn til pladsreservationsfaciliteter. London Europeans manglende mulighed for adgang til Saphir-systemet vil desuden kunne bevirke, at selskabet forhindres i at operere på den pågældende

(<sup>1</sup>) Dom i sag 27/76 United Brands, Sml. 1978, s. 287, præmis 112.

(<sup>2</sup>) Dom i sag 85/76 Hoffmann La Roche, Sml. 1979, s. 461.

rute. Denne fortrængning af London European som konkurrent kan derfor direkte eller potentielt påvirke samhandelsvilkårene mellem medlemsstater, eftersom pladsreservation, selv om en sådan må betragtes som en lokal transaktion, er knyttet til en transaktion mellem medlemsstater, nemlig lufttransport mellem Bruxelles og Luton.

- (33) Under alle omstændigheder er Domstolens retspraksis fast, hvad angår en dominerende virksomheds adfærd, som sigter på at eliminere en konkurrent. I dommen i Zoja-sagen<sup>(1)</sup> har Domstolen udtalt, at artikel 86 omhandler praksis, som svækker en effektiv konkurrence. Det er således tydeligt, at konkurrencen på ruten Bruxelles-London ville have været anderledes, hvis London European ikke kunne få fuldstændig adgang til dette marked.

### Konklusioner

- (34) På grundlag heraf fastslår Kommissionen, at Sabena har overtrådt EØF-Traktatens artikel 96, idet selskabet, der indtager en dominerende stilling på markedet for udbud af edb-pladsreservation på fly i Belgien, har misbrugt denne dominerende stilling på dette marked ved at nægte London European adgang til Saphir-systemet med den begrundelse, at sidstnævnte selskabs takster var for lave, og at London European havde overdraget groundhandling-aktiviteterne i forbindelse med sine fly til et andet selskab en Sabena. Samhandelen mellem medlemsstaterne er blevet påvirket af Sabenas misbrug af sin dominerende stilling.

### Sanktioner

- (35) I betragtning af, at Sabena efter Kommissionens indgreb har givet London European adgang til sit Saphir-system, skal Kommissionen ikke tage initiativ på grundlag af artikel 3 i forordning nr. 17 til at bringe overtrædelsen til ophør.
- (36) I henhold til artikel 15 i forordning nr. 17 kan virksomheder eller sammenslutninger af virksomheder, der overtræder artikel 86, få pålagt bøder på højst 1 mio ECU eller 10 % af virksomhedens omsætning i det sidste regnskabsår, afhængigt af hvilket beløb der er det største. Der skal tages hensyn til både overtrædelsens grovhed og dens varighed.
- (37) Kommissionen skønner, at overtrædelsen var af særlig grov karakter. Overtrædelsen tog form af nægtelse af adgang for en mindre konkurrent til et edb-pladsreservationssystem for at få denne til at opgive at etablere sig på en rute, for at lægge hindringer i vejen for etableringsplaner og for således at hindre ny konkurrence. Sabena har med disse handlinger tilsidesat en af Traktatens grundlæg-

gende målsætninger, nemlig etableringen af et enhedsmarked omfattende samtlige medlemsstater. Overtrædelsens grovhed forstærkes af, et Sabenas adfærd indgik i en veletableret virksomhedsstrategi på området. At denne tilsyneladende ikke er blevet gjort gældende over for andre luftfartsselskaber, skyldes nok kun, at omstændighederne aldrig har talt herfor. Det er dog en kendsgerning, at det skete i London Europeans tilfælde<sup>(2)</sup>.

- (38) Overtrædelsen blev begået forsætligt, og Sabena var klar over, at det overtåede konkurrencereglerne; selskabet fik således den 9. april 1987 forelagt en udtalelse fra den ansvarshavende for den juridiske afdeling med en advarsel om, at selskabets adfærd kunne give anledning til sanktioner fra Kommissionens side på grundlag af artikel 86.
- (39) Hvad angår overtrædelsens varighed erkender Kommissionen, at der faktisk var tale om meget kort tid. Selv om man kan spørge sig, om overtrædelsen ikke ville have varet længere, hvis Kommissionen ikke havde grebet ind, er det en kendsgerning, at Sabena den 25. maj 1987 besluttede at give London European adgang til Saphir-systemet. Beslutningen om at nægte London European adgang til Saphir-systemet blev truffet den 1. april 1987, og overtrædelsen varede således knap to måneder. Dette forhold er taget i betragtning ved fastsættelsen af bødens størrelse.
- (40) Endelig berettiger den omstændighed, at Kommissionen her for første gang anvender forordning nr. 17 på markedet for udbud af edb-reservationssystemer, til, at bøden fastsættes til et beskedent beløb —

### VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

#### Artikel 1

Sabena, Belgian World Airlines, har overtrådt EØF-Traktatens artikel 86 ved over for London European at udøve en adfærd, som sigtede på at få dette selskab til at afstå fra at etablere sig på ruten Bruxelles-Luton og/eller på at lægge hindringer i vejen for dets etableringsplaner, og som tog form at nægtelse af adgang for dette selskab til Saphir-systemet med den begrundelse,

- at de af London European anvendte lufttakster var for lave, og
- at London European ikke havde overdraget groundhandling-aktiviteterne i forbindelse med sine fly til Sabena.

#### Artikel 2

Sabena pålægges en bøde på 100 000 ECU; dette beløb indbetales i belgiske francs på EF-Kommissionens konto

<sup>(1)</sup> Forenede sager 6 og 7/73, Sml. 1974, s. 223; se ligeledes ovennævnte dom i United Brands-sagen.

<sup>(2)</sup> Jf. notater af 18. februar og 13. marts 1987.

nr. 426-4403001-52 i Kredietbank, agence Schuman, Rond-point Schuman 2, B-1040 Bruxelles, eller i ECU på konto nr. 426-4403003-52 i samme bank, senest tre måneder efter meddelelsen af denne beslutning.

Efter udløbet af denne frist tillægges bøden automatisk renter beregnet efter den sats, der anvendes af Den Europæiske Fond for Monetært Samarbejde for dens transaktioner i ECU på den første arbejdsdag i den måned, hvor denne beslutning er vedtaget, forhøjet med tre og et halvt procentpoint, dvs. 10,75 %.

Sker betaling i modtagerens nationale valuta, omregnes beløbet efter den kurs, der gælder på dagen forud for indbetalingen.

### *Artikel 3*

Denne beslutning er rettet til Sabena, Belgian World Airlines, 35, rue Cardinal Mercier, B-1000 Bruxelles.

Denne beslutning kan tvangsfuldbyrdes i overensstemmelse med EØF-Traktatens artikel 192.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. november 1988.

*På Kommissionens vegne*

Peter SUTHERLAND

*Medlem af Kommissionen*