

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. februar 1992

om en procedure i henhold til EØF-Traktatens artikel 85 og 86
(IV/33.544 — British Midland mod Aer Lingus)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(92/213/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

ud fra følgende betragtninger:

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

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87
af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåden
ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i
luftfartssektoren ⁽¹⁾,

under henvisning til den klage, som British Midland
Airways Limited indgav den 26. april 1990 over Aer
Lingus plc,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 4. juni
1991 om at indlede proceduren i denne sag,

efter at have givet de pågældende virksomheder lejlighed
til at blive hørt om de af Kommissionen fremførte klage-
punkter, jf. artikel 16, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3975/
87, sammenholdt med Kommissionens forordning (EØF)
nr. 4261/88 af 16. december 1988 om klager, ansøgninger
og høringer i henhold til Rådets forordning (EØF)
nr. 3975/87 ⁽²⁾,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og
Monopolspørgsmål på Luftfartsområdet, og

I. SAGFREMSTILLING

A. Parterne

- (1) Aer Lingus er Irlands nationale luftfartsselskab. Det har en flypark på 31 jet- og turbopropfly (alle jet-flyene bortset fra tre anvendes på kort- og mellem-distanceflyvninger). I 1990 befordrede det over 4 millioner betalende rutepassagerer (over 3 millioner på europæiske ruter) og fløj over 4 milliarder betalte passagerkilometer (over 1,7 milliarder på europæiske ruter). Det har over 7 000 ansatte. De samlede indtægter af luftfart i 1990 beløb sig til næsten 700 mio. US \$ ud af en samlet omsætning på over 1,2 mia. US \$ og nettooverskuddet androg over 8 mio. US \$ (mod 52 mio. US \$ i 1989).
- (2) British Midland er det største egentlige luftfartsselskab i Airlines of Britain Holdings plc, hvoraf 25 % tilhører SAS. Det har en flypark på 23 jettfly, der alle benyttes på ruter i Det Forenede Kongerige og til nabolandene i EF. Det har ca. 2 000 ansatte. I 1990 befordrede det over 3 millioner passagerer. De samlede indtægter for 1990 androg mere end 300 mio. US \$, men selskabet led tab på adskillige millioner dollars. British Midland er et af de hurtigst ekspanderende europæiske luftfartsselskaber.

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

⁽²⁾ EFT nr. L 376 af 31. 12. 1988, s. 10.

B. Afslag på interlining

- (3) Interlining betragtes som en af IATA's største landvindinger, og består hovedsagelig i en aftale om, at luftfartsselskaber kan sælge hinandens tjenesteydelser (Multilateral Interline Traffic Agreement — »MITA«, fastsat i IATA-resolution 780). Dette betyder, at der kan udstedes én billet, som omfatter flere ruteafsnit, der skal beflyves af forskellige luftfartsselskaber. De gældende takster og betingelser er dem, der anvendes af den aftalepart, på hvis rute passageren skal befordres. Det luftfartsselskab, der udsteder billetten, opkræver prisen for hele flystrækningen hos passageren. Dette luftfartsselskab betaler derpå den del af billetprisen, der tilkommer det befordrende luftfartsselskab, gennem IATA Clearing House (minus et interline-gebyr på 9 % til dækning af udgifter til salg, ekspedition, service og behandling i forbindelse med interline-trafik).
- Et luftfartsselskab, der er interesseret i at deltage i MITA, indgiver en ansøgning til IATA (selskabet behøver ikke at være medlem af IATA). Ansøgningen rundsendes til alle deltagende luftfartsselskaber, som normalt ikke vil modsætte sig, at ansøgningen imødekommes, medmindre der er usikkerhed omkring valutaens konvertibilitet eller ansøgerens finansielle stabilitet. I sidstnævnte tilfælde kan luftfartsselskaberne indgå særlige aftaler om f.eks. ensidig interlining (dvs. at ansøgeren giver det nationale luftfartsselskab tilladelse til at udstede billetter på sine vegne men ikke omvendt).
- Langt størsteparten af verdens luftfartsselskaber deltager i interline-systemet, der således omfatter ca. 95 % af al rutetrafik.
- (4) Desuden indvilliger luftfartsselskaberne i at ændre billetter på passagerernes anmodning. Teknisk set betegnes dette ikke som »interlining«, men snarere som »frivillige ændringer« (som falder ind under IATA-resolution 736 on Voluntary Changes to Tickets), men de finder normalt sted i forbindelse med interlining. Hvis det luftfartsselskab, der ændrer billetten, ikke er det selskab, der har udstedt den, eller som skal beflyve det pågældende ruteafsnit, skal der indhentes godkendelse enten fra det selskab, der har udstedt billetten, eller det selskab, der skal beflyve ruten. Mange luftfartsselskaber har dog vedtaget at se bort fra kravet om godkendelse i deres indbyrdes forbindelser.
- (5) De største fordele ved den multilaterale interlining og de frivillige ændringer (tilsammen benævnt »interline-system« i det følgende) er, at passagererne kan købe én billet, der giver mulighed for befordring med forskellige selskaber (f.eks. udrejse med det billetudstedende selskab og hjemrejse med et andet selskab, der beflyver samme rute, eller udrejse med det billetudstedende selskab og viderebefordring til destinationer, der ikke beflyves af det pågældende selskab), samt at passagererne let kan få foretaget ændringer med hensyn til de reservationer, ruter eller selskaber, der er anført på billetten.
- Luftfartsselskaberne sætter pris på, at de gennem interline-systemet har mulighed for at supplere deres net og frekvenser. Selv om de kan miste passagerer til andre selskaber som følge af interlining, kan de også forvente at overtage passagerer fra andre selskaber.
- Interline-systemet er et vigtigt led i den internationale luftfart. Det anslås, at omkring 20 % af passagererne på flyvninger mellem EF-landene benytter interline-faciliteterne på en eller anden måde, og at omkring halvdelen af passagererne kan benytte deres billetter på andre luftfartsselskabers fly, alt afhængigt af det selskab, der har udstedt billetten.
- (6) I praksis insisterer luftfartsselskaberne og deres personale ikke altid på, at aftalerne vedrørende interlining og godkendelse overholdes. Hvis et rejsebureau udsteder en billet til et bestemt luftfartsselskab uden nogen egentlig tilladelse i henhold til en interline-aftale, kan det befordrende luftfartsselskabs personale acceptere billetten og opkræve billetprisen hos det udstedende luftfartsselskab. Hvis det er kompliceret eller det ikke kan betale sig at opkræve billetprisen hos det udstedende selskab, kan det befordrende selskab undlade det ud fra den formodning; at det udstedende selskab har tilsvarende krav på det befordrende selskab. Et luftfartsselskabs ansatte i en lufthavn kan ligeledes indvillige i at foretage frivillige ændringer i en billet uden at insistere på det udstedende eller befordrende selskabs godkendelse. Den fleksibilitet, der kan være tale om i praksis, er begrænset og ikke særlig nyttig; den vil sandsynligvis kunne være til ulejlighed for personale og passagerer og er ikke nogen tilfredsstillende erstatning for en egentlig aftale om interlining.
- Det kan være et alvorligt handicap for luftfartsselskaberne, at der ikke foreligger en interline-aftale. Navnlige forretningsfolk (der normalt rejser på de

dyrere C- og Y-billetter uden restriktioner og typisk bidrager med ca. 60 % af et luftfartsselskabs passagerindtægter) kombinerer ofte forskellige destinationer og luftfartsselskaber, og de har behov for at kunne ændre deres rejseplaner med mindst muligt besvær. De sætter stor pris på den nemme og fleksible interline-billet, idet de ellers ville være nødt til at købe særskilte billetter for hver flyvning og returnere nogle af dem ubrugte, hvis de skulle ændre deres planer. Endvidere kan rejsebureauer ikke udstede en billet på et luftfartsselskabs blanketter, hvis nogle af de flyvninger, der er omfattet af denne billet, varetages af et andet luftfartsselskab, som har afslået interlining med det første selskab; dette forhindrer, at et rejsebureau f.eks. kan udstede en billet til udrejse med British Midland og hjemrejse med Aer Lingus. Rejsebureauerne foretrækker at undgå tidsspilde og ekstraarbejde i forbindelse med udstedelsen af flere forskellige billetter. Desuden er der større sandsynlighed for, at en passager med en billet, der ikke er omfattet af interlining, returnerer den ubrugt (fordi han har måttet ændre planer og købe en anden billet), og i så fald vil rejsebureauet miste sin provision.

- (7) I 1964 indvilligede Aer Lingus i, at British Midland deltog i MITA.

Efter at have fået tilladelse til at beflyve en rute mellem London (Heathrow) og Dublin meddelte British Midland den 22. februar 1989, at selskabet ville påbegynde sine flyvninger på denne rute fra den 28. april 1989. Den 7. april 1989 meddelte Aer Lingus, at det ikke længere kunne acceptere, at British Midland deltog i MITA, med virkning fra den 7. maj. Aer Lingus kunne heller ikke acceptere, at dets egne og British Midlands billetter på London (Heathrow)-Dublin ruten kunne anvendes uden forskel. British Midland havde mulighed for at indgå en interline-aftale med British Airways, indtil sidstnævnte selskab ophørte med et beflyve ruten ved udgangen af marts 1991.

Aer Lingus opsagde ikke sin interline-aftale med det andet luftfartsselskab på denne rute, nemlig British Airways.

I pressemeddelelser, der blev udsendt på det pågældende tidspunkt, erklærede Aer Lingus følgende:

»Vi har etableret os som det dominerende luftfartsselskab på ruten mellem de to hovedstæder, og denne stilling agter vi at opretholde ... British Midland har ikke ressourcer til at tilbyde tilsvarende frekvens eller serviceniveau og ønsker

derfor at benytte sig af vores frekvenser via en interline-aftale.» (Airline World, 24. april 1989).

C. Takstkonsultationer

- (8) Den 7. og 8. februar 1991 deltog Aer Lingus i en særlig konference, som IATA havde arrangeret i Genève (Special Composite Meeting of Cargo and Passenger Tariff Coordinating Conferences).

Ved åbningen af konferencen udtalte repræsentanten for Aer Lingus, at selskabet ikke ville deltage i konsultationer om ruterne fra Dublin til Amsterdam, London og Paris. Konferencen drøftede derpå opretholdelsen af de ekstraordinære takstforhøjelser (IATA-resolution 003 w og 003 ww, 003 m og 003 mm), der var blevet behandlet på IATA's særlige konferencer den 29. august og den 31. oktober 1990. Disse drøftelser omfattede al international transport, herunder transport mellem Fællesskabets medlemsstater. Det blev konkluderet, at der skulle ansøges om en forlængelse af de eksisterende resolutioner.

På trods af ovennævnte udtalelse deltog Aer Lingus i drøftelserne under konferencen og i den endelige afstemning.

D. Markederne

i) Levering af lufttransportydelser

- (9) Da British Midland i marts 1989 meddelte, at selskabet agtede at påbegynde en rute mellem London (Heathrow) og Dublin, blev denne rute kun befløjet af Aer Lingus og British Airways. På daværende tidspunkt tegnede Aer Lingus sig for ca. 75 % af de befordrede passagerer⁽¹⁾ og British Airways for 25 %.

British Midland opnåede en markedsandel på gennemsnitlig 15 % året efter, at det var begyndt at beflyve denne rute; Aer Lingus og British Airways mistede begge ca. en syvendedel af deres markedsandel, som herefter var på henholdsvis 64 og 21 %. I det andet år efter at British Midland var begyndt at beflyve ruten, voksede dets markedsandel til 21 %, medens Aer Lingus' holdt sig forholdsvis konstant og British Airways' faldt til 17 %.

⁽¹⁾ Omkring 10 til 20 % af de befordrede passagerer flyver videre fra London eller Dublin. At lade disse transitpassagerer ude af betragtning for dermed at udskille de egentlige passagerer med London eller Dublin som oprindelse eller destination vil ikke ændre luftfartsselskabernes respektive andele væsentligt.

British Airways indstillede ruten mellem London (Heathrow) og Dublin i marts 1991. På daværende tidspunkt indgik British Airways en marketingsaftale med Aer Lingus, som herigennem forventede at overtage 160 000 passagerer årligt (dvs. omkring 10 % af markedet). I perioden april til juni 1991 nåede Aer Lingus igen op på sin oprindelige andel på 75 % af de befordrede passagerer.

Fra 1989 til midt i 1991 tillod de britiske og irske myndigheder ikke andre luftfartsselskaber end Aer Lingus, British Airways og British Midland at beflyve ruten mellem London (Heathrow) og Dublin.

(10) Der er oprettet ruter mellem Dublin og andre lufthavne i London end Heathrow :

— på det tidspunkt, hvor interlining blev afslået, befløj både Aer Lingus og Danair ruten mellem Dublin og London (Gatwick); Aer Lingus havde en andel på 80 % af denne trafik og havde indgået en interline-aftale med Danair; Danair ophørte med at beflyve ruten i april 1990, og Aer Lingus er nu det eneste selskab, der beflyver denne rute

— på det tidspunkt, hvor interlining blev afslået, befløj Aer Lingus en rute fra Dublin til London (Stansted); siden er ruten blevet overdraget til Ryan Air, som er det eneste selskab, der beflyver denne rute

— en rute mellem Dublin og Luton blev i et par måneder drevet af Capital og indtil midten af 1991 af Ryan Air; ruten beflyves ikke på nuværende tidspunkt.

Det samlede antal passagerer, der årligt flyver mellem de fire London-lufthavne og Dublin, ligger på omkring 2 millioner til 2,5 millioner og er i de senere år ofte vokset med over 20 % årligt. I 1990 benyttede ca. 75 % Heathrow, 13 % Luton, 10 % Gatwick og 2 % Stansted. På det tidspunkt, hvor Aer Lingus afslog interlining, havde selskabet en andel på 66 % af den samlede London-Dublin trafik. Denne andel faldt dog i 1990, men anslås nu igen til 66 %.

(11) I 1989 havde såvel Aer Lingus som British Airways en forholdsvis høj lastfaktor på ruten, nemlig ca. 75 % (deres lastfaktor var på 66 % på det europæiske net mod 62 % for luftfartssektoren generelt). Deres lastfaktor faldt i begyndelsen af 1990 til 70 %, hvilket dog stadig var højt. British Midland havde en lastfaktor på 45 til 50 %. På de travleste tidspunkter i 1991 fløj Aer Lingus 18 daglige

returflyvninger mellem London (Heathrow) og Dublin mod British Midlands otte. Aer Lingus lider ifølge sine egne udsagn store tab på ruten.

ii) Salg af lufttransportydelse

(12) Luftfartsselskabernes andel af de befordrede passagerer på London (Heathrow)-Dublin ruten svarer nøje til deres andel af billetsalget i Det Forenede Kongerige og Irland. Luftfartsselskaberne har normalt en stærkere stilling på deres hjemmemarked end på det andet marked.

Forretningsfolk, der har købt billetter til den højere pris uden restriktioner (hovedsagelig C eller Y), tegner sig for ca. 15 til 20 % af billetsalget.

(13) De takster, der anvendes af British Airways og Aer Lingus og, med en lang række undtagelser, af British Midland på ruten Dublin-London (Heathrow og Gatwick), er stort set ens. Ryan Air anvendte væsentligt lavere takster på ruterne Dublin-London (Stansted) og Luton.

II. RETLIG VURDERING

A. Artikel 86

a) Dominerende stilling

i) De relevante markeder

(14) Aer Lingus' adfærd har virkninger på markederne for levering og salg af lufttransportydelse mellem Dublin og London (Heathrow).

De karakteristiske træk ved overfladetransport (hastighed, bekvemmelighed, flere skift mellem forskellige transportmidler) på denne rute i forhold til lufttransport er tilstrækkelig anderledes til, at det kan udelukkes, at de fleste rejsende vil betragte de to transportformer som substituerbare. Nogle rejsende — især prisbevidste fritidsrejsende — kan have den opfattelse, at overfladetransport og lufttransport til de laveste takster og med store restriktioner kan substituere hinanden. Men udbuddet af lufttransportydelse til de laveste takster er begrænset. Desuden er mange rejsende — og ikke alene dem, der ikke kan bruge en hel dag på at rejse mellem Dublin og London — ikke interesseret i den langsomme overfladetransport eller i lufttransport på meget restriktive vilkår, og de finder ikke de to transportformer substituerbare. Der er en betydelig specifik efterspørgsel efter hurtig, fleksibel og bekvem transport mellem de to byer, som kun lufttransport kan tilfredsstille.

De rejsende betaler i dette tilfælde priser, der er betydeligt højere end prisen på overfladetransport, og der er ikke noget tegn på, at overfladetransport til lavere priser begrænser salget af lufttransportydelser til de højere priser. Det er netop for disse rejsende, at muligheden for interlining er vigtigst.

Selv om lufttrafikken mellem Dublin og andre London-lufthavne end Heathrow undertiden kan erstatte trafikken til Heathrow, gælder dette ikke for et stort antal rejsende. Navnlig forretningsrejsende foretrækker traditionelt Heathrow, bl.a. fordi andre London-lufthavne ikke har så mange frekvenser som Heathrow, ikke giver de samme muligheder for tilslutning til andre fly og derfor er mindre egnede til viderebefordring fra London. Desuden skal det tages i betragtning, at nogle passagerer på det tidspunkt, hvor de køber billetten, vil kunne vælge andre lufthavne i området end London (Heathrow). Men den omstændighed, at Aer Lingus nægter at foretage ændringer i billetter til eller fra British Midlands fly, berører de passagerer, der i forvejen har billet til ruten mellem London (Heathrow) og Dublin, og for dem kan det være umuligt at skifte lufthavn (f.eks. hvis deres bil er parkeret i Heathrow), hvilket også normalt vil være meget ubelejligt (fordi de skal ændre deres arrangementer, eller fordi det vil tage længere tid at nå frem til det endelige bestemmelsessted). At lade det relevante produktmarked omfatte andre London-lufthavne end Heathrow vil under ingen omstændigheder formindske Aer Lingus' markedsandel i en sådan grad, at man kan udelukke dominans.

Udbudssubstituerbarheden er også begrænset. Fra 1989 til midt i 1991 havde ingen andre luftfartsselskaber tilladelse til at drive en rute mellem London (Heathrow) og Dublin. Desuden er Heathrow som bekendt en trafik tæt lufthavn; hvis det overhovedet er muligt at få slots til en rute til Dublin, vil offeromkostningerne være særdeles høje.

- (15) Når man skal vurdere, hvorledes afslaget på interlining har indvirket på salget af flybilletter, må Det Forenede Kongerige og Irland betragtes som to særskilte geografiske markeder. Salget af lufttransportydelser er stadig i høj grad organiseret på nationalt plan. Rejsbureauerne anvender i vid udstrækning de samme betingelser på nationalt plan, luftfartsselskaberne organiserer deres salgssafdelinger nationalt, billetpriserne anføres i lokal valuta, rabatter af forskellig art kan være begrænset til bestemte lande, salg på tværs af grænserne forekommer sjældent, og når det forekommer, har luftfartsselskaberne en tendens til at modarbejde det,

billetterne behandles gennem IATA Bank Settlement Plans, der er organiseret nationalt, fordelingen af markedsandele for rute grupper fastsættes i høj grad for hvert enkelt land, således at de nationale luftfartsselskaber har en betydelig andel i deres hjemlande men en langt mindre andel i andre lande.

I den foreliggende sag er der væsentlige forskelle mellem billetpriserne for rejser fra Irland og fra Det Forenede Kongerige, idet de kan variere fra 90 til 130 % af niveauet i den anden medlemsstat. Fordelingen af markedsandele varierer også betydeligt: Aer Lingus' markedsandel i Det Forenede Kongerige i forbindelse med ruten London (Heathrow)-Dublin udgør kun tre fjerdedele af selskabets andel af hjemmemarkedet. De britiske luftfartsselskabers markedsandel i Irland udgør under to tredjedele af deres andel af hjemmemarkedet.

- (16) Kommissionen vil derfor vurdere misbruget af en dominerende stilling på både det irske og det britiske marked for levering og salg af lufttransportydelser mellem London (Heathrow) og Dublin.

ii) En væsentlig del af det fælles marked

- (17) Ruten London (Heathrow)-Dublin er en af de travleste i EF. Der befordres årligt ca. 1,7 millioner passagerer på denne rute. Det er således en betydelig trafik, der berøres af afslaget på interlining.

Både Det Forenede Kongerige og Irland udgør væsentlige dele af det fælles marked. Salget af transportydelser mellem Dublin og London (Heathrow) er omfattende i hvert land (omkring 50 mio. ECU til 100 mio. ECU årligt).

iii) Dominans

- (18) Aer Lingus har usædvanligt store markedsandele, selv inden for en oligopolistisk sektor som luftfarten:

— på det tidspunkt, hvor interlining blev afslået, havde selskabet en passagerandel på London (Heathrow)-Dublin ruten på 75 %, som senere faldt til 60 til 65 %, og som, efter at British Airways var ophørt med at beflyve ruten i marts 1991, steg til over 75 %; British Airways' markedsandel blev for størstepartens vedkommende overtaget af Aer Lingus; hvis man inkluderer andre London-lufthavne, vil det ikke få væsentlig indvirkning på Aer Lingus' markedsandel

— selskabets andel af billetsalget svarer nøje til dets andel af befordrede passagerer og overstiger

på begge geografiske markeder 50 % ; selv om Kommissionen ikke er i besiddelse af oplysninger om markedsandelene, efter at British Airways havde indstillet ruten, tyder den betydelige stigning i Aer Lingus' andel i trafikken mellem London (Heathrow) og Dublin på, at selskabets andel af salget må være steget tilsvarende.

- (19) Ifølge den politik, der blev ført i Det Forenede Kongerige og Irland fra 1989 til midten af 1991, havde ingen andre luftfartsselskaber end Aer Lingus, British Midland og British Airways tilladelse til at udøve den tredje og fjerde frihedsrettighed mellem London (Heathrow) og Dublin. Der var ingen femte frihedsrettighed. Desuden er Heathrow som bekendt en trafik tæt lufthavn, og efterspørgslen efter slots overstiger langt udbuddet. Luftfartsselskaber med afgang fra Heathrow vil derfor fortrinsvis bruge slots til de mest rentable flyvninger. Anvendelse af slots i Heathrow til yderligere flyvninger til Dublin ville i de fleste tilfælde medføre store offeromkostninger, da ruten i forvejen er forholdsvis godt betjent og ikke for øjeblikket er rentabel.

Selv om der er ruter til andre London-lufthavne, har Heathrow så stor betydning, især for forretningsfolk og transitpassagerer, at konkurrencen fra disse ruter kun har begrænset indvirkning på flyvningerne til Heathrow. Hvis man medregner disse andre lufthavne, vil Aer Lingus dog fortsat have en stor andel på to tredjedele af markedet.

- (20) Aer Lingus' meget store andel af det relevante marked og det forhold, at der ikke er fri adgang til den pågældende rute, tyder på dominans. Desuden er Aer Lingus Irlands nationale luftfartsselskab og vil blive foretrukket af de fleste passagerer på ruten, der er irske statsborgere. Aer Lingus har det mest omfattende net af afgang fra Irland og tegner sig for en stor del af luftrafikken ud af landet. Denne stilling giver selskabet en kommerciel styrke på det lokale marked, som mindre udenlandske luftfartsselskaber ikke har.
- (21) Alene det forhold, at Aer Lingus kunne ignorere, at rejsebureauer og forretningsrejsende klagede over afslaget på interlining, tyder på, at selskabet har en betydelig handlefrihed.

Da British Midland meddelte, at selskabet agtede at påbegynde flyvning på ruten London (Heathrow)-Dublin, traf Aer Lingus visse foranstaltninger for

bl.a. at forbedre sin service og tilpasse visse takst kategorier efter British Midlands. Aer Lingus' foranstaltninger var dog af begrænset omfang og vedrørte hovedsagelig pristilpasninger efter British Midlands »turist«-tariffer. Af større betydning er det, at Aer Lingus fortrinsvis traf sine foranstaltninger, før British Midland påbegyndte flyvningerne ; efter at Aer Lingus i en periode havde forberedt sig herpå, blev selskabets reaktion mere afdæmpet.

- (22) Selv om British Midland var i stand til opnå en væsentlig markedsandel i årene efter, at det var begyndt at beflyve ruten, betyder dets tilstedeværelse ikke, at Aer Lingus ikke skulle have en dominerende stilling. Aer Lingus befordrede det samme antal passagerer, ja endog flere, på den pågældende rute. Dets passagerandel og dets andel af salget i forhold til andre luftfartsselskaber faldt, efter at British Midland var begyndt at beflyve ruten, men kun ganske lidt, og denne andel steg igen, efter at British Airways havde indstillet sin flyvning på ruten. British Midlands succes skyldes i vid udstrækning selskabets evne til at drage fordel af den kraftige stigning i antallet af passagerer på ruten mellem 1989 og 1990 ved at skabe ekstra kapacitet på et tidspunkt, hvor der var efterspørgsel efter den.

- (23) Alt dette tyder på, at Aer Lingus har en betydelig handlefrihed. Medens Aer Lingus har været udsat for konkurrence i en vis udstrækning, har selskabet kunnet holde denne konkurrence i skak med forholdsvis få omkostninger.

b) Misbrug

- (24) Begrebet misbrug defineres som »en af en markedsdominerende virksomhed udvist adfærd, som efter sin art kan påvirke strukturen på et marked, hvor konkurrencen netop som følge af den pågældende virksomheds tilstedeværelse allerede er afsvækket, og som bevirker, at der lægges hindringer i vejen for at opretholde den endnu bestående konkurrence på markedet eller udviklingen af denne konkurrence som følge af, at der tages andre midler i brug end i den normale konkurrence om afsætning af varer og tjenesteydelser, der udspiller sig på grundlag af de erhvervsdrivendes ydelser« (Domstolens dom af 13. februar 1979 i sag 85/76 Hoffmann-La Roche/Kommissionen, Sml. 1979, s. 541, præmis 91).

- (25) Afslag på interlining kan ikke betragtes som normal konkurrence. Interlining har i mange år været en accepteret erhvervspraksis, med anerkendte fordele for såvel luftfartsselskaber som passagerer. Et afslag på interlining af andre årsager end problemer med valutaens konvertibilitet eller tvivl om det andet luftfartsselskabs kreditværdighed er et højt usædvanligt skridt, som den europæiske luftfartssektor ikke hidtil har anset for en normal konkurrencemæssig adfærd. Aer Lingus har opretholdt sine interline-aftaler med de øvrige luftfartsselskaber, der konkurrerer med det på ruten London-Dublin, nemlig British Airways og Danair.

Aer Lingus har hævdet, at interlining ganske vist i de fleste tilfælde er en fordel for alle deltagende luftfartsselskaber, men at det ved interlining med British Midland ville miste betydelige markedsandele til det nytillkomne selskab. Selv om dette kunne påvises, ville det argument, at interlining ville medføre indtægtstab, ikke i sig selv gøre et afslag berettiget. Aer Lingus har ikke hævdet, at interlining med British Midland ville få betydelig indvirkning på dets egne omkostninger, hvorimod det er godtgjort, at et afslag på interlining giver British Midland et væsentligt handicap.

- (26) Såvel afslag på at indgå en ny interline-aftale som ophævelse af en eksisterende kan, alt efter omstændighederne, forhindre opretholdelsen eller udviklingen af konkurrencen. Om der er pligt til interlining afhænger af, hvorledes afslaget påvirker konkurrencen. Der er især tale om en sådan pligt, når et luftfartsselskab med en dominerende stilling ophæver eller afslår at indgå en interline-aftale, og dette objektivt set vil kunne få betydelig indvirkning på det andet selskabs mulighed for at påbegynde en ny rute eller opretholde en eksisterende rute, fordi det påvirker dets omkostninger og indtægter i forbindelse med den pågældende rute, og når det dominerende selskab ikke kan give andre objektive forretningsmæssige begrundelser for sit afslag (f.eks. bekymringer med hensyn til kreditværdighed), end den omstændighed at det ønsker at undgå at hjælpe den pågældende konkurrent. Der vil sandsynligvis ikke kunne anføres en sådan begrundelse, når det dominerende selskab ophæver en interline-aftale med et selskab, der er begyndt at konkurrere med det på en vigtig rute,

hvis det fortsat anvender interlining med andre konkurrenter.

- (27) Et luftfartsselskab, der beflyver en ny rute, vil normalt forvente tab i begyndelsen, hvor det skal tilrettelægge en rentabel drift og skabe tilstrækkelig interesse hos rejsebureauerne og de rejsende. Det kan ikke forvente at nå op på de lastfaktorer og indtægter, der er nødvendige for en rentabel drift allerede fra begyndelsen. Derfor vil det altid være vanskeligt at påbegynde flyvning på en ny rute.

Afslag på interline-faciliteter vil kunne gøre det endnu vanskeligere. Et nytillkommet luftfartsselskab uden interline-faciliteter vil rejsebureauer og rejsende sandsynligvis betragte som et andenrangsselskab, hvilket vil gøre det vanskeligt for det at opnå den forretningsmæssige standard, der er en forudsætning for en rentabel drift. Rejsebureauer vil søge at undgå det tidsspilde, ekstraarbejde og potentielle indtægtstab, som det medfører at udstede billetter til et luftfartsselskab uden interline-faciliteter. Desuden anser et stort antal passagerer det for nødvendigt, at de kan ændre deres billetter og gennemføre mere komplicerede rejseplaner med en enkelt billet; et afslag på interlining vil betyde, at mange af disse passagerer ikke benytter det nytillkomne selskab. Et sådant afslag påvirker især de velinformerede forretningsrejsende, der har behov for fuldt fleksible billetter, og som yder et uforholdsmæssigt stort bidrag til det nye selskabs indtægter. Hvis disse indtægter formindskes væsentligt, vil det få alvorlige virkninger med hensyn til rentabiliteten af det nye selskabs virksomhed.

British Midlands resultater på ruten London (Heathrow)-Dublin viser, at disse virkninger er betydelige i det foreliggende tilfælde. British Midlands lastfaktorer er væsentligt lavere end Aer Lingus' på samme rute. Forskellen afspejler i vid udstrækning British Midlands handicap med hensyn til befording af interline-passagerer. Dette betyder, at passagerer, der ønsker at bruge interline-faciliteterne på ruten London (Heathrow)-Dublin, og som ikke kan gøre det på grund af Aer Lingus' afslag på interlining med British Midland, vil gardere sig ved at benytte det luftfartsselskab, der har den højeste frekvens, dvs. Aer Lingus. Det deraf følgende indtægtstab for British Midland kan anslås til flere millioner ecu pr. år.

- (28) Et afslag på interlining forhindrer også opretholdelse eller udvikling af konkurrencen, når det påfører konkurrenterne betydelige omkostninger. Hvis et luftfartsselskab driver en rute med en høj frekvens, tegner sig for en betydelig del af kapaciteten og nægter at indgå en interline-aftale med et nytilkommet selskab på ruten, vil sidstnævnte have to valgmuligheder. Det kan enten oprette en rute med lav frekvens for at lide mindst muligt tab i begyndelsen, men må så regne med en lang, urentabel etableringsperiode, eller det kan have en høj frekvens fra begyndelsen — selv om dets markedsandel indledningsvis ikke gør det berettiget — for at tiltrække kunder (navnlig forretningsfolk), der kræver høj frekvens for at kunne tilrettelægge deres rejse med den størst mulige fleksibilitet. I begge tilfælde må det nytilkomne selskab regne med højere etableringsomkostninger.

I det foreliggende tilfælde kunne British Midland ikke forvente at konkurrere med Aer Lingus ved at flyve med lav frekvens; selskabet måtte i så fald acceptere rollen som et luftfartsselskab af mindre betydning uden håb om at tiltrække mange forretningsrejsende, hvilket var nødvendigt for at forøge indtægterne på ruten. Derfor ville British Midland sandsynligvis ikke udvikle sig til en stærk konkurrent og ville måske slet ikke være interesseret i at opretholde sin rute til Dublin, fordi det kunne gøre bedre brug af sine slots i Heathrow.

- (29) Det må erkendes, at Aer Lingus' strategi i det foreliggende tilfælde ikke medførte, at British Midland måtte indstille ruten, samt at det er lykkedes British Midland at opbygge en rimelig fartplan og at opnå en betydelig markedsandel. Det må også erkendes, at afslaget på interlining heller ikke forhindrede British Midland i at tiltrække forretningsrejsende; for på trods af Aer Lingus' afslag på interlining kan British Midlands passagerer på ruten London (Heathrow)-Dublin stadig ændre deres billetter til et rimeligt antal flyvninger foretaget af British Midland selv (og af British Airways, indtil dette selskab ophørte med at beflyve ruten); endvidere befordrer British Midland en række passagerer med billetter udstedt af andre selskaber end Aer Lingus (af British Airways, indtil dette selskab ophørte med at beflyve ruten, og af andre — f.eks. luftfartsselskaber i tredjelande, der befordrer passagerer til London, hvorfra de fortsætter til Dublin med British Midland). Men hvis Aer Lingus fortsat havde accepteret interlining, ville British Midland have haft lavere omkostninger og større indtægter, dets ruter ville have været mere attraktive for passagererne, og det ville have været en stærkere og mere succesfuld konkurrent, end det nu er tilfældet.
- Når British Midland har kunnet fortsætte driften på trods af det handicap, Aer Lingus har påført det, skyldes det først og fremmest, at British Midland var fast besluttet på, at dets forehavende skulle lykkes på trods af ekstraordinære vanskeligheder; det betyder ikke, at afslaget ikke påvirkede konkurrencen. Der er ingen tvivl om, at afslaget på det pågældende tidspunkt havde til formål og var egnet til at forhindre udviklingen i konkurrencen. Om afslaget var lovligt eller ej på det tidspunkt, hvor det blev givet, kan ikke afhænge af, om konkurrenten senere havde viljen til og var i stand til at opretholde ruten på trods af det påførte handicap.
- (30) Aer Lingus har derfor fulgt en strategi, der (selv om den ikke var helt effektiv) både er selektiv, udelukker konkurrenter og begrænser udviklingen i konkurrencen på ruten London (Heathrow)-Dublin.
- Afslaget på interlining i det foreliggende tilfælde består hovedsagelig i at give et konkurrerende selskab et alvorligt handicap ved at forøge dets omkostninger og afskære det fra indtægter, hvilket strider mod normal forretningspraksis. Aer Lingus har ikke kunnet påvise, at afslaget på interlining har forøget effektiviteten, og det har heller ikke kunnet fremsætte nogen overbevisende og berettiget forretningsmæssig begrundelse for sin adfærd. Dets ønske om at undgå at miste markedsandele, og den omstændighed at dette er en rute af vital betydning for selskabet, og at dets overskudsgrad blev truet, gør det ikke berettiget at reagere på denne måde.
- c) *Påvirkning af handelen mellem medlemsstaterne*
- (31) Afslaget på interlining berører luftfartsselskaber i to medlemsstater og vedrører lufttransport af betydeligt omfang mellem disse stater. For alle rejsende i Fællesskabet påvirker det muligheden for at drage fordel af interlining, ligesom det forhindrer rejsebyureauerne i at udstede interline-billetter. Afslaget på interlining har derfor ikke kun virkninger for en enkelt medlemsstat, men påvirker handelen mellem medlemsstater.
- d) *Konklusion*
- (32) Kommissionen finder, at Aer Lingus overtræder artikel 86 med sit afslag på fortsat at tillade British Midland:

- i) at udstede eller udfylde transportdokumenter for ruten mellem London (Heathrow) og Dublin i overensstemmelse med Aer Lingus' takster og andre gældende bestemmelser, som fastsat i IATA-resolution 780, og
- ii) at ændre sine transportdokumenter i overensstemmelse med de gældende procedurer, som fastsat i IATA-resolution 736.

anført i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b) og litra d).

Ifølge disse bestemmelser er deltagerne i konsultationer om passager- og fragttakster forpligtede til at indgå interline-aftaler for deres EF-net med andre selskaber, der beflyver eller har søgt om tilladelse til direkte eller indirekte at beflyve de ruter, konsultationerne vedrører.

B. Artikel 85

- (33) Ca. 50 luftfartsselskaber fra hele verden, heriblandt Aer Lingus og de nationale luftfartsselskaber fra ti andre medlemsstater, deltog i IATA's konference den 7. og 8. februar 1991 (Special Composite Meeting of Cargo and Passengers Tariffs Coordinating Conference). På dagsordenen for mødet stod en gennemgang af den seneste udvikling i driftsomkostningerne. Formålet var på ny at forelægge regeringerne en aftale (om nye passager- og fragttakster) baseret på den seneste udvikling.

Denne udveksling af oplysninger om luftfartsselskabernes mål for omkostninger og takster med henblik på at udarbejde en fælles holdning til passager- og fragttakster må betragtes som en aftale, eller i hvert fald samordnet praksis, mellem virksomheder om koordinering af deres prisfastsættelse. Takstkonsultationer må derfor betragtes som en konkurrencebegrænsning i den i artikel 85, stk. 1, anvendte betydning. Da de omfatter luftfarten mellem EF's medlemsstater, påvirker de desuden samhandelen mellem medlemsstaterne. Takstkonsultationerne falder derfor ind under artikel 85, stk. 1.

- (34) Luftfartsselskaberne har ikke desto mindre fået tilladelse til takstkonsultationer på de betingelser, der er fastsat i artikel 3 i den gruppefritagelsesforordning, der trådte i kraft den 1. februar 1991, nemlig Kommissionens forordning (EØF) nr. 84/91⁽¹⁾. I denne forordning anlagde Kommissionen det synspunkt, at konsultationer om passager- og fragttakster kan bidrage til, at interline-takster accepteres generelt til gavn for såvel luftfartsselskaberne som deres kunder.

Konsultationerne må dog ikke strække sig videre end det lovlige mål, nemlig at lette interlining. Navnlig er luftfartsselskaber, der deltager i konsultationerne, forpligtede til at indgå interline-aftaler med alle de øvrige berørte luftfartsselskaber som

- (35) Selv om Aer Lingus deltog i konsultationerne i begyndelsen af februar 1991, meddelte selskabet ved mødets begyndelse, at det ikke ville deltage i konsultationerne om ruterne fra Dublin til Amsterdam, London og Paris⁽²⁾. Denne erklæring havde formodentlig til formål at beskytte Aer Lingus mod at skulle indgå interline-aftaler for disse ruter ved at udelukke dem fra drøftelserne. Andre selskaber, der beflyver disse ruter (navnlig Air France, British Airways og British Midland), tog ikke et sådant forbehold, og Aer Lingus forlod ikke mødet rent fysisk. Disse ruter blev ikke drøftet specielt under mødet, men der blev ført generelle drøftelser af takster, der vedrørte såvel disse ruter som alle andre ruter. Selv om Aer Lingus ikke gav udtryk for specielle synspunkter vedrørende disse ruter, fik det kendskab til sine konkurrenters planer generelt og dermed også med hensyn til disse ruter. Hvis et andet luftfartsselskab har fremsat særlige bemærkninger om disse ruter, har Aer Lingus hørt dem. Aer Lingus deltog i de generelle drøftelser samt i afstemningen om, hvorvidt priserne skulle forhøjes med 2 eller 3 % på europæiske ruter. Konklusionerne af konferencen gælder derfor også de ruter, Aer Lingus nævnte; selskabets erklæring fik ikke nogen indvirkning på deltagelsen i drøftelserne eller afstemningen eller på konsultationernes indhold eller resultater. De ruter, Aer Lingus »udelukkede«, var derfor omfattet af konsultationerne.

- (36) Selv om man accepterede, at ruterne fra Dublin til Amsterdam, London og Paris faldt uden for de konsultationer, som Aer Lingus deltog i, ville dette ikke have været tilstrækkeligt til at fritage Aer Lingus for forpligtelsen til at indgå en interline-aftale med British Midland. Takstkonsultationerne vedrørte ruterne mellem Dublin og visse destinationer, der beflyves direkte af Aer Lingus og indirekte

⁽¹⁾ EFT nr. L 10 af 15. 1. 1991, s. 14.

⁽²⁾ Denne udtalelse blev fulgt op af en erklæring fra Kommissionens repræsentant, hvori denne redegjorde for betingelserne i forordning (EØF) nr. 84/91 og fastslog, at luftfartsselskaber, der ikke ønskede at acceptere forpligtelsen til at indgå interline-aftaler, ikke burde være til stede under konsultationerne.

af British Midland enten med flyskift i London (Heathrow) (f.eks. Birmingham, East Midlands) eller med flyskift og brug af en anden lufthavn i London (f.eks. Kanaløerne, Bruxelles). Desuden har British Midland ansøgt om at måtte beflyve bestemte destinationer, for hvilke Aer Lingus ikke har taget forbehold, f.eks. fra London (Heathrow) til Bruxelles, København, Düsseldorf, Frankfurt, Malaga, Milano, Palma og Rom. Dets rute Dublin-London (Heathrow) ville i så fald fungere som selskabets føderute til disse destinationer.

- (37) Aer Lingus har derfor ikke opfyldt de betingelser, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, litra b) og d), i forordning (EØF) nr. 84/91.

Kommissionen mener, at Aer Lingus har overtrådt artikel 85, stk. 1, ved at deltage i takstkonsultationerne den 7. og 8. februar 1991 uden at give British Midland tilladelse til:

- i) at udstede eller udfylde transportdokumenter for sine ruter i Fællesskabet i overensstemmelse med Aer Lingus' takster og andre gældende bestemmelser som fastsat i IATA-resolution 780
- og
- ii) at ændre sine transportdokumenter for sine ruter i Fællesskabet i overensstemmelse med de gældende procedurer som fastsat i IATA-resolution 736.

Aer Lingus deltog ikke i de næste takstkonsultationer den 2. til 11. september 1991, hvor man drøftede de takster, der skulle gælde fra den 1. april 1992.

C. Artikel 12, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87⁽¹⁾

- (38) Af de ovenfor anførte grunde finder Kommissionen, at Aer Lingus har overtrådt artikel 85, stk. 1, og artikel 86.
- (39) I henhold til artikel 12, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3975/87 kan Kommissionen pålægge virksomheder og sammenslutninger af virksomheder bøder på mindst 1 000 ECU og op til 1 000 000 ECU eller et beløb herudover, dog højst svarende til 10 % af omsætningen i det foregående regnskabsår

i de virksomheder, som har medvirket ved overtrædelsen, såfremt de forsægtigt eller uagtsomt overtræder Traktatens artikel 85, stk. 1, eller artikel 86. Ved fastsættelsen af bødens størrelse skal der tages hensyn til såvel overtrædelsens omfang som dens varighed.

- (40) Kommissionen finder, at Aer Lingus har overtrådt artikel 85, stk. 1, ved at deltage i takstkonsultationer uden at overholde betingelserne i forordning (EØF) nr. 84/91.

Denne overtrædelse fandt sted den 7. og 8. februar 1991 og vil fortsat have virkninger, i hvert fald indtil de priser, der blev drøftet under de næste takstkonsultationer, træder i kraft, dvs. indtil den 1. april 1992.

- (41) Kommissionen finder, at Aer Lingus har overtrådt artikel 86 ved sit afslag på fortsat at tillade British Midland:

- i) at udstede og udfylde transportdokumenter for ruten mellem Dublin og London (Heathrow) i overensstemmelse med Aer Lingus' takster og andre gældende bestemmelser som fastsat i IATA-resolution 780, og
- ii) at ændre sine transportdokumenter i overensstemmelse med de gældende procedurer som fastsat i IATA-resolution 736.

Denne overtrædelse har været fra den 7. april 1989 til i dag.

- (42) Kommissionen finder det berettiget at pålægge Aer Lingus en bøde for overtrædelsen af artikel 86, men ikke for den parallelle overtrædelse af artikel 85, i betragtning af at forordning (EØF) nr. 84/91 kun lige var trådt i kraft, da overtrædelsen vedrørende artikel 85 fandt sted.

Ved fastsættelsen af bødens størrelse tager Kommissionen hensyn til, at Aer Lingus' adfærd tog sigte på at påvirke konkurrencestrukturen ved at straffe en konkurrent, der trængte ind på et vigtigt marked, og at overtrædelsen derfor er særlig alvorlig. Kommissionen har også taget i betragtning, at Aer Lingus' adfærd ikke har resulteret i, at British Midland er blevet udelukket som konkurrent på ruten London (Heathrow)-Dublin, selv om der ikke er nogen tvivl om, at British Midlands drift er væsentligt mindre rentabel, end hvis Aer Lingus havde opretholdt interline-aftalen.

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

D. Artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3975/87

- (43) Aer Lingus' afslag på interlining har hidtil frataget British Midland muligheden for at konkurrere med Aer Lingus uden et alvorligt handicap. Kommissionen kræver derfor, at Aer Lingus bringer overtrædelsen (afslaget på interlining) til ophør og giver British Midland tilladelse til interlining senest to måneder efter datoen for meddelelsen af denne beslutning.

Kommissionens krav indebærer ikke blot, at Aer Lingus indgår en interline-aftale med British Midland for ruten London (Heathrow)-Dublin, men også at Aer Lingus afholder sig fra enhver adfærd (som f.eks. at nægte reservationer eller bekræftelser, som det ville acceptere fra andre interline-partnere), der kunne hindre den normale gennemførelse af denne aftale.

- (44) Kommissionen erkender dog, at Aer Lingus ikke har nogen pligt til at indgå en varig interline-aftale med British Midland på denne rute. Hvis et dominerende selskab har kunnet udvikle en høj frekvens, er dette en legitim konkurrencemæssig fordel, som det ikke nødvendigvis behøver at dele med konkurrenter. Nytilkomne selskaber bør heller ikke permanent kunne benytte deres konkurrenters frekvenser og net, men de skal have mulighed for selv at opbygge et omfattende net, udvikle høje frekvenser og opnå en forretningsmæssig standard, således at de kan skabe tilstrækkelig interesse hos rejsebureauer og passagerer. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at pligten til at indgå interline-aftaler kan begrænses til den periode, der er nødvendig, for at British Midland kan udvikle sin rute uden at være udsat for et urimeligt handicap, som den dominerende konkurrent har påført selskabet i strid med normal praksis såvel hos konkurrenten selv som i den pågældende sektor.

I det foreliggende tilfælde er der en række forhindringer, som gør det vanskeligt for British Midland at etablere sig på ruten. Aer Lingus har en betydelig forretningsmæssig styrke i sit hjemland og tegner sig for en meget stor del af passagertallet og frekvenserne i forhold til British Midland. På grund af de få slots, der er til rådighed i Heathrow, kan British Midland ikke øge frekvensen hurtigt på sin Dublin-rute uden at mindske frekvensen på nogle af de øvrige ruter. Hvis British Midland skal opnå en stilling svarende til Aer Lingus' og beflyve ruten London (Heathrow)-Dublin med en høj frekvens, har det behov for en tilstrækkelig periode til at opbygge en forretningsmæssig styrke og udarbejde

en passende fartplan. Kommissionen finder således, at den forpligtelse, der påhvilede Aer Lingus i 1989, gør det rimeligt, på baggrund af forholdene, at der nu pålægges en forpligtelse til interlining i en periode på to år.

Hvis forholdene på markedet ændrer sig væsentligt i denne periode, vil Kommissionen tage sagen op til fornyet overvejelse. På grundlag af markedsvilkårene ved periodens udløb samt British Midlands bestræbelser på at etablere sig og de forhindringer, det måtte være stødt på, vil Kommissionen undersøge, om der er behov for at forlænge perioden —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING :

Artikel 1

1. Aer Lingus plc har overtrådt EØF-Traktatens artikel 86 ved sit afslag af 7. maj 1989 på fortsat at tillade British Midland Airways Limited :

- i) at udstede eller udfylde transportdokumenter for ruten mellem Dublin og London (Heathrow) i overensstemmelse med Aer Lingus' takster og andre gældende bestemmelser som fastsat i IATA-resolution 780

og

- ii) at ændre sine transportdokumenter i overensstemmelse med de gældende procedurer som fastsat i IATA-resolution 736.

2. Aer Lingus plc har overtrådt EØF-Traktatens artikel 85 ved at deltage i takstkonsultationer den 7. og 8. februar 1991 uden at give British Midland Airways Limited tilladelse til :

- i) at udstede eller udfylde transportdokumenter for sine ruter i Fællesskabet i overensstemmelse med Aer Lingus' takster og andre gældende bestemmelser som fastsat i IATA-resolution 780

og

- ii) at ændre sine transportdokumenter for sine ruter i Fællesskabet i overensstemmelse med de gældende procedurer som fastsat i IATA-resolution 736.

Artikel 2

Senest to måneder efter datoen for meddelelsen af denne beslutning bringer Aer Lingus plc den i artikel 1, stk. 1, omhandlede overtrædelse til ophør og giver i en periode på to år regnet fra nævnte dato British Midland Airways Limited tilladelse til :

- i) at udstede eller udfylde transportdokumenter for ruten mellem Dublin og London (Heathrow) i overensstemmelse med Aer Lingus' takster og andre gældende bestemmelser som fastsat i IATA-resolution 780 og
- ii) at ændre sine transportdokumenter i overensstemmelse med de gældende procedurer som fastsat i IATA-resolution 736.

Aer Lingus underretter Kommissionen om alle de foranstaltninger, selskabet træffer for at opfylde dette påbud.

Artikel 3

For de i artikel 1, stk. 1, omhandlede overtrædelser pålægges Aer Lingus plc en bøde på 750 000 ECU.

Bøden indbetales senest tre måneder efter datoen for meddelelsen af denne beslutning på konto nr. 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond Point Schuman, B-1040 Bruxelles.

Efter udløbet af denne periode påløber der automatisk renter efter den sats, som Den Europæiske Fond for Monetært Samarbejde anvendte for sine ecu-transaktioner

den første arbejdsdag i den måned, hvor denne beslutning blev vedtaget, plus 3,5 procentpoint, dvs. 13,75 %.

Såfremt bøden indbetales i national valuta i den medlemsstat, hvor den angivne indbetalingsbank er beliggende, anvendes den valutakurs, der var gældende dagen før betalingen.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til Aer Lingus plc, Dublin Airport, Dublin, Irland.

Denne beslutning kan tvangsfuldbyrdes i henhold til EØF-Traktatens artikel 192.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. februar 1992.

På Kommissionens vegne

Leon BRITTAN

Næstformand