

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Φεβρουαρίου 1992

σχετικά με διαδικασία δάσει των άρθρων 85 και της συνθήκης ΕΟΚ

(IV/33.544 — British Midland κατά Aer Lingus)

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(92/213/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Εκτιμώντας ότι:

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών⁽¹⁾,

την καταγγελία που υπέβαλε η British Midland Airways Limited στις 26 Απριλίου 1990 κατά της Aer Lingus plc,

την απόφαση της Επιτροπής της 4ης Ιουνίου 1991 να κινήσει διαδικασία στην παρούσα υπόθεση,

Αφού κάλεσε τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους επί των αιτιάσεων που διατύπωσε η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4261/88 της Επιτροπής της 16ης Δεκεμβρίου 1988 σχετικά με τις καταγγελίες, αιτήσεις και ακροάσεις που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου για τον καθορισμό της διαδικασίας εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού για επιχειρήσεις στον τομέα των εναερίων μεταφορών⁽²⁾,

Μετά από διαβούλευση με την συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στις αεροπορικές μεταφορές,

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

A. Τα μέρη

- (1) Η Aer Lingus είναι ο εθνικός αερομεταφορέας της Ιρλανδίας. Διαθέτει στόλο από 31 αεροσκάφη (από τα οποία όλα, εκτός τριών, χρησιμοποιούνται σε υπηρεσίες βραχείας και μέσης ακτίνας) και στροβιλοελικοφόρα αεροσκάφη. Κατά το 1990, μετέφερε περισσότερους από 4 εκατομμύρια επιβάτες τακτικών γραμμών επί πληρωμή (πλέον των 3 εκατομμυρίων στις ευρωπαϊκές γραμμές) που αντιστοιχούσαν σε περισσότερους από 4 δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς επιβάτες (πλέον του 1,7 δισεκατομμυρίου στις ευρωπαϊκές γραμμές). Η Aer Lingus απασχολεί τουλάχιστον 7 000 εργαζόμενους. Τα συνολικά της έσοδα από τις αερομεταφορές το 1990 ανήλθαν σε 700 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ περίπου επί συνόλου κύκλου εργασιών που υπερβαίνει τα 1,2 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, ενώ τα καθαρά κέρδη υπερέβαιναν 8 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ (σε σύγκριση με τα 52 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ κατά το 1989).
- (2) Η British Midland είναι η κατεχοχήν εταιρεία εκμετάλλευσης της Airlines of Britain Holdings plc, η οποία ανήκει κατά 25 % στην SAS. Διαθέτει στόλο 23 αεροσκάφων αεροσκαφών, τα οποία εκτελούν όλα δρομολόγια μέσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και στα γειτονικά κράτη μέλη. Απασχολεί περίπου 2 000 εργαζόμενους. Το 1990 μετέφερε περισσότερους από 3 εκατομμύρια επιβάτες. Τα συνολικά της έσοδα κατά το 1990 υπερέβησαν τα 300 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, αλλά η εταιρεία είχε ζημιές πολλών εκατομμυ-

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 376 της 31. 12. 1987, σ. 10.

ρίων δολαρίων ΗΠΑ. Η British Midland συγκαταλέγεται μεταξύ των ταχύτερα αναπτυσσομένων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών.

Β. Η άρνηση εφαρμογής του συστήματος διασύνδεσης

- (3) Η διασύνδεση θεωρείται ως ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα της IATA. Συνίσταται, κατά βάση, σε συμφωνία (Multilateral Interline Traffic Agreement — MITA, όπως ορίζεται υπάρχει στην απόφαση 780 της IATA), σύμφωνα με την οποία οι αεροπορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να πωλούν η μία τις υπηρεσίες της άλλης. Ως εκ τούτου, μπορεί να εκδοθεί ένα μόνο εισιτήριο που περιλαμβάνει τμήματα της διαδρομής που εκτελούνται από διαφορετικές αεροπορικές εταιρείες. Τα σχετικά τιμολόγια και οι όροι επιβάλλονται από το μέρος του οποίου τη γραμμή μεταφέρεται ο επιβάτης. Η αεροπορική εταιρεία η οποία εκδίδει το εισιτήριο εισπράτει το τίμημα από τον επιβάτη για όλα τα τμήματα της διαδρομής. Η αεροπορική εταιρεία που εκδίδει το εισιτήριο καταβάλλει εν συνεχεία το αντίτιμο στην αεροπορική εταιρεία που εκτελεί τη μεταφορά (μείον 9% επιβάρυνσης για την υπηρεσία διασύνδεσης, ως αποζημίωση για τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται για την πώληση και λειτουργία αυτού του είδους μεταφοράς) μέσω του εκκαθαριστικού γραφείου της IATA.

Προκειμένου να συμμετάσχει στην MITA, η ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρεία (η οποία πρέπει απαραίτητα να είναι μέλος της IATA) υποβάλλει αίτηση στην IATA, η οποία κοινοποιείται σε όλες τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες. Κατά παράδοση, ποτέ σχεδόν δεν απορρίπτεται μια αίτηση, εκτός μόνο από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν εξασφαλίζεται η μετατρεψιμότητα του νομίσματος ή η χρηματοοικονομική σταθερότητα του αιτούντος. Στην τελευταία περίπτωση, οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να συνάψουν ειδικές συμφωνίες που προβλέπουν π.χ. μονομερή διασύνδεση (δηλαδή ο αιτών δέχεται να εκδίδουν για λογαριασμό του εισιτήρια οι εθνικοί αερομεταφορείς, αλλά όχι το αντίστροφο).

Στο σύστημα διασύνδεσης συμμετέχει η συντριπτική πλειοψηφία των παγκόσμιων αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες πραγματοποιούν το 95% περίπου όλων των τακτικών δρομολογίων.

- (4) Επιπλέον, οι αεροπορικές εταιρείες δέχονται την αλλαγή εισιτηρίων εφόσον το ζητήσουν οι επιβάτες. Από τεχνική άποψη, αυτό αναφέρεται στις «εκούσιες αλλαγές» μάλλον παρά στη «διασύνδεση» (διέπεται από την απόφαση 736 της IATA σχετικά με τις εκούσιες αλλαγές εισιτηρίων), αλλά κατά κανόνα λειτουργεί σε συνδυασμό με το σύστημα διασύνδεσης. Στην περίπτωση που ο μεταφορέας που προβαίνει στην αλλαγή δεν είναι ο μεταφορέας έκδοσης του εισιτηρίου ή ο μεταφορέας που επιλέγεται για το σχετικό τμήμα της διαδρομής, απαιτείται επιβεβαίωση από τον εν λόγω μεταφορέα. Εντούτοις, πολλές αεροπορικές εταιρείες έχουν συμφωνήσει να παραιτούνται από την απαίτηση επιβεβαίωσης μεταξύ τους.

- (5) Τα βασικά πλεονεκτήματα της πολυμερούς διασύνδεσης και του συστήματος εκούσιων αλλαγών (που αναφέρονται στο εξής από κοινού, στα πλαίσια της παρούσας απόφασης, ως «σύστημα διασύνδεσης») είναι ότι οι επιβάτες μπορούν να αγοράσουν ένα μόνο εισιτήριο για μεταφορά από διαφορετικές εταιρείες (π.χ. αναχώρηση με την εταιρεία έκδοσης και επιστροφή με άλλη αεροπορική εταιρεία που εξυπηρετεί την ίδια γραμμή, ή αναχώρηση με την εταιρεία έκδοσης και εν συνεχεία μετάβαση σε προορισμούς που δεν εξυπηρετούνται από την αεροπορική αυτή εταιρεία), και ότι οι επιβάτες μπορούν εύκολα να αλλάζουν τις κρατήσεις, τις διαδρομές ή τις αεροπορικές εταιρείες που αναφέρονται στο εισιτήριο.

Οι αεροπορικές εταιρείες εκτιμούν ότι το σύστημα διασύνδεσης τους παρέχει τη δυνατότητα να συμπληρώνουν τα δίκτυα και τις συχνότητές τους. Μολονότι υπήρχε το ενδεχόμενο να χάσουν ορισμένους επιβάτες που προτιμούν άλλες αεροπορικές εταιρείες σαν συνέπεια της διασύνδεσης, αναμένουν επίσης να κερδίσουν ορισμένους από άλλες αεροπορικές εταιρείες.

Το σύστημα διασύνδεσης κατέχει ένα πολύ σημαντικό μερίδιο στις παγκόσμιες αεροπορικές μεταφορές. Υπολογίζεται ότι το 20% περίπου των επιβατών στις ενδοκοινοτικές πτήσεις τις διευκολύνει του συστήματος αυτού, κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο, χρησιμοποιούν και ότι ανάλογα με την εταιρεία που εκδίδει το εισιτήριο, περίπου οι μισοί επιβάτες έχουν εισιτήρια που τους παρέχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετηθούν σε πτήσεις που πραγματοποιούν άλλες αεροπορικές εταιρείες.

- (6) Στην πράξη, οι αεροπορικές εταιρείες και το προσωπικό τους δεν τηρούν πάντοτε πιστά τις συμφωνίες διασύνδεσης και παραίτησης από την επιβεβαίωση. Εάν ένας ταξιδιωτικός πράκτορας εκδώσει εισιτήριο μιας αεροπορικής εταιρείας χωρίς να διαθέτει σχετική εξουσιοδότηση από συμφωνία διασύνδεσης, το προσωπικό της εταιρείας που πραγματοποιεί τη μεταφορά μπορεί να δεχθεί το εισιτήριο και χρεώνει την αεροπορική εταιρεία που εξέδωσε το εισιτήριο. Στην περίπτωση που η χρέωση είναι περίπλοκη ή ασύμφορη οικονομικά, η εταιρεία μεταφοράς μπορεί να μην προβεί σε χρέωση, εφόσον υποθέτει ότι η εταιρεία έκδοσης του εισιτηρίου έχει πιθανόν αντίστοιχες απαιτήσεις από την εταιρεία μεταφοράς. Επίσης, οι υπάλληλοι μιας αεροπορικής εταιρείας στο αεροδρόμιο μπορούν να δεχθούν εκούσιες αλλαγές σ' ένα εισιτήριο χωρίς να απαιτούν επιβεβαίωση εκ μέρους του μεταφορέα που εξέδωσε το εισιτήριο ή που επιλέγεται για τη συγκεκριμένη γραμμή. Εντούτοις, κάθε ελαστικότητα που ενδεχομένως υπάρχει, στην πράξη είναι οριακή και περιορισμένης χρησιμότητας, δεδομένου ότι ενδέχεται να προξενήσει δυσχέρειες στο προσωπικό και τους επιβάτες και δεν απαιτεί ικανοποιητικό υποκατάστατο μιας πραγματικής συμφωνίας διασύνδεσης.

Η έλλειψη συμφωνίας διασύνδεσης μπορεί να αποτελέσει σοβαρό εμπόδιο για τις αεροπορικές εταιρείες. Ειδικότερα, όσοι ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους (κατά κανόνα πληρώνουν ακριβότερα και

χωρίς περιορισμούς κόμιστρα στην διακεκριμένη και οικονομική θέση, που αντιστοιχούν στο 60% περίπου των εσόδων μιας αεροπορικής εταιρείας από τη μεταφορά επιβατών) συνδυάζουν πολλούς προορισμούς και αεροπορικές εταιρείες, και πρέπει να είναι σε θέση να αλλάζουν τα ταξιδιωτικά τους προγράμματα με ελάχιστους περιορισμούς. Εκτιμούν ιδιαίτερα την άνεση και την ελαστικότητα που προσφέρει ένα μόνο εισιτήριο με δυνατότητες «διασύνδεσης», σε σχέση με την υποχρέωση αγοράς χωριστών εισιτηρίων για κάθε πτήση και επιστροφής όσον δεν έχουν χρησιμοποιηθεί, εφόσον ήταν αναγκασμένα να μεταβάλουν τα σχέδια τους. Επιπλέον, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν μπορούν να εκδίδουν εισιτήριο σε έντυπο μιας αεροπορικής εταιρείας, εάν ορισμένες από τις πτήσεις που αναγράφονται στο εισιτήριο αυτό πραγματοποιούνται από άλλη αεροπορική εταιρεία η οποία δεν δέχεται τη διασύνδεση με την πρώτη· έτσι, ένας ταξιδιωτικός πράκτορας δεν είναι σε θέση να εκδώσει ένα εισιτήριο για αναχώρηση με την British Midland και επιστροφή με την Aer Lingus. Οι πράκτορες προτιμούν να αποφεύγουν την απώλεια χρόνου και την επιπλέον εργασία που συνεπάγεται η έκδοση χωριστών εισιτηρίων. Επιπλέον, ο επιβάτης που είναι κάτοχος εισιτηρίου χωρίς δυνατότητες διασύνδεσης έχει περισσότερες πιθανότητες να το επιστρέψει χωρίς να το χρησιμοποιήσει (επειδή μπορεί να χρειαστεί να αλλάξει τα σχέδια του και να αγοράσει άλλο εισιτήριο), οπότε ο ταξιδιωτικός πράκτορας χάνει την προμήθειά του.

- (7) Από το 1964, η Aer Lingus συμφώνησε όσον αφορά τη συμμετοχή της British Midland στην ΜΙΤΑ.

Αφού της παραχωρήθηκε το δικαίωμα να εξυπηρετεί τη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου, η British Midland ανακοίνωσε στις 22 Φεβρουαρίου 1989 την πρόθεσή της να αρχίσει δρομολόγια στη γραμμή αυτή από τις 28 Απριλίου 1989. Στις 7 Απριλίου 1989, η Aer Lingus κατήγγειλε τη συμμετοχή της British Midland στην ΜΙΤΑ από τις 7 Μαΐου. Επιπλέον, η Aer Lingus δεν δέχθηκε τη δυνατότητα ανταλλαγής των εισιτηρίων της με τα εισιτήρια της British Midland στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου. Η British Midland είχε τη δυνατότητα διασύνδεσης με την British Airways, μέχρις ότου η τελευταία αποσύρθηκε από τη γραμμή αυτή στα τέλη Μαρτίου 1991.

Η Aer Lingus δεν έλυσε τη συμφωνία διασύνδεσης με την άλλη αεροπορική εταιρεία που εξυπηρετούσε τη γραμμή, την British Airways.

Στις δηλώσεις προς τον τύπο στις οποίες προέβη τότε, η Aer Lingus δήλωσε τα ακόλουθα:

«Έχουμε καθιερωθεί ως ο κυριότερος αερομεταφορέας στα δρομολόγια μεταξύ των δύο πρωτευουσών και θα παραμείνουμε. Η British Midland δεν διαθέτει τους πόρους για να προσφέρει υπηρεσίες με αντί-

στοιχη συχνότητα ή ποιότητα και, ως εκ τούτου, επιθυμούν να τους εξασφαλίσουμε αυτές μέσω συμφωνίας διασύνδεσης.» (Airline World, 24 Απριλίου 1989).

Γ. Διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους

- (8) Στις 7 και 8 Φεβρουαρίου 1991, η Aer Lingus παρακολούθησε την ειδική μεικτή σύνοδο της συνδιάσκεψης (Special Composite Meeting of Cargo Passenger Tariff Coordinating Conferences) για το συντονισμό των ναύλων μεταφοράς φορτίου και επιβατών που διοργανώθηκε από την ΙΑΤΑ στη Γενεύη.

Κατά την έναρξη της συνδιάσκεψης, ο εκπρόσωπος της Aer Lingus δήλωσε ότι η εταιρεία δεν πρόκειται να συμμετάσχει στις διαβουλεύσεις για τα δρομολόγια από το Δουβλίνο στο Άμστερνταμ, το Λονδίνο και το Παρίσι. Η συνδιάσκεψη στη συνέχεια συζητήσε την παράταση των έκτακτων αυξήσεων στα ναύλα (ψηφίσματα 003 w και 003 ww, 003 m και 003 mm της ΙΑΤΑ) που είχαν συζητηθεί στις ειδικές συνδιασκέψεις της ΙΑΤΑ στις 29 Αυγούστου και 31 Οκτωβρίου 1990. Οι συζητήσεις αυτές κάλυψαν όλες τις διεθνείς μεταφορές, περιλαμβανομένων και των ενδοκοινοτικών. Η συνδιάσκεψη κατέληξε ζητώντας παράταση των υφισταμένων αποφάσεων.

Παρά τη δήλωση της, η Aer Lingus έλαβε μέρος στις συζητήσεις της συνδιάσκεψης και την τελική ψηφοφορία.

Δ. Οι σχετικές αγορές

i) Παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών

- (9) Όταν η British Midland ανακοίνωσε, το Μάρτιο του 1989, την πρόθεσή της να αρχίσει την εκμετάλλευση της γραμμής Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου, μόνο η Aer Lingus και η British Airways εκτελούσαν το δρομολόγιο αυτό. Την εποχή εκείνη, η Aer Lingus εξυπηρετούσε το 75% περίπου των μεταφερόμενων επιβατών⁽¹⁾, και η British Airways το 25%.

Ένα χρόνο μετά την είσοδο της British Midland, στη γραμμή αυτή εξασφάλισε ένα μέσο μερίδιο αγοράς 15%, ενώ η Aer Lingus και η British Airways έχασαν περίπου το 1/3 των μεριδίων αγοράς τους τα οποία ανέρχονται κατά μέσο όρο σε 64 και 21% αντίστοιχως. Δύο χρόνια μετά την είσοδο της British Midland, το μερίδιο αγοράς της αυξήθηκε σε 21%, ενώ της Aer Lingus παρέμεινε μάλλον σταθερό και της British Airways μειώθηκε σε 17%.

(¹) Περίπου 10 έως 20% των μεταφερόμενων επιβατών συνεχίζουν το ταξίδι τους μετά το Λονδίνο ή το Δουβλίνο. Η εξαίρεση αυτών των επιβατών, προκειμένου να ληφθούν υπόψη μόνο εκείνοι που έχουν τις συσγκεκριμένες πόλεις σαν τόπο προέλευσης/προορισμού, δεν μεταβάλλει σημαντικά τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς των αεροπορικών εταιρειών.

Η British Airways σταμάτησε να εξυπηρετεί τη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου το Μάρτιο του 1991. Την εποχή εκείνη η British Airways υπέγραψε εμπορική συμφωνία με την Aer Lingus, χάρη στην οποία η Aer Lingus ανέμενε ότι θα εξασφάλιζε 160 000 επιβάτες το χρόνο (δηλαδή περίπου 10 % του κύκλου εργασιών της αγοράς). Στο διάστημα από τον Απρίλιο έως τον Ιούνιο του 1991, η Aer Lingus ανέκτησε το χρονικό της μερίδιο ύψους 75 % των μεταφερομένων επιβατών.

Από το 1989 μέχρι τα μέσα του 1991, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας δεν έδιναν άδεια σε καμία άλλη αεροπορική εταιρεία, εκτός της Aer Lingus, της British Airways και της British Midland, να πραγματοποιεί τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Δουβλίνου.

- (10) Υπάρχουν ορισμένες γραμμές που λειτουργούν μεταξύ των αεροδρομίων του Δουβλίνου και του Λονδίνου εκτός του Heathrow:

— κατά το χρόνο άρνησης εφαρμογής του συστήματος διασύνδεσης, τόσο η Aer Lingus όσο και η Dan Air εκτελούσαν το δρομολόγιο Δουβλίνου — Λονδίνου (Gatwick). Η Aer Lingus είχε το 80 % του μεριδίου στη γραμμή αυτή και διατηρούσε συμφωνία διασύνδεσης με την Dan Air. Η Dan Air αποσύρθηκε τον Απρίλιο του 1990, και τώρα η Aer Lingus είναι ο μόνος αερομεταφορέας στη γραμμή αυτή,

— την ίδια εποχή, η Aer Lingus εκμεταλλευόταν τη γραμμή μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου (Stansted). Από τότε, τη γραμμή αυτή ανέλαβε η Ryan Air, η οποία είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία που εκτελεί το δρομολόγιο αυτό,

— τη γραμμή μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου (Luton) εξυπηρετούσε επί ορισμένους μήνες η Capital και, μέχρι τα μέσα του 1991, η Ryan Air. Το δρομολόγιο αυτό δεν πραγματοποιείται τη στιγμή αυτή.

Ο συνολικός αριθμός επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικώς μεταξύ των τεσσάρων αεροδρομίων του Λονδίνου αφενός, και του Δουβλίνου αφετέρου, είναι της τάξης των 2 έως 2,5 εκατομμυρίων, και τα τελευταία χρόνια σημειώθηκε συχνά αύξηση που υπερβαίνει το 20 %. Το 1990, το 75 % περίπου των επιβατών διακινήθηκε μέσω Heathrow, το 13 % μέσω Luton, το 10 % μέσω Gatwick και το 2 % μέσω Stansted. Το μερίδιο της Aer Lingus σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ Λονδίνου — Δουβλίνου, κατά το χρόνο κατά τον οποίο διατυπώθηκε η άρνηση εφαρμογής της διασύνδεσης, ανερχόταν σε 66 %, μειώθηκε το 1990, και τώρα υπολογίζεται ότι είναι και πάλι 66 %.

- (11) Το 1989, τόσο η Aer Lingus όσο και η British Airways πραγματοποιούσαν το δρομολόγιο αυτό με σχετικά υψηλούς συντελεστές φόρτου (περίπου 75 %, με μέσο όρο για το ευρωπαϊκό δίκτυο 66 % στις αεροπορικές αυτές εταιρείες και 62 % στη βιομηχανία). Οι συντελεστές φόρτου που είχαν στις αρχές του 1990 μειώθηκαν στο, υψηλό ακόμη, ποσοστό του 70 %. Η British Midland θρυσκόταν στο 45 έως 50 %. Στις περιόδους αιχμής του 1991, η Aer Lingus πραγματοποιούσε 18 καθημερινά δρομολόγια με επιστροφή μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Δουβλίνου και η British Midland 8. Όπως παραδέχεται η ίδια, η Aer Lingus υφίσταται σοβαρές ζημιές στη γραμμή αυτή.

ii) Πώληση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών

- (12) Το μερίδιο των αεροπορικών μεταφορικών εταιρειών σε μεταφερόμενους επιβάτες στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στο μερίδιο που κατέχουν από την πώληση εισιτηρίων στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία. Οι αεροπορικές εταιρείες συνήθως έχουν ισχυρότερη θέση στην εγχώρια αγορά τους απ' ό,τι στις υπόλοιπες.

Περίπου 15 έως 20 % των πωλήσεων πραγματοποιούνται σε επιχειρηματίες επιβάτες που έχουν αγοράσει εισιτήρια καταβάλλοντας το υψηλότερο και χωρίς περιορισμούς κόμιστρο (κυρίως διακεκριμένη ή οικονομική θέση).

- (13) Οι ναύλοι τους οποίους εφαρμόζουν η British Airways και η Aer Lingus καθώς και, με αρκετές εξαιρέσεις, η British Midland στις γραμμές Δουβλίνου — Λονδίνου (Heathrow) και (Gatwick) είναι κατ' ουσίαν οι ίδιοι. Η Ryan Air εφαρμόζει πολύ χαμηλότερους ναύλους στα δρομολόγια Δουβλίνου — Λονδίνου (Stansted) και (Luton).

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

A. Άρθρο 86

α) Δεσπόζουσα θέση

i) Σχετικές αγορές

- (14) Η συμπεριφορά της Aer Lingus έχει συνέπειες στις αγορές παροχής και πώλησης υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου (Heathrow).

Τα χαρακτηριστικά των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών (ταχύτητα, άνεση, πολλές αλλαγές μέσω μεταφοράς) στη διαδρομή αυτή διαφέρουν αρκετά ώστε να αποκλείουν τη δυνατότητα υποκατάστασης στη ζήτηση για τους περισσότερους επιβάτες. Ορισμένοι επιβάτες — ιδιαίτερα όσοι ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής και ενδιαφέρονται για τις τιμές — μπορεί να θεωρήσουν ότι οι χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές και οι αεροπορικές μεταφορές με τα πλέον χαμηλά κόμιστρα είναι εναλλάξιμες. Εντούτοις, η παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών με τα κόμιστρα αυτά είναι περιορισμένη. Επιπλέον, πολλοί επιβάτες — και όχι μόνο μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου — δεν ενδιαφέρονται για την αργή χερσαία και θαλάσσια μεταφορά ή για την αεροπορική μεταφορά με πολύ περιοριστικούς όρους, και δεν συμμερίζονται την άποψη ότι και οι δύο αυτοί τρόποι μεταφοράς έχουν δυνατότητα υποκατάστασης. Υπάρχει σημαντική και συγκεκριμένη ζήτηση για ένα ταχύ, ευέλικτο και άνετο ταξίδι μεταξύ των δύο πόλεων, η οποία μπορεί να ικανοποιηθεί μόνον με την αεροπορική μεταφορά. Οι επιβάτες αυτοί μπορούν να καταβάλουν ναύλα τα οποία είναι σημαντικά υψηλότερα από εκείνα των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, και δεν υπάρχουν στοιχεία ότι η δυνατότητα χερσαίας ή θαλάσσιας μεταφοράς με χαμηλότερες τιμές λειτουργεί ανασταλτικά στην εμπορική εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών με τα υψηλότερα αυτά κόμιστρα. Για αυτούς ακριβώς τους επιβάτες είναι πολύ σημαντική η δυνατότητα διασύνδεσης.

Παρόλο που το αεροπορικό ταξίδι μεταξύ Δουβλίνου και των άλλων αεροδρομίων του Λονδίνου εκτός του Heathrow μπορεί ορισμένες φορές να υποκαθιστά το ταξίδι στο Heathrow, αυτό δεν συμβαίνει για μεγάλο αριθμό επιβατών. Ειδικότερα οι επιχειρηματίες επιβάτες κατά παράδοση προτιμούν το Heathrow επειδή, μεταξύ άλλων, τα άλλα αεροδρόμια του Λονδίνου δεν εξυπηρετούνται τόσο συχνά όσο το Heathrow και δεν προσφέρουν αντίστοιχο φάσμα συνδέσεων, με συνέπεια να μην είναι τόσο κατάλληλα για τη συνέχιση του ταξιδιού εκτός Λονδίνου. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι όταν πραγματοποιείται η πώληση, ορισμένοι επιβάτες είναι σε θέση να επιλέγουν άλλα αεροδρόμια εκτός του Heathrow. Εντούτοις, η άρνηση της Aer Lingus να δεχθεί τις αλλαγές από ή προς την British Midland επηρεάζει τους επιβάτες που έχουν ήδη εισιτήριο για τη διαδρομή μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Δουβλίνου καθώς και για όσους η αλλαγή αεροδρομίου μπορεί να είναι αδύνατη (π.χ. εάν έχουν σταθμεύσει το αυτοκίνητό τους στο Heathrow) ή τουλάχιστον δυσχερές (επειδή είναι υποχρεωμένοι να μεταβάλουν τα σχέδιά τους ή να χρειαστούν περισσότερο χρόνο να φθάσουν στον τελικό τους προορισμό). Σε κάθε περίπτωση, το να περιληφθούν τα άλλα αεροδρόμια του Λονδίνου εκτός του Heathrow στη σχετική αγορά δεν επρόκειτο να μειώσει το μερίδιο της αγοράς της Aer Lingus σε σημείο ώστε να μπορεί να αποκλεισθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης.

Η δυνατότητα υποκατάστασης της ζήτησης είναι επίσης περιορισμένη. Από το 1989 έως τα μέσα του 1991, δεν δόθηκε άδεια σε καμία άλλη αεροπορική εταιρεία για την πραγματοποίηση τακτικών δρομολογίων μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Δουβλίνου. Επιπλέον, το αεροδρόμιο του Heathrow παρουσιάζει, ως γνωστό, συμφόρηση αν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί χρόνος χρήσης για την πραγματοποίηση δρομολογίου στο Δουβλίνο, το κόστος ευκαιρίας είναι πολύ υψηλό.

- (15) Προκειμένου να εκτιμηθούν οι συνέπειες της άρνησης εφαρμογής του συστήματος διασύνδεσης στις πωλήσεις αεροπορικών εισιτηρίων, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία θεωρούνται ως δύο ξεχωριστές γεωγραφικές αγορές. Η κατανομή των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών εξακολουθεί να είναι πολύ οργανωμένη σε εθνικό επίπεδο: οι ταξιδιωτικοί πράκτορες εργάζονται υπό τους ίδιους ουσιαστικά όρους σε εθνικό επίπεδο, οι αεροπορικές εταιρείες οργανώνουν τα εμπορικά τους τμήματα σε εθνικό επίπεδο, τα κόμιστρα εκφράζονται σε εγχώριο νόμισμα, οι ειδικές τιμές ναύλων και οι εκπτώσεις μπορεί να περιορίζονται σε ορισμένες χώρες, οι διαπεριφερειακές πωλήσεις είναι σπάνιες και, όταν πραγματοποιούνται, οι αεροπορικές εταιρείες συνήθως τις αποφεύγουν, τα εισιτήρια διεκπεραιώνονται μέσω του συστήματος τραπέζιου διακανονισμού της IATA το οποίο οργανώνεται σε εθνική βάση, και η κατανομή των μεριδίων της αγοράς για ομάδες δρομολογίων συνήθως καθορίζονται ανά χώρα. Οι εθνικοί αερομεταφορείς έχουν υψηλό μερίδιο αγοράς στις χώρες τους και πολύ μικρότερο στις άλλες χώρες.

Στην παρούσα υπόθεση, υπάρχουν σημαντικές διαφορές τιμών μεταξύ των κομίστρων με αναχώρηση από την Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, και κυμαί-

νονται από 90 έως 130 % σε σχέση προς το επίπεδο που ισχύει στα άλλα κράτη μέλη. Η κατανομή των μεριδίων αγοράς διαφέρει επίσης σημαντικά: το μερίδιο της Aer Lingus για τις πωλήσεις στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου στο Ηνωμένο Βασίλειο αντιπροσωπεύει μόνο τα 3/4 του μεριδίου της στην εγχώρια αγορά της. Το μερίδιο αγοράς που εξασφαλίζουν οι αεροπορικές εταιρείες του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ιρλανδία είναι μικρότερο από τα 2/3 του μεριδίου που κατέχουν στην εγχώρια αγορά τους.

- (16) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά την εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης στις αγορές για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Δουβλίνου και για την πώληση των υπηρεσιών αυτών τόσο στην Ιρλανδία όσο και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

ii) Σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς

- (17) Η γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου είναι μια από αυτές που παρουσιάζουν μεγαλύτερη κίνηση στο Κοινόκτητα. Ο αριθμός των επιβατών στο δρομολόγιο αυτό ανέρχεται ετησίως σε 1,7 εκατομμύρια το χρόνο περίπου. Κατά συνέπεια, υπάρχει σημαντικός όγκος μεταφορών που επηρεάζεται από την μη αποδοχή του συστήματος διασύνδεσης.

Τόσο το Ηνωμένο Βασίλειο όσο και η Ιρλανδία αποτελούν σημαντικά τμήματα της κοινής αγοράς. Ο όγκος των πωλήσεων των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου (Heathrow) σε κάθε χώρα είναι σημαντικός (κυμαίνεται μεταξύ 50 και 100 εκατομμυρίων Ecu κατ' έτος).

iii) Δεσπόζουσα θέση

- (18) Η Aer Lingus κατέχει ασυνήθιστα υψηλά μερίδια στην αγορά, ακόμη και σε έναν ολιγοπωλιακό διομηχανικό κλάδο όπως οι αεροπορικές μεταφορές:

- το δικό της μερίδιο επιβατών που μετέφερε στο πλαίσιο της αεροπορικής διασύνδεσης Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου, τη χρονική στιγμή άρνησης να εξυπηρετηθούν διασυνδεδεμένα αεροπορικά δρομολόγια, ανέρχονταν σε 75 %. Το μερίδιο αυτό μειώθηκε στη συνέχεια στο επίπεδο του 60 έως 65 % και, μετά την αποχώρηση της British Airways από τη διαδρομή αυτή το Μάρτιο του 1991, ανέκτησε το χαμένο έδαφος υπερβαίνοντας ποσοστό 75 %. Την εποχή εκείνη, η Aer Lingus κατέκτησε το μεγαλύτερο ποσοστό από το μερίδιο που ήλεγχε η British Airways στην αγορά. Ο συνυπολογισμός των υπόλοιπων αεροδρομίων του Λονδίνου δεν πρόκειται να έχει ουσιαστικό αντίκτυπο επί του μεριδίου της αγοράς της Aer Lingus,
- το ποσοστό πωλήσεων εισιτηρίων της Aer Lingus έχει στενή σχέση με το μερίδιο επιβατών που μετέφερε και υπερέβη το 50 % και στις δύο γεωγραφικές αγορές. Παρά το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διαθέτει δεδομένα για τα μερίδια της αγοράς, όπως αυτά προέκυψαν συνεπεία της αποχώρησης της British Airways από την εξυπηρέτηση του δρομολογίου, το γεγονός ότι το μερίδιο της Aer Lingus στην εναέρια συγκοινωνία μεταξύ

Λονδίνου (Heathow) και Δουβλίνου αυξήθηκε σε σημαντικό βαθμό συνάγεται ότι αυξήθηκε σε ανάλογο βαθμό και το μερίδιο των πωλήσεών της.

- (19) Επιπλέον, βάσει της πολιτικής που εφαρμόζαν το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία από το 1989 και μέχρι τα μέσα του 1991, δεν παρεχόταν σε καμία άλλη αεροπορική εταιρεία εκτός των Aer Lingus, British Midland και British Airways, άδεια πραγματοποίησης αεροπορικών δρομολογίων στο πλαίσιο του καθεστώτος της τρίτης και της τέταρτης ελευθερίας στη διαδρομή μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Δουβλίνου. Κανένα δρομολόγιο δεν πραγματοποιείτο με βάση το καθεστώς της πέμπτης ελευθερίας. Το Heathrow αποτελεί, εκτός των άλλων, αεροδρόμιο που είναι πασίγνωστο ότι πάσχει από κορεσμό, και η ζήτηση για την παραχώρηση χρόνων χρήσης υπερβαίνει σημαντικά την υπάρχουσα προσφορά. Για το λόγο αυτό, οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια με αφετηρία το Heathrow τείνουν να εκμεταλλεύονται χρόνους πτήσης για την εξυπηρέτηση εκείνων των αεροπορικών δρομολογίων που τους συναποφέρουν το μεγαλύτερο ποσοστό κερδών. Η εκμετάλλευση των χρόνων χρήσης του Heathrow για την εξυπηρέτηση πρόσθετων αεροπορικών δρομολογίων με προορισμό το Δουβλίνο, μια γραμμή που εξυπηρετείται ήδη σχετικά ικανοποιητικά και η οποία δεν είναι προς το παρόν επικερδής, συνεπαγόταν στις περισσότερες περιπτώσεις την επιβάρυνση με υψηλό ευκαιριακό κόστος.

Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν δρομολόγια προς άλλα αεροδρόμια του Λονδίνου, η σημασία του Heathrow είναι τέτοια, ιδίως για τους επιχειρηματίες ταξιδιώτες και τους ταξιδιώτες γραμμών διασύνδεσης, ώστε ο ανταγωνισμός που προκύπτει από τα δρομολόγια αυτά να έχει περιορισμένο μόνο αντίκτυπο επί των δρομολογίων που έχουν ως προορισμό το Heathrow. Εν πάση περιπτώσει πάντως, η Aer Lingus εξακολουθεί να διαθέτει, παρά τη συμπίληψη των άλλων αεροδρομίων, εξαιρετικά υψηλό μερίδιο των δύο τρίτων της αγοράς.

- (20) Το εξαιρετικά υψηλό μερίδιο της σχετικής αγοράς που κατέχει η Aer Lingus, καθώς και η ύπαρξη φραγμών που παρεμποδίζουν την πρόσβαση στην εν λόγω διαδρομή, αποτελούν ενδεικτικά στοιχεία της δεσπόζουσας θέσης. Η Aer Lingus αποτελεί εξάλλου τον εθνικό αερομεταφορέα της Ιρλανδίας και αποτελεί την προτιμητέα επιλογή για τους περισσότερους επιβάτες που χρησιμοποιούν τη διαδρομή αυτή, οι οποίοι είναι Ιρλανδοί υπήκοοι. Η Aer Lingus διαθέτει το πλέον εκτεταμένο δίκτυο με αφετηρία την Ιρλανδία και ελέγχει εξαιρετικά μεγάλο μερίδιο των αεροπορικών μεταφορών που εκτελούνται από τη χώρα αυτή. Η θέση αυτή της παρέχει εμπορική ισχύ στην τοπική αγορά, ισχύ που δεν έχουν οι μικρότερες αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες έχουν την έδρα τους στο εξωτερικό.
- (21) Το απλό γεγονός ότι η Aer Lingus ήταν σε θέση να παραβλέψει τις διαμαρτυρίες των ταξιδιωτικών γραφείων και των επιχειρηματικών ταξιδιωτών, οι οποίοι επιβαρύνονται από την άρνησή της να εξυπηρετήσει διασυνδεδεμένα αεροπορικά δρομολόγια, αποτελεί ένδειξη ότι η Aer Lingus διαθέτει σημαντικότερη ελευθερία δράσης.

Την εποχή που η British Midland ανακοίνωσε την πρόθεσή της να αρχίσει να εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου, η Aer Lingus έλαβε ορισμένα μέτρα για παράδειγμα, βελτιώνοντας, τις παρεχόμενες υπηρεσίες και ευθυγραμμίζοντας ορισμένες κατηγορίες κομιστρών, ούτως ώστε να συμπίπτουν με τα κόμιστρα της British Midland. Τα μέτρα αυτά είχαν, ωστόσο, πολύ περιορισμένο χαρακτήρα: η Aer Lingus περιόρισε την αντίδρασή της κατά κύριο λόγο στη σύμπτωση των κομιστρών της με ορισμένα κόμιστρα που χρέωνε η British Midland για ταξίδια αναψυχής. Το γεγονός όμως που ήταν ακόμη σημαντικότερο ήταν ότι τα μέτρα που έλαβε η Aer Lingus είχαν κατά κύριο λόγο θεσπισθεί προκαταβολικά, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η άφιξη της British Midland στην αγορά. Μετά από μια αρχική περίοδο προπαρασκευής των εξελίξεων αυτών, η αντίδραση της Aer Lingus περιορίστηκε σημαντικά.

- (22) Παρά το ότι η British Midland κατόρθωσε να κατακτήσει σημαντικό μερίδιο αγοράς κατά τα έτη που ακολούθησαν την είσοδό της στη διαδρομή, η παρουσία της δεν αντιφάσκει στα στοιχεία που καταδεικνύουν την δεσπόζουσα θέση της Aer Lingus. Η Aer Lingus διατήρησε, και μάλιστα αύξησε, τον απόλυτο αριθμό των επιβατών που μετέφερε στη διαδρομή αυτή. Το μερίδιο των επιβατών που μετέφερε καθώς και των πωλήσεων που πραγματοποίησε σε συνάρτηση με τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούσαν τη διαδρομή αυτή μειώθηκε, συνεπεία της διείσδυσης της British Midland στην αγορά, μόνο όμως κατά ένα σχετικά μικρό περιθώριο, και επανήλθε ξανά στα ίδια επίπεδα, μετά από την αποχώρηση της British Airways. Η επιτυχία της British Midland φαίνεται ότι οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην ικανότητά της να εκμεταλλευθεί την αλματώδη αύξηση του αριθμού επιβατών στη διαδρομή αυτή κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 1989 και 1990 με τη διάθεση έκτακτου μεταφορικού δυναμικού, σε μια χρονική στιγμή που υπήρχε ζήτηση για το δυναμικό αυτό.
- (23) Όλα τα στοιχεία αυτά αποτελούν ενδείξεις ότι η Aer Lingus διαθέτει αξιόλογη ελευθερία δράσης. Μολονότι η Aer Lingus δρέθηκε εκτεθειμένη σε ορισμένο βαθμό ανταγωνισμού, μπόρεσε να αναχαιτίσει τον ανταγωνισμό αυτό επιτυχώς με σχετικά χαμηλό κόστος για την ίδια.

6) Κατάχρηση

- (24) Ως καταχρηστική στάση λογίζονται «οι πρακτικές εκείνες που ενδέχεται να επηρεάσουν τη δομή ορισμένης αγοράς στην οποία, συνεπεία της ύπαρξης της εν λόγω επιχείρησης, έχει ήδη εξασθενήσει ο ανταγωνισμός και οι οποίες, με την προσφυγή σε μεθόδους που διαφέρουν από τις μεθόδους που διέπουν τον ομαλό ανταγωνισμό για τη διοχέτευση εμπορευμάτων ή υπηρεσιών με βάση τις επιδόσεις των εμπορευόμενων, έχουν ως αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η διατήρηση ή η ανάπτυξη του επιπέδου του ανταγωνισμού που επικρατεί στην αγορά» (απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 13ης Φεβρουαρίου 1979 στην υπόθεση 85/76, Hoffman — La Roche κατά της Επιτροπής, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1979, σ. 541).

(25) Η άρνηση εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων δεν εντάσσεται στις κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, με γνώμονα την αξία κάθε ανταγωνιζόμενου. Τα διασυνδεδεμένα δρομολόγια αποτέλεσαν επί πολλά έτη αποδεκτή πρακτική του βιομηχανικού κλάδου, η οποία είναι πασίγνωστο ότι έχει ερευνητικά αποτελέσματα τόσο για τις αεροπορικές εταιρείες, όσο και για τους επιβάτες. Η άρνηση εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων αεροπορικών δρομολογίων για λόγους άλλους, εκτός από τα προβλήματα ισομίας του συναλλάγματος ή τις αμφιβολίες ως προς τη φερεγγυότητα της επωφελούμενης αεροπορικής εταιρείας, αποτελεί εξαιρετικά ασυνήθιστο δήμα, και ο βιομηχανικός κλάδος των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών δεν θεώρησε μέχρι σήμερα ότι αποτελεί θεμιτή στρατηγική ανταγωνισμού. Η ίδια η Aer Lingus εξακολούθησε να εφαρμόζει συμφωνίες διασύνδεσης των δρομολογίων με τις άλλες εταιρείες που την ανταγωνίζονται στην εξυπηρέτηση των δρομολογίων Λονδίνου-Δουβλίνου, δηλαδή την British Airways και τη Dan Air.

Η Aer Lingus πρόβαλε το επιχειρήμα ότι, ενώ η διασύνδεση των δρομολογίων στις περισσότερες περιπτώσεις αποδεικνύεται ευεργετική για όλες τις συμμετέχουσες αεροπορικές εταιρείες, μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις από τη διασύνδεση των αεροπορικών δρομολογίων της με τη British Midland, χάνοντας ποσοστά από τα μερίδια που έλεγχε στην αγορά προς όφελος της νεοεισερχόμενης επιχείρησης. Ακόμη και σε περίπτωση που είναι δυνατόν να στοιχειοθετηθεί ο ισχυρισμός αυτός, το επιχειρήμα ότι η διασύνδεση των αεροπορικών δρομολογίων έχει ως αποτέλεσμα να υπάρξει απώλεια εσόδων δεν επαρκεί αφεαυτό για να είναι θεμιτή η άρνηση. Η Aer Lingus δεν ισχυρίστηκε ότι η διασύνδεση των δρομολογίων με τη British Midland επρόκειτο να επηρεάσει σημαντικά το δικό της κόστος, τη στιγμή που υπάρχουν ενδείξεις ότι η άρνηση για διασύνδεση θα επέβαλε σημαντικό μειονέκτημα στη British Midland.

(26) Τόσο η άρνηση παροχής νέων διευκολύνσεων διασύνδεσης όσο και η κατάργηση υφιστάμενων διευκολύνσεων ενδέχεται, ανάλογα με τις περιστάσεις, να παρεμποδίσει τη διατήρηση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Το αν προκύπτει υποχρέωση για διασύνδεση εξαρτάται από τις επιπτώσεις που συνεπάγεται η άρνηση για διασύνδεση στον ανταγωνισμό. Τέτοια υποχρέωση υφίσταται ιδίως όταν η άρνηση ή η κατάργηση διευκολύνσεων διασύνδεσης από μία δεσπόζουσα αεροπορική εταιρεία είναι αντικειμενικά πιθανό να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ικανότητα άλλης εταιρείας να εγκαινιάσει ή να εξακολουθήσει να εξυπηρετεί υφιστάμενη γραμμή, λόγω των συνεπειών που θα προκύπτουν επί των άλλων δαπανών και εσόδων της εταιρείας σχετικά με τη γραμμή αυτή και όταν η δεσπόζουσα εταιρεία δεν μπορεί να προβάλλει κανένα αντικειμενικό, εμπορικού χαρακτήρα, επιχειρήμα (όπως, λόγου χάρη, αφερεγγυότητα) για την άρνησή της εκτός από την άρνησή της να αποφύγει να παράσχει τη βοήθειά της στο συγκεκριμένο ανταγωνιστή. Αιτιολογία στην περίπτωση αυτή δεν μπορεί να υφίσταται όταν η δεσπόζουσα εταιρεία αντιμετωπίζει με διαφορετικά κριτήρια μια αεροπορική εταιρεία με την οποία είχε σε προγενέστερη φάση διασυνδέσει τα δρομολόγιά της, αφού η εταιρεία αυτή άρχισε να την ανταγωνίζεται σε μια σημαντική γραμμή, αλλά εξακολουθεί τη διασύνδεση των δρομολογίων της με άλλους ανταγωνιστές.

(27) Όταν μία αεροπορική εταιρεία αρχίζει να εξυπηρετεί νέα γραμμή, αναμένει συνήθως ότι μπορεί να υπάρξουν ορισμένες ζημιές σε μια πρώτη φάση, κατά τη διάρκεια της οποίας πρέπει να οργανώσει την αποδοτική λειτουργία του εκτελούμενου δρομολογίου της και να προσελκύσει το κατάλληλο ενδιαφέρον των ταξιδιωτικών επιχειρήσεων και των ταξιδιωτών. Δεν μπορεί να αναμένει να επιτύχει τους συντελεστές φόρτωσης και εσόδων που είναι αναγκαίοι για να τις εξασφαλίσουν την επικερδή λειτουργία από τη στιγμή της εγκαινίασης του δρομολογίου. Η αρχική διείσδυση αποτελεί, για το λόγο αυτό, πάντοτε δυσχερή υπόθεση.

Η άρνηση παροχής νέων διευκολύνσεων διασύνδεσης ενδέχεται να επιτείνει αυτή τη δυσχέρεια. Τόσο οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, όσο και οι επιβάτες αντιμετωπίζουν ενδεχομένως μια νεοεισερχόμενη επιχείρηση που δεν διαθέτει δυνατότητες διασυνδεδεμένων δρομολογίων ως εταιρεία δευτέρας κατηγορίας, γεγονός που καθιστά ακόμη δυσχερέστερη την απόκτηση του εμπορικού επιπέδου που απαιτείται για να λειτουργήσει σε επικερδή βάση. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες επιθυμούν να αποφεύγουν την απώλεια χρόνου, την πρόσθετη εργασία και την πιθανή απώλεια εσόδων που προκαλεί η έκδοση εισιτηρίων μεταφοράς μέσω μιας αεροπορικής εταιρείας που δεν διαθέτει δυνατότητες διασυνδεδεμένων δρομολογίων. Ένας σημαντικός αριθμός επιβατών εξετάζει, εξάλλου, τη δυνατότητα απαλλαγής των εισιτηρίων και πραγματοποίησης περίπλοκων ταξιδιών με την αγορά ενός μόνο εισιτηρίου, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες. Η άρνηση εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων οδηγεί πολλούς από τους επιβάτες αυτούς να αποφύγουν την εξυπηρέτηση από την αεροπορική εταιρεία που μόλις εισήλθε στην αγορά. Σε συνάρτηση με το σημείο αυτό, η άρνηση εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων επηρεάζει ιδίως τους καλά ενημερωμένους επιχειρηματίες επιβάτες, οι οποίοι αξιάνουν την έκδοση πλήρως ελαστικών εισιτηρίων και συμβάλλουν σε δυσανάλογα ευρύ βαθμό στις εισπράξεις της νεοεισερχόμενης επιχείρησης. Η σημαντική μείωση των εισπράξεων αυτών μπορεί να έχει σοβαρό αντίκτυπο για το οικονομικό σκέλος των ενεργειών της νεοεισερχόμενης επιχείρησης.

Από την επανεξέταση της απόδοσης της British Midland στη διαδρομή Δουβλίνου — Λονδίνου (Heathrow) επιβεβαιώνεται ότι, εν προκειμένω, τα αποτελέσματα αυτά ήταν αξιοσημείωτα. Οι συντελεστές φόρτωσης της British Midland ήταν σημαντικά χαμηλότεροι από τους αντίστοιχους συντελεστές της Aer Lingus, στην ίδια διαδρομή. Η διαφορά αντικατοπτρίζει σε σημαντικό βαθμό το μειονέκτημα της British Midland, μεταφέροντας επιβάτες διασυνδεδεμένων αεροπορικών δρομολογίων. Συνάγεται, ως εκ τούτου, ότι οι επιβάτες που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τις δυνατότητες διασυνδεδεμένων δρομολογίων στη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου αλλά δεν είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν τη δυνατότητα αυτή εξαιτίας της άρνησης της Aer Lingus να εξυπηρετήσει διασυνδεδεμένα δρομολόγια με την British Midland, προτιμούν να προσφεύγουν στην ασφαλέστερη λύση και να χρησιμοποιούν δρομολόγια της αεροπορικής εταιρείας με τη μεγαλύτερη συχνότητα, καταλήγοντας έτσι να προτιμούν την Aer Lingus. Η απώλεια εσόδων που συνεπάγεται η πρακτική αυτή για τη British Midland μπορεί να υπολογιστεί σε αρκετά εκατομμύρια Ecu ετησίως.

- (28) Η άρνηση εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων παρεμποδίζει επίσης τη συνέχιση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, εφόσον επιβάλλει σημαντικό κόστος στους ανταγωνιστές. Αν μια εδραιωμένη αεροπορική εταιρεία εκτελεί δρομολόγια με υψηλή συχνότητα σε ορισμένη διαδρομή, ελέγχει εξαιρετικά σημαντικό μερίδιο του μεταφορικού δυναμικού και αρνείται να διασυνδέσει τα δρομολόγια της με νεοεισερχόμενη επιχείρηση στη διαδρομή αυτή, αυτή η τελευταία επιχείρηση μπορεί να επιλέξει μία από τις ακόλουθες δύο πιθανότητες. Μια νεοεισερχόμενη εταιρεία μπορεί είτε να αρχίσει αραιά δρομολόγια προκειμένου να ελαχιστοποιήσει τις αρχικές της ζημιές, αντιμετωπίζονται όμως στη συνέχεια μια μακρά περίοδο εκκίνησης χωρίς κέρδη, είτε να εφαρμόζει εξ αρχής δρομολόγια με υψηλή συχνότητα, παρά το γεγονός ότι το τμήμα αυτό ενδέχεται να μην δικαιολογείται από το αρχικό της μερίδιο στην αγορά, ώστε να προσελκύει επιβάτες (ιδίως επιχειρηματίες) που απαιτούν την ύπαρξη υψηλής συχνότητας δρομολογίων για να είναι σε θέση να οργανώνουν το ταξίδι τους με τη μεγαλύτερη δυνατή ευελιξία. Και στις δύο περιπτώσεις, μια νεοεισερχόμενη εταιρεία αντιμετωπίζει υψηλότερο κόστος εκκίνησης.

Στην προκειμένη περίπτωση, η British Midland δεν μπορούσε να αντιμετωπίσει εύλογα την Aer Lingus εκτελώντας δρομολόγια με χαμηλή συχνότητα: με τον τρόπο αυτό, υποθίβαζε τον εαυτό της στο ρόλο μιας αεροπορικής εταιρείας ήσσονος σημασίας και δεν μπορούσε να ελπίζει να προσελκύσει ως επιβάτες τους επιχειρηματίες, τους οποίους έχει ανάγκη για να βελτιώσει τις εισπράξεις στη γραμμή αυτή. Υπό τις συνθήκες αυτές, η British Midland δεν ήταν σε θέση να αποτελέσει ισχυρό ανταγωνιστή και μπορεί μάλιστα να μην έχει πλέον ενδιαφέρον να συνεχίσει τα δρομολόγια της προς το Δουβλίνο, επειδή μπορούσε να εκμεταλλευθεί αποτελεσματικότερα το χρόνο χρήσης που δίδεται στο Heathrow.

- (29) Είναι αλήθεια ότι, εν προκειμένω, η στρατηγική της Aer Lingus δεν οδήγησε στην αποχώρηση της British Midland από τη διαδρομή αυτή και ότι η British Midland κατόρθωσε να καταρτίσει εύλογο πίνακα δρομολογίων για να κατακτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς. Αληθεύει επίσης το γεγονός ότι η άρνηση εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων δεν αποκλείει ολοσχερώς την British Midland από την προσέλευση επιχειρηματιών ως επιβατών: ανεξάρτητα από την άρνηση εξυπηρέτησης των διασυνδεδεμένων δρομολογίων από την πλευρά της Aer Lingus, οι επιβάτες της British Midland στη γραμμή Δουβλίνου — Λονδίνου (Heathrow) εξακολουθούν να έχουν τη δυνατότητα να αλλάξουν τα εισιτήριά τους, προκειμένου να εξυπηρετηθούν από εύλογο αριθμό πτήσεων που εκτελεί η ίδια η British Midland (και η British Airways, μέχρι τη χρονική στιγμή που η εταιρεία αυτή αποσύρθηκε από την εν λόγω διαδρομή). Επιπλέον, η British Midland μεταφέρει ορισμένους επιβάτες, οι οποίοι ταξιδεύουν με εισιτήρια που έχουν εκδόσει άλλες αεροπορικές εταιρείες, εκτός της Aer Lingus (η British Airways, μέχρι τη χρονική στιγμή που η εταιρεία αυτή αποσύρθηκε από τη διαδρομή, καθώς και άλλες εταιρείες — για παράδειγμα αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών που μεταφέρουν επιβάτες στο Λονδίνο, προορισμό από τον οποίο οι επιβάτες αυτοί συνεχίζουν προς το Δουβλίνο με αεροπλάνα της British Midland). Ωστόσο, αν η Aer Lingus

εξακολουθούσε να δέχεται τη διασύνδεση των δρομολογίων, το κόστος της British Midland θα ήταν χαμηλότερο, θα είχε μεγαλύτερα έσοδα, οι υπηρεσίες της θα ήταν ελκυστικότερες για τους επιβάτες της, και θα αποτελούσε ισχυρότερο και πλέον επιτυχημένο ανταγωνιστή από ό,τι σήμερα.

Το γεγονός ότι η British Midland ήταν σε θέση να εξακολουθήσει να εκτελεί τα δρομολόγια της, ανεξάρτητα από τα μειονεκτήματα που της επέβαλε η Aer Lingus, οφείλεται κατ' αρχάς στην αποφασιστικότητα της British Midland να επιτύχει παρά την ύπαρξη ασυνήθιστων δυσχερειών: δεν σημαίνει ότι η άρνηση δεν έχει επιπτώσεις στον ανταγωνισμό. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, κατά το χρόνο που εφαρμόστηκε η πρακτική αυτή, η άρνηση εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων έγινε σκοπίμως και ήταν πιθανό να παρεμποδίσει την ύπαρξη του ανταγωνισμού. Ο θεμιτός χαρακτήρας της άρνησης, τη στιγμή που μεσολάβησε, δεν μπορεί να εξαρτάται από το κατά πόσον ο ανταγωνιστής ήταν αργότερα πρόθυμος και σε θέση να παραμείνει στη γραμμή, παρά τα μειονεκτήματα που του είχαν επιβληθεί.

- (30) Κατά συνέπεια, η Aer Lingus εφήρμοσε στρατηγική, η οποία (έστω και αν δεν ήταν απόλυτα αποτελεσματική) είναι εξίσου επιλεκτική όσο και εξοβελιστική, και περιορίζει την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στη διαδρομή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου.

Η άρνηση διασύνδεσης των αεροπορικών δρομολογίων συνίσταται εν προκειμένω, κατά κύριο λόγο, στην επιβολή, αντίθετα από τη συνήθη βιομηχανική πρακτική, σημαντικού μειονεκτήματος σε βάρος των ανταγωνιστών, με την αύξηση των εξόδων τους και τη στέρησή τους από την άντληση εσόδων. Η Aer Lingus δεν κατόρθωσε να στοιχειοθετήσει την αποτελεσματικότητα που προέκυψε από την άρνηση της εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων, ούτε ήταν σε θέση να προβάλλει οποιαδήποτε πειστική και θεμιτή δικαιολογία, για τη συγκεκριμένη στάση της, που να απορρέει από τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες. Η επιθυμία της Aer Lingus να αποφύγει την απώλεια μεριδίων της αγοράς, το γεγονός ότι πρόκειται για διαδρομή ζωτικής σημασίας για την εταιρεία καθώς και το επιχείρημα ότι το περιθώριο λειτουργίας της είναι υπό πίεση, δεν καθιστούν θεμιτή την πρακτική αυτή έναντι των νεοεισερχομένων επιχειρήσεων στην αγορά.

γ) Αντίκτυπος στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών

- (31) Η άρνηση διασύνδεσης των αεροπορικών δρομολογίων αφορά αεροπορικές εταιρείες από δύο κράτη μέλη που σχετίζεται με την εκτέλεση δρομολογίων αεροπορικής μεταφοράς ιδιάζουσας σημασίας μεταξύ των δύο αυτών κρατών. Η άρνηση επηρεάζει τη δυνατότητα που έχουν οι επιβάτες σε όλη την Κοινότητα να επωφελούνται από τα διασυνδεδεμένα δρομολόγια και παρεμποδίζει ταξιδιωτικούς πράκτορες σε όλη την Κοινότητα από την έκδοση εισιτηρίων διασυνδεδεμένων δρομολογίων. Για το λόγο αυτό, οι επιπτώσεις της άρνησης εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων δρομολογίων δεν περιορίζονται σε μεμονωμένο κράτος μέλος, αλλά επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

δ) Συμπέρασμα

- (32) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η ανάκληση από την Aer Lingus της άδειας προς την British Midland:

i) να εκδίδει ή να συμπληρώνει έγγραφα εναέριας μεταφοράς μεταξύ Λονδίνου (Heathrow) και Δουβλίνου, βάσει των ναύλων που χρεώνει η Aer Lingus και των λοιπών εφαρμοστέων διατάξεων, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 780 της IATA

και

ii) να προβαίνει σε αλλαγές των εγγράφων μεταφοράς της, με βάση τις εν γένει εφαρμοστέες διαδικασίες, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 736 της IATA

συνιστά παράβαση του άρθρου 86.

B. Άρθρο 85

(33) Στην ειδική μεικτή σύνοδο της συνδιάσκεψης για το συντονισμό των ναύλων μεταφοράς φορτίου και επιβατών, που διοργανώθηκε από την IATA στις 7 και 8 Φεβρουαρίου 1991, έλαβαν μέρος περίπου 50 αεροπορικές εταιρείες από όλα τα μέρη του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων της Aer Lingus καθώς και των εθνικών αερομεταφορέων άλλων δέκα κρατών μελών. Στην ημερήσια διάταξη της συνόδου συμπεριλαμβανόταν η επισκόπηση των τελευταίων εξελίξεων σε σχέση με το κόστος λειτουργίας. Αντικείμενο της συνόδου ήταν να υποβληθεί εκ νέου στις κυβερνήσεις μια συμφωνία (όσον αφορά τις νέες τιμές μεταφοράς επιβατών και τους ναύλους μεταφοράς φορτίου), με βάση την πλέον πρόσφατη κατάσταση.

Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών για το κόστος των αεροπορικών εταιρειών και τους αντικειμενικούς στόχους των ναύλων ενόψει της προετοιμασίας κοινής θέσης για τις τιμές μεταφοράς επιβατών και τους ναύλους μεταφοράς φορτίου, συνιστά μορφή συμφωνίας ή τουλάχιστον ορισμένη μορφή εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ επιχειρήσεων, βάσει των οποίων αυτές συντονίζουν τις αποφάσεις τιμολόγησής τους. Οι διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους αποτελούν, ως εκ τούτου, περιορισμό του ανταγωνισμού σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 1. Δεδομένου ότι οι ρυθμίσεις αυτές καλύπτουν τις εναέριας μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, επηρεάζουν επίσης το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Για το λόγο αυτό οι διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 1.

(34) Στους αερομεταφορείς δόθηκε, ωστόσο, η άδεια να διεξάγουν διαβουλεύσεις για τον καθορισμό των ναύλων, με βάση τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 84/91 της Επιτροπής⁽¹⁾ που αφορά την απαλλαγή κατά κατηγορίες, ο οποίος άρχισε να ισχύει την 1η Φεβρουαρίου 1991. Στον εν λόγω κανονισμό, η Επιτροπή ασάπστηκε την άποψη ότι οι διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και φορτίου είναι δυνατό να συμβάλουν στη γενικευμένη αποδοχή των διασυνδέσιμων ναύλων και τιμών, προς όφελος τόσο των αερομεταφορέων όσο και των χρηστών των μέσων αερομεταφοράς.

Οι διαβουλεύσεις δεν επιτρέπεται, ωστόσο, να υπερβαίνουν τα όρια του θεμιτού σκοπού ο οποίος έγκειται στη διευκόλυνση των διασυνδεδεμένων πτήσεων. Οι αερομεταφορείς οι οποίοι συμμετέχουν ιδίως στους μηχανισμούς διαβουλεύσεων, υποχρεούνται να παρέχουν δυνατότητες διασύνδεσης των πτήσεών τους με όλους τους άλλους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) του κανονισμού.

Οι διατάξεις αυτές υποχρεώνουν τις πλευρές που συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις μεταφοράς επιβατών και φορτίου να συνεχίζουν τα κοινοτικά τους δίκτυα αεροπορικών διασυνδέσεων με τους άλλους αερομεταφορείς οι οποίοι εκτελούν ή έχουν υποβάλει αίτηση εκτέλεσης άμεσων ή έμμεσων δρομολογίων στις διαδρομές που αποτελούν αντικείμενο των διαβουλεύσεων.

(35) Παρά το γεγονός ότι η Aer Lingus ήταν παρούσα στις διαβουλεύσεις στις αρχές Φεβρουαρίου 1991, δήλωσε, στην αρχή της συνάντησης, ότι δεν θα συμμετάσχει στις διαβουλεύσεις όσον αφορά τις γραμμές από το Δουβλίνο προς Άμστερνταμ, Λονδίνο και Παρίσι⁽²⁾. Όπως μπορεί να υποτεθεί, πρόθεση της δήλωσης αυτής ήταν να προστατευθεί η Aer Lingus από την υποχρέωση διασύνδεσης των αεροπορικών της πτήσεων στις γραμμές αυτές, αποκλείοντας τις γραμμές αυτές από τις συζητήσεις. Ωστόσο, άλλοι αερομεταφορείς που εκτελούν τα δρομολόγια αυτά (και ιδίως η Air France, η British Airways και η British Midland) δεν διατύπωσαν την επιφύλαξη αυτή, και η Aer Lingus δεν αποχώρησε από τη συνεδρίαση αυτή. Στη συγκεκριμένη εκείνη περίπτωση, δεν πραγματοποιήθηκαν ειδικότερες συζητήσεις για τις γραμμές αυτές, αλλά έγινε μια γενικότερη συζήτηση σχετικά με τους ναύλους για αυτές τις γραμμές, όπως ακριβώς και για όλες τις άλλες γραμμές. Ακόμη και αν η Aer Lingus δεν εξέφρασε οποιαδήποτε συγκεκριμένη άποψη, αναφορικά με τις γραμμές αυτές, πληροφόρηθηκε τις προθέσεις των ανταγωνιστών της γενικά και, άρα, και σε σχέση με τις εν λόγω γραμμές. Αν οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία είχε διατυπώσει παρατηρήσεις σχετικά με τις γραμμές αυτές, η Aer Lingus θα τις είχε ακούσει. Η Aer Lingus συνέβαλε στη γενικότερη συζήτηση και έλαβε μέρος στην ψηφοφορία όσον αφορά το κατά πόσον έπρεπε να εφαρμοστεί αύξηση κατά 2% ή κατά 3% στις ενδοευρωπαϊκές γραμμές. Για το λόγο αυτό τα συμπεράσματα της συνδιάσκεψης ισχύουν και για τις διαδρομές που μηνμονεύει η Aer Lingus. Η δήλωσή της δεν είχε κανένα αντίκτυπο στην ταυτότητα όσων συμμετείχαν ή ψήφισαν ή στο περιεχόμενο ή την έκταση των διαβουλεύσεων. Για το λόγο αυτό, οι διαδρομές τις οποίες «απέκλειε» η Aer Lingus καλύφθηκαν από τις διαβουλεύσεις.

(36) Επιπλέον, έστω και αν γινόταν αποδεκτό ότι οι γραμμές από το Δουβλίνο με προορισμό το Άμστερνταμ, το Λονδίνο και το Παρίσι δεν είχαν συμπεριληφθεί

⁽²⁾ Τη δήλωση αυτή ακολούθησε δήλωση του εκπροσώπου της Επιτροπής που εξήγησε τους όρους που θέτει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 84/91 και επιβεβαίωσε ότι οι αερομεταφορείς που δεν επιθυμούν να αναλάβουν την υποχρέωση να εκτελούν δρομολόγια διασύνδεσης δεν πρέπει να είναι παρόντες κατά τις διαβουλεύσεις.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 10 της 15. 1. 1991, σ. 14.

στις διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των οποίων ήταν παρούσα η Aer Lingus, το γεγονός αυτό δεν επαρκούσε για την αποφυγή της υποχρέωσης διασύνδεσης των εναέριων πτήσεων με την British Midland. Οι διαβουλεύσεις ως προς τους ναύλους αφορούσαν γραμμές μεταξύ του Δουβλίνου και ορισμένων σημείων προορισμού που εξυπηρετούσε άμεσα η Aer Lingus και έμμεσα η British Midland, είτε με αλλαγή αεροσκάφους στο Λονδίνο (Heathrow) (για παράδειγμα Birmingham, East Midlands) ή με αλλαγή αεροσκάφους και αεροδρομίου στο Λονδίνο (π.χ. νήσοι της Μάγχης, Βρυξέλλες). Η British Midland υπέβαλε περαιτέρω αίτηση για την εκτέλεση δρομολογίων προς ορισμένα σημεία προορισμού, για τα οποία η Aer Lingus δεν διατύπωσε επιφύλαξη, για παράδειγμα δρομολόγια από το Λονδίνο (Heathrow) προς Βρυξέλλες, Κοπεγχάγη, Ντύσελντορφ, Φραγκφούρτη, Μάλαγκα, Μιλάνο, Πάλμα και Ρώμη. Το δρομολογίο της Δουβλίνου — Λονδίνου (Heathrow) παρείχε στην εταιρεία τη δυνατότητα να προσφέρει έμμεσα δρομολόγια με αφετηρία το Δουβλίνο προς τα εν λόγω σημεία προορισμού.

- (37) Η Aer Lingus δεν συμμορφώθηκε, ως εκ τούτου, με τους όρους που προσδιορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 84/91.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η συμμετοχή της Aer Lingus στις διαβουλεύσεις καθορισμού των ναύλων στις 7 και 8 Φεβρουαρίου 1991, χωρίς να χορηγείται στην British Midland η άδεια:

i) να εκδίδει ή να συμπληρώνει μεταφορικά έγγραφα εναέριας μεταφοράς μέσω του κοινοτικού της δικτύου, σύμφωνα με τους ναύλους της Aer Lingus και τις λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 780 της IATA

και

ii) να προβαίνει σε αλλαγές των μεταφορικών της εγγράφων εναέριας μεταφοράς μέσω του κοινοτικού της δικτύου, σύμφωνα με τις γενικές εφαρμοστέες διαδικασίες, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 736 της IATA

συνιστά παράβαση του άρθρου 85 παράγραφος 1.

Η Aer Lingus δεν έλαβε μέρος στις μεταγενέστερες διαβουλεύσεις καθορισμού των ναύλων που πραγματοποιήθηκαν από τις 2 έως τις 11 Σεπτεμβρίου 1991, κατά τις οποίες συζητήθηκαν οι ναύλοι που πρόκειται να εφαρμοστούν από την 1η Απριλίου 1992.

Γ. Άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 (*)

- (38) Ενόψει των στοιχείων που εξετάστησαν προηγουμένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι υπάρχουν λόγοι για να θεωρηθεί ότι η Aer Lingus έχει παραβιάσει τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 και του άρθρου 86 της συνθήκης.

- (39) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει πρόστιμα ύψους 1 000 έως 1 000 000 Ecu, ή ποσό προστίμου που ενδέχεται να είναι ανώτερο από το όριο αυτό αλλά να μην υπερβαίνει ποσοστό 10% του κύκλου εργασιών των ενεχομένων επιχειρήσεων στην παράβαση, κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι επιχειρήσεις αυτές παραβιάζουν, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 ή του άρθρου 86. Κατά τον καθορισμό του ποσού του προστίμου, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη τόσο η σοβαρότητα όσο και η χρονική διάρκεια της παράβασης.

- (40) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η Aer Lingus παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1, συμμετέχοντας σε διαβουλεύσεις καθορισμού των ναύλων χωρίς να τηρήσει τους όρους του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 84/91.

Η παράβαση αυτή συντελέστηκε στις 7 και 8 Φεβρουαρίου 1991 και τα αποτελέσματά της συνεχίστηκαν τουλάχιστον μέχρι τη χρονική στιγμή που αρχίζουν να ισχύουν οι ναύλοι που αποτέλεσαν αντικείμενο των συζητήσεων κατά τις μεταγενέστερες διαβουλεύσεις καθορισμού των ναύλων, δηλαδή μέχρι την 1η Απριλίου 1992.

- (41) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η Aer Lingus παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 86 αποσύροντας την άδεια προς την British Midland:

i) να εκδίδει ή να συμπληρώνει μεταφορικά έγγραφα εναέριας μεταφοράς μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου (Heathrow), σύμφωνα με τους ναύλους της Aer Lingus και τις λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 780 της IATA και

ii) να προβαίνει σε αλλαγές των μεταφορικών της εγγράφων, σύμφωνα με τις γενικά εφαρμοστέες διαδικασίες, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 736 της IATA.

Η παράβαση αυτή διαρκεί από τις 7 Απριλίου 1989.

- (42) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι δικαιολογείται η επιβολή προστίμου σε βάρος της Aer Lingus, στο βαθμό που η παράβασή της σχετίζεται με το άρθρο 86. Ενόψει του γεγονότος ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 84/91 μόλις είχε τεθεί σε ισχύ όταν συντελέστηκε η παράβαση του άρθρου 85.

Κατά τον καθορισμό του ποσού του προστίμου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη το γεγονός ότι με τη στάση της Aer Lingus επιδιωκόταν να θιγεί η δομή του ανταγωνισμού, με την επιβολή ποινών εις βάρος ενός ανταγωνιστή που επρόκειτο να διεισδύσει σε μια σημαντική αγορά και ότι η στάση αυτή έχει, ως εκ τούτου, ιδιάζουσα βαρύτητα. Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι η στάση της Aer Lingus δεν κατόρθωσε να εκτοπίσει τη British Midland ως ανταγωνιστή στη διαδρομή Λονδίνου (Heathrow) — Δουβλίνου, παρά το γεγονός ότι, χωρίς αμφιβολία τα δρομολόγια της British Midland εκτελούνται με σημαντικά μικρότερη επιτυχία απ' ό,τι αν η Aer Lingus είχε εξακολουθήσει να διασυνδέει τα δρομολόγια.

(*) ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1.

Δ. Άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87

- (43) Η άρνηση, από πλευράς Aer Lingus, να μεριμνήσει για τη διασύνδεση δρομολογίων της μέχρι σήμερα, στέρησε από την British Midland τη δυνατότητα να ανταγωνιστεί την Aer Lingus με ισότιμους όρους, χωρίς να υφίσταται σημαντικά μειονεκτήματα. Η Επιτροπή, ως εκ τούτου, απαιτεί από την Aer Lingus να παύσει να αρνείται τη διασύνδεση των δρομολογίων της και δίδει στην Aer Lingus την εντολή να χορηγήσει στην British Midland την άδεια διασύνδεσης των δρομολογίων εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης.

Με την εντολή αυτή δεν απαιτείται απλώς από την Aer Lingus να δεσμευτεί στο πλαίσιο μιας ρύθμισης, με την οποία παρέχεται στην British Midland η δυνατότητα εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων αεροπορικών πτήσεων σε συνάρτηση με τη γραμμή Λονδίνου (Heathrow) - Δουβλίνου, αλλά εντέλλεται επίσης η Aer Lingus να απέχει από κάθε σχετική στάση (όπως η άρνηση κράτησης θέσεων ή επιβεβαίωσης των κρατήσεων που αποδεχόταν από άλλους διασυνδεδεμένους εταίρους), η οποία μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο για την ομαλή εκτέλεση της συμφωνίας αυτής.

- (44) Η Επιτροπή δέχεται, ωστόσο, ότι η Aer Lingus δεν είναι υποχρεωμένη να διασυνδέει επί μονίμου βάσεως τα δρομολόγια της στη γραμμή αυτή με την British Midland. Εάν μια δεσπόζουσα αεροπορική εταιρεία κατόρθωσε να αναπτύξει υψηλή συχνότητα εξυπηρέτησης δρομολογίων, η συχνότητα αυτή αποτελεί θεμιτό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που δεν είναι υποχρεωτικά αναγκαίο να διαμοιραστεί η αεροπορική αυτή εταιρεία με τους αντιπάλους της. Οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις πρέπει, εκτός των άλλων, να μην έχουν επ' άπειρο τη δυνατότητα να βασίζονται στη συχνότητα των δρομολογίων των ανταγωνιστών τους και στα δίκτυά τους, αλλά πρέπει οι ίδιες να ενθαρρυνθούν να συγκροτήσουν εκτεταμένα δίκτυα και υψηλή συχνότητα δρομολογίων, και να αποκτήσουν εμπορική αίγλη, ούτως ώστε να προσελκύουν αντίστοιχη ανταπόκριση από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες και τους ταξιδιώτες. Η Επιτροπή εκτιμά, ως εκ τούτου, ότι το καθήκον εξυπηρέτησης διασυνδεδεμένων αεροπορικών γραμμών μπορεί να περιορίζεται χρονικά σε εκείνο το χρονικό διάστημα που είναι απαραίτητο στην British Midland ώστε να μπορέσει να αναπτύξει τα δρομολόγια της, χωρίς να υποφέρει από ένα άδικο μειονέκτημα που της επιβάλλει η δεσπόζουσα ανταγωνιστική της επιχείρηση, αντίθετα με τη συνήθη πρακτική της διομηχανίας και της ανταγωνίστριας εταιρείας.

Στην προκειμένη περίπτωση, υπάρχουν ορισμένα εμπόδια που καθιστούν δυσχερές το καθήκον της British Midland να εδραιώσει τη θέση της στη διαδρομή αυτή. Η Aer Lingus έχει μεγάλη εμπορική ισχύ στη χώρα της και ελέγχει εξαιρετικά υψηλό μερίδιο των επιβατών και των εκτελούμενων δρομολογίων, σε σύγκριση με τη British Midland. Εξαιτίας των πενιχρών δρομολογίων στη γραμμή Δουβλίνου, χωρίς να περικλύει τη συχνότητα εξυπηρέτησης ορισμένων άλλων δρομολογίων. Εάν η British Midland επιθυμεί να κατακτήσει θέση συγκρίσιμη με την Aer

Lingus και να θέσει επίσης σε λειτουργία χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης δρομολογίων με εξαιρετικά υψηλή συχνότητα Λονδίνου (Heathrow) - Δουβλίνου, απαιτείται αρκετός χρόνος για να αποκτήσει εμπορική ισχύ και να καταρτίσει επαρκές χρονοδιάγραμμα δρομολογίων. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι, λόγω της υποχρέωσης που είχε το 1989 η Aer Lingus, είναι σήμερα εύλογο, υπό το φως των γεγονότων που μεσολάβησαν, να υποχρεωθεί να εκτελεί δρομολόγια διασύνδεσης επί μια διετία.

Αν οι συνθήκες της αγοράς μεταβληθούν ουσιαστικά διαρκούσης αυτής της περιόδου, η Επιτροπή πρόκειται να αναθεωρήσει την απόφασή της. Η Επιτροπή, με γνώμονα τις συνθήκες που επικρατούν κατά τη λήξη αυτής της περιόδου, και ανάλογα με τις προσπάθειες που καταβάλει η British Midland προκειμένου να καθιερωθεί και τα εμπόδια που αντιμετωπίζει, μπορεί να εξετάσει κατά πόσον πρέπει να παραταθεί η υποχρέωση αυτή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Η Aer Lingus plc παρέδθη τις διατάξεις του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΟΚ αποσύροντας, στις 7 Μαΐου 1989, την άδεια της British Midland Airways Limited:

- i) να εκδίδει ή να συμπληρώνει μεταφορικά έγγραφα εναέριας μεταφοράς μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου (Heathrow) σύμφωνα με τους ναύλους της Aer Lingus και τις λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 780 της IATA, και
- ii) να προβαίνει σε αλλαγές στα μεταφορικά της έγγραφα σύμφωνα με τις γενικά εφαρμοστέες διαδικασίες, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 736 της IATA.

2. Η Aer Lingus plc παρέδθη τις διατάξεις του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΟΚ συμμετέχοντας, στις 7 και 8 Φεβρουαρίου 1991, σε διαβουλεύσεις καθορισμού των ναύλων, χωρίς να παραχωρήσει στην British Midland Airways Limited την άδεια:

- i) να εκδίδει ή να συμπληρώνει μεταφορικά έγγραφα εναέριας μεταφοράς μέσω του κοινοτικού της δικτύου σύμφωνα με τους ναύλους της Aer Lingus και τις λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 780 της IATA, και
- ii) να προβαίνει σε αλλαγές των μεταφορικών της εγγράφων εναέριας μεταφοράς μέσω του κοινοτικού δικτύου σύμφωνα με τις γενικά εφαρμοστέες διαδικασίες, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 736 της IATA.

Άρθρο 2

Η Aer Lingus plc οφείλει, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, να παύσει την παράβαση που διαπιστώνεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 και οφείλει να χορηγήσει, για περίοδο δύο ετών από την εν λόγω ημερομηνία, στην British Midland Airways Limited την άδεια:

i) να εκδίδει ή να συμπληρώνει μεταφορικά έγγραφα εναέριας μεταφοράς μεταξύ Δουβλίνου και Λονδίνου (Heathrow) σύμφωνα με τους δικούς της ναύλους και τις λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 780 της IATA,

και

ii) να προβαίνει σε αλλαγές των μεταφορικών της εγγράφων σύμφωνα με τις γενικά εφαρμοστέες διαδικασίες, όπως αυτές καθορίζονται στην απόφαση 736 της IATA.

Η Aer Lingus κοινοποιεί στην Επιτροπή όλα τα μέτρα που λαμβάνει προκειμένου να συμμορφωθεί με την υποχρέωση αυτή.

Άρθρο 3

Για τις παραβάσεις που διαπιστώνονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1, επιβάλλεται στην Aer Lingus plc πρόστιμο ύψους 750 000 Ecu.

Το πρόστιμο πρέπει να καταβληθεί σε προθεσμία τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, στο λογαριασμό αριθ. 310-0933000-43 στην τράπεζα Bruxelles-Lambert, agence européenne, ront-point Schuman 5, B-1040 Bruxelles.

Μετά την λήξη της προθεσμίας αυτής, οφείλονται αυτόματα τόκοι με το επιτόκιο που εφαρμόζεται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Νομισματικής Συνεργασίας για τις πράξεις του σε Ecu κατά την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μηνός στη διάρκεια του οποίου εκδόθηκε η παρούσα απόφαση, αυξημένο κατά 3,5 εκατοστιαίες μονάδες, δηλαδή 13,75 %.

Εάν η πληρωμή πραγματοποιείται στο εθνικό νόμισμα του κράτους μέλους, όπου έχει την έδρα της η τράπεζα που ορίζεται για την πληρωμή, εφαρμόζεται η συναλλαγματική ισοτιμία που ισχύει την προηγούμενη από την καταβολή της πληρωμής ημέρα.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Aer Lingus plc, αεροδρόμιο του Δουβλίνου, Δουβλίνο, Ιρλανδία.

Η παρούσα απόφαση αποτελεί εκτελεστό τίτλο σύμφωνα με το άρθρο 192 της συνθήκης ΕΟΚ.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 1992.

Για την Επιτροπή

Leon BRITTAN

Αντιπρόεδρος