

**Τελική έκθεση του συμβούλου ακροάσεων στην υπόθεση COMP/M.5335 — Lufthansa/SN Airholding**

[Σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 της απόφασης 2001/462/EK, EKAX της Επιτροπής, της 23ης Μαΐου 2001, σχετικά με τα καθήκοντα του συμβούλου ακροάσεων σε ορισμένες διαδικασίες ανταγωνισμού (EE L 162 της 19.6.2001, σ. 21)]

(2009/C 295/09)

Το σχέδιο απόφασης οδηγεί στις ακόλουθες παρατηρήσεις:

**Εισαγωγή**

Στις 26 Νοεμβρίου 2008, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση προτεινόμενης συγκέντρωσης δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου<sup>(1)</sup> («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»), βάσει της οποίας η Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa») προτίθεται να αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο της SN Airholding SA/NV («SN») με την αγορά μετοχών. Η SN Airholding SA/NV αποτελεί την μητρική εταιρεία της SN Brussels Airlines.

**Η διαδικασία του Σταδίου II**

Στις 26 Ιανουαρίου του 2009, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία λόγω του ότι η συγκέντρωση προκαλούσε σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά<sup>(2)</sup>. Ακολούθως, στις 24 Μαρτίου 2009, εστάλη στη Lufthansa κοινοποίηση αιτιάσεων και, στις 25 Μαρτίου 2009, χορηγήθηκε πρόσβαση στον φάκελο ερευνών της Επιτροπής. Στην κοινοποίηση αιτιάσεων η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η συγκεντρωτική δημιουργούσε προβλήματα ανταγωνισμού στις εξής πέντε διαδρομές: Βρυξέλλες–Φρανκφούρτη, Βρυξέλλες–Μόναχο, Βρυξέλλες–Βερολίνο, Βρυξέλλες–Αμβούργο και Βρυξέλλες–Ζυρίχη.

Η Lufthansa απάντησε στην κοινοποίηση αιτιάσεων και ζήτησε τη διεξαγωγή ακρόασης, η οποία και πραγματοποιήθηκε στις 15 Απριλίου 2009. Το κοινοποιούν μέρος εκπροσωπείτο επίσημα κατά την ακρόαση, αλλά όχι η SN. Ωστόσο, ορισμένοι εργαζόμενοι της SN παραβρέθηκαν στην ακρόαση ως μέρος της αποστολής της Lufthansa.

Στη συνέχεια κατέστη σαφές ότι η SN δεν είχε ενημερωθεί απευθείας από την Επιτροπή σχετικά με τις αιτιάσεις, αλλά μέσω των νομικών εκπροσώπων του κοινοποιούντος μέρους, που ενεργούσαν και ως εκπρόσωποι της SN. Οι τελευταίοι διεβίβασαν στην SN μη εμπιστευτική εκδοχή της κοινοποίησης αιτιάσεων. Πέραν αυτού, στην SN δεν δόθηκε επίσημα προθεσμία εντός της οποίας θα μπορούσε να υποβάλει παρατηρήσεις ή να ζητήσει ακρόαση. Μολονότι στην πράξη η SN συνεισέφερε στην γραπτή απάντηση της Lufthansa και εκπροσωπήθηκε στην ακρόαση, η ευθύνη της πληροφόρησης και της πρόσκλησης υποβολής παρατηρήσεων σε σχέση με την κοινοποίηση αιτιάσεων δεν μπορεί να «ανατεθεί» στο κοινοποιούν μέρος. Τις νομικές υποχρεώσεις τις οποίες υπέχει η Επιτροπή έναντι των άλλων ενδιαφερομένων μερών δυνάμει του άρθρου 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 802/2004 της Επιτροπής<sup>(3)</sup> (κανονισμός εφαρμογής), πρέπει να τις εκπληρώνει η ίδια. Η Επιτροπή επανόρθωσε αποστέλλοντας την μη εμπιστευτική εκδοχή της κοινοποίησης αιτιάσεων και την συμπληρωματική κοινοποίηση των αιτιάσεων (βλ. κατωτέρω) στην SN, στις 29 Απριλίου 2009, και παρέχοντάς της την ευκαιρία να υποβάλει παρατηρήσεις πριν από τις 6 Μαΐου 2009.

Η απάντηση της Lufthansa στην κοινοποίηση αιτιάσεων έθιγε, μεταξύ άλλων, δύο διαδικαστικά θέματα.

Πρώτον, αποκάλυπτε αποκλίσεις στην ερμηνεία των αποτελεσμάτων της διερεύνησης της αγοράς μεταξύ Lufthansa και Επιτροπής. Αποδείχθηκε ότι οι αποκλίσεις αυτές οφείλονταν εν μέρει σε εσφαλμένες ερμηνείες των απαντήσεων του κοινοποιούντος μέρους. Ωστόσο, κάποιες αποκλίσεις οφείλονταν στο γεγονός ότι η Lufthansa δεν είχε πλήρη πρόσβαση σε ορισμένες απαντήσεις για λόγους εμπιστευτικής μεταχείρισης. Αφού επαλήθευσε τις απαντήσεις, η Επιτροπή, στις 29 Απριλίου 2009, χορήγησε στη Lufthansa πρόσβαση σε μη εμπιστευτικά φύλλα Excel, στα οποία η Επιτροπή συνοψίζει όλες τις απαντήσεις τις οποίες είχε λάβει.

Το άλλο θέμα αφορούσε την αξιολόγηση μιας συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό βάσει του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ που διεξήγαγε η Επιτροπή ως μέρος μιας διαδικασίας ελέγχου συγκεντρώσεων. Η Lufthansa αμφισβήτησε κατά πόσο είναι δυνατή μια τέτοια ανάλυση. Ειδικότερα έθιξε το εάν θα έπρεπε να ακουστούν οι απόψεις των άμεσων μερών της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό, ήτοι μια θυγατρική της Lufthansa και η SN, για τα πορίσματα της Επιτροπής στο πλαίσιο ακρόασης. Προκειμένου να αποφευχθεί παραβίαση του δικαιώματος υπεράσπισης των άμεσα ενδιαφερομένων μερών, η Επιτροπή απέστειλε απόσπασμα της κοινοποίησης αιτιάσεων που αφορούσε την προκαταρκτική αξιολόγηση της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό στην SN και στη Swiss (θυγατρική της Lufthansa), στις 20 Απριλίου 2009, και τους έδωσε την ευκαιρία να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις<sup>(4)</sup>. Τόσο η SN όσο και η Swiss απάντησαν εμπρόθεσμα.

<sup>(1)</sup> EE L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του Κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων.

<sup>(3)</sup> EE L 133 της 30.4.2004, σ. 1.

<sup>(4)</sup> Απόφαση του Πρωτοδικείου των ΕΚ της 11ης Ιουλίου 2007, T-170/06, *Alrosa*.

Στις 28 Απριλίου 2009, η Επιτροπή απέστειλε συμπληρωματική κοινοποίηση αιτιάσεων στην Lufthansa σχετικά με τη διαδρομή Βρυξέλλες–Ζυρίχη. Και στην περίπτωση αυτή χορήγησε πρόσβαση στον φάκελο της Επιτροπής την επόμενη ημέρα. Το κοινοποιούν μέρος απάντησε στη συμπληρωματική κοινοποίηση αιτιάσεων στις 5 Μαΐου 2009.

Στις αρχές της διαδικασίας είχαν πραγματοποιηθεί συζητήσεις μεταξύ κοινοποιούντος μέρους και Επιτροπής σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα. Ωστόσο, τα διορθωτικά μέτρα που προτάθηκαν στις 16 Απριλίου 2009 κρίθηκαν ανεπαρκή με αποτέλεσμα να μην εξετασθεί η επίπτωσή τους στην αγορά. Ακολούθως, η Lufthansa υπέβαλε περαιτέρω δέσμες διορθωτικών μέτρων στις 24 και 29 Απριλίου 2009. Η τελευταία δέσμη έγινε δεκτή σε προκαταρκτική βάση και εξετάσθηκε η επίπτωσή της στην αγορά από την Επιτροπή. Η οριστικοποιημένη εκδοχή των διορθωτικών μέτρων (χωρίς να θιγεί η ουσία της εκδοχής της 29ης Απριλίου) υποβλήθηκε από τη Lufthansa στις 28 Μαΐου 2009.

### **Το σχέδιο απόφασης**

Το σχέδιο απόφασης αποκλίνει από την κοινοποίηση αιτιάσεων από τρεις απόψεις. Πρώτον, η Επιτροπή δεν λαμβάνει θέση ως προς το εάν οι επιβάτες που πιέζονται από τον χρόνο ανήκουν σε διακριτή αγορά προϊόντος έναντι των επιβατών που δεν πιέζονται από τον χρόνο.

Επιπλέον, δεν κρίνει επιβεβλημένη την αξιολόγηση της συμβατότητας της συμφωνίας πτήσεων με κοινό κωδικό βάσει του άρθρου 81. Τρίτον, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα προβλήματα ανταγωνισμού στη διαδρομή Βρυξέλλες–Βερολίνο λύθηκαν ενόσω η διαδικασία ελέγχου συγκεντρώσεων βρισκόταν εν εξελίξει. Η EasyJet, ανταγωνίστρια των Lufthansa και SN, είχε αποφασίσει εν τω μεταξύ να αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων της από ένα σε δύο καθιστώντας έτσι δυνατά τα ταξίδια μετ' επιστροφής την ίδια ημέρα. Για τις υπόλοιπες τέσσερις διαδρομές, το σχέδιο απόφασης ορίζει ότι η συγκέντρωση δεν θα οδηγούσε σε σημαντικό περιορισμό του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω των δεσμεύσεων που είχε προσφερθεί να αναλάβει το κοινοποιούν μέρος.

Δεν έλαβα ερωτήματα ούτε παρατηρήσεις από το κοινοποιούν μέρος, από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος ή από τρίτους. Λόγω αυτού και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που προαναφέρονται, θεωρώ ότι έχει γίνει σεβαστό το δικαίωμα των μερών να ακουστούν στην προκειμένη υπόθεση.

Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 2009.

Michael ALBERS

---