

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Ιουλίου 2002

σε μια διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ
(COMP/37.730 — ΑuA/LH)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 2502]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/746/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2410/92 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 5 αυτού,Μετά τη δημοσίευση της ανακοίνωσης ⁽³⁾ σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87,Μετά τη δημοσίευση της ανακοίνωσης ⁽⁴⁾ σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για θέματα συμπράξεων και μονοπωλίων στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

(1) Στις 10 Δεκεμβρίου 1999 η Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) και η Austrian Airlines (τα μέρη) κοινοποίησαν σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 3975/87 μια συμφωνία συνεργασίας από τις 19 Οκτωβρίου 1999. Τα μέρη θέλουν να συνάψουν μια διαρκή συμμαχία μέσω της δημιουργίας ενός ενιαίου συστήματος αεροπορικών μεταφορών, το οποίο θα βασίζεται στη στενή συνεργασία στον τομέα των επι-

χειρηματικών δραστηριοτήτων, σε θέματα μάρκετινγκ καθώς και στον τομέα της διοίκησης. Οι σημαντικότεροι κανόνες της συνεργασίας περιλαμβάνονται σε μια συμφωνία πλαίσιο. Ταυτόχρονα, οι δύο αεροπορικές εταιρείες έχουν επεξεργαστεί μια σειρά συγκεκριμένων συμφωνιών εκτέλεσης καθώς και μία ειδική συμφωνία επιμερισμού («Special Pro Rate Agreement», στο εξής «SPA») για τον καθορισμό των αρχών μιας ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής. Με τη σύναψη μιας «συμφωνίας γειτνίασης» δημιουργήθηκε μια κοινοπραξία για την πραγματοποίηση πτήσεων ανάμεσα στις δύο χώρες και για την κατανομή των σχετικών κερδών και των ζημιών.

(2) Τα μέρη ζητούν σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 απαλλαγή βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ.

(3) Μια περίληψη της αίτησης απαλλαγής δημοσιεύθηκε στις 11 Ιουλίου 2000 στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87.

(4) Στις 4 Οκτωβρίου 2000 η Επιτροπή ειδοποίησε εγγράφως τα μέρη σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 ότι είχε σοβαρές αμφιβολίες κατά πόσο είναι συμβιβάσιμη η εν λόγω συμφωνία με την κοινή αγορά.

(5) Στις 10 Μαΐου 2001 η Επιτροπή έστειλε στην Austrian Airlines και στη Lufthansa την ανακοίνωση με τις αιτιάσεις της. Στην ανακοίνωσή της αυτή προς τα μέρη αναφερόταν ότι κατά την άποψή της δεν θα μπορούσε προς το παρόν να τύχει απαλλαγής η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στη Lufthansa και στην Austrian Airlines σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 3975/87.

⁽¹⁾ ΕΕ L 374 της 31.12.1987, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ C 193 της 11.7.2000, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 356 της 14.12.2000, σ. 5.

- (6) Στις 14 Δεκεμβρίου 2001 η Επιτροπή δημοσίευσε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 μια ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Με την ανακοίνωση αυτή η Επιτροπή γνωστοποίησε την πρόθεσή της να απαλλάξει για έξι χρόνια την κοινοποιηθείσα συμφωνία, λαμβάνοντας υπόψη τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα μέρη καθώς και την πρόθεση πολλών ανταγωνιστών να εισέλθουν στην αγορά. Στους ενδιαφερόμενους τρίτους δόθηκε η δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με αυτή την υπόθεση.

2. ΤΑ ΜΕΡΗ

2.1. Η Lufthansa AG

- (7) Η Lufthansa είναι η εταιρεία χαρτοφυλακίου του ομίλου Lufthansa, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των σχετικών υπηρεσιών. Από το 1997 είναι μια 100 % ιδιωτική εταιρεία με 350 000 περίπου μετόχους.
- (8) Οι μεγαλύτερες θυγατρικές εταιρείες της Lufthansa είναι: η Lufthansa Cargo (100 %), η Lufthansa Technik (100 %), η LSG (100 %), η Lufthansa City Line (100 %), η Euro-wings (25 %), η British Midland (20 %), η Air Dolomiti (26 %) καθώς και η Luxair (13 %).
- (9) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών της Lufthansa ανήλθε σε 15,2 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 7,926 δισεκατομμύρια σε ολόκληρη την Κοινότητα και τα 4,799 δισεκατομμύρια στη Γερμανία.
- (10) Με βάση τα πληρωθέντα επιβατοχιλιόμετρα (ΕΧΛΜ) η Lufthansa κατείχε την πρώτη θέση στην Ευρώπη το 2000 με 18,0 δισεκατομμύρια με δεύτερη τη British Airways (17,0 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ). Στην τρίτη θέση βρίσκεται η Air France με 10,3 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ.
- (11) Σε παγκόσμια κλίμακα η Lufthansa κατέχει τη δεύτερη θέση μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών της Κοινότητας με 94,17 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ με πρώτη τη British Airways (118,89 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ), ενώ στην τρίτη θέση αλλά πολύ κοντά βρίσκεται η Air France με 91,801 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ.
- (12) Στην Ευρώπη η Lufthansa εξυπηρετεί 148 γραμμές με πάνω από 100 000 επιβάτες ετησίως, οι σημαντικότερες είναι η γραμμή Φρανκφούρτης — Βερολίνου [...] (*) και Φρανκφούρτης — Αμβούργου [...] (†).
- (13) Με βάση το μέγεθος του στόλου της το 2000 η Lufthansa κατείχε την πρώτη θέση στην Ευρώπη με 327 αεροσκάφη σε λειτουργία και 48 παραγγελίες, ακολουθούμενη από τη British Airways με 309 αεροσκάφη σε λειτουργία και 62 παραγγελίες.
- (14) Στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων η Lufthansa κατέχει την πρώτη θέση τόσο στην Ευρώπη όσο και στις διηπειρωτικές μεταφορές.
- (15) Η Lufthansa Cityline δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα των εσωτερικών πτήσεων στη Γερμανία καθώς και στον τομέα των περιφερειακών πτήσεων εντός της Ευρώπης. Οι κυριότερες γραμμές είναι η γραμμή Βρέμης — Στουτγάρδης (42 πτήσεις/εβδομάδα), Φλωρεντίας — Μονάχου (28 πτήσεις/εβδομάδα), και Μονάχου — Μίνστερ (42 πτήσεις/εβδομάδα).

2.2. Austrian Airlines (AuA)

- (16) Η AuA δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των συναφών υπηρεσιών. Μέτοχοι της AuA είναι το αυστριακό κράτος (39,7 %), θεσμικοί επενδυτές (10,6 %), ιδιώτες επενδυτές (38,2 %), η Credit Suisse First Boston (10 %) καθώς και η Air France (1,5 %).
- (17) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών του ομίλου AuA (Austrian Airlines, Lauda Air και Tyrolean Airways) ανήλθε σε 1,54 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 850 εκατομμύρια ευρώ εντός της Κοινότητας, τα 393 εκατομμύρια ευρώ στην Αυστρία και τα 199 εκατομμύρια στη Γερμανία. Οι μεγαλύτερες θυγατρικές εταιρείες της AuA είναι: η Tyrolean Airways (100 %), η Lauda Air (99,0 %) καθώς και η Rheintalflug (100 %). Ο στόλος της AuA, της Tyrolean και της Lauda Air ανήλθε σε 92 αεροσκάφη το έτος 2000.
- (18) Με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα το έτος 2000 η AuA βρισκόταν στη 17η θέση της ένωσης ευρωπαϊκών αερογραμμών με 2,4 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα πίσω από τη BMI British Midland (2,4 δισεκατομμύρια). Σε παγκόσμια κλίμακα η AuA βρισκόταν στη 14η θέση το έτος 2000 με 8,8 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα μεταξύ των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών και στην 67η θέση μεταξύ όλων των αεροπορικών εταιρειών του κόσμου. Εντός της Ευρώπης η AuA εξυπηρετεί δεκαέξι γραμμές με πάνω από 100 000 επιβάτες ετησίως. Οι κυριότερες είναι η γραμμή Βιέννης — Λονδίνου [...], Βιέννης — Φρανκφούρτης [...] και Βιέννης — Παρισιού [...].
- (19) Η Lauda Air (Lauda) δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των συναφών υπηρεσιών. Μέτοχοι της Lauda είναι η Austrian Airlines (99,0 %) καθώς και ιδιώτες επενδυτές (1 %).
- (20) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών της Lauda στην Κοινότητα ανήλθε στα 158 εκατομμύρια ευρώ. Στην Αυστρία ο κύκλος εργασιών της εταιρείας ανήλθε στα 73 εκατομμύρια ευρώ και στη Γερμανία στα 37 εκατομμύρια ευρώ. Με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα το έτος 2000 η Lauda με 4,6 δισεκατομμύρια δεν περιλαμβανόταν ανάμεσα στις είκοσι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης.
- (21) Η Lauda δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων εντός της Ευρώπης (μεσαίες αποστάσεις) καθώς και στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων προς μακρινούς προορισμούς στην Ασία και στον Ειρηνικό με αριθμούς πτήσεων της Austrian Airlines. Η κυριότερη γραμμή είναι η γραμμή Βιέννης — Σίδνεϋ/Μελβούρνης [...].
- (22) Η Tyrolean Airways (Tyrolean) δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των συναφών υπηρεσιών. Η Tyrolean ανήκει κατά 100 % στην Austrian Airlines. Η AuA αγόρασε το 1994 το 42,85 %, το 1997 το 42,85 % και το 1998 το υπόλοιπο.
- (23) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών της Tyrolean εντός της Κοινότητας ανήλθε σε 231 εκατομμύρια ευρώ, στην Αυστρία σε 106 εκατομμύρια ευρώ και στη Γερμανία σε 77 εκατομμύρια ευρώ. Με βάση τα πληρωμένα επιβατοχιλιόμετρα η Tyrolean με 1,2 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ βρισκόταν στην 176η θέση της παγκόσμιας κατάταξης, πολύ πιο πίσω από την Crossair (118η θέση με 3,5 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ) και τη Lufthansa City Line (116η θέση με 3,6 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ).

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες εμπορικού χαρακτήρα.

(†) Μία κατεύθυνση, στοιχεία 1999.

- (24) Η Tyrolean παρέχει αερομεταφορικές υπηρεσίες εντός της Αυστρίας και σε ευρωπαϊκές περιφερειακές γραμμές. Η εταιρεία χρησιμοποιεί αεροσκάφη χωρητικότητας 80 επιβατών κατ' ανώτατο όριο. Οι κυριότερες γραμμές είναι η γραμμή Ίνσμπρουκ — Βιέννης [...], Κλάγκενφουρτ — Βιέννης [...], Βιέννης — Βουδαπέστης [...] και Βιέννης — Στουτγάρδης [...]. Εκτός από την περαιτέρω ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς η Tyrolean έχει θέσει ως κύριο στόχο της την αύξηση του αριθμού των πτήσεων προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη καθώς και ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.
- (25) Η Rheintalflug ανήκει από τον Φεβρουάριο του 2001 κατά 100 % στην Austrian Airlines. Το έτος 2000 η Rheintalflug μετέφερε συνολικά 250 000 επιβάτες και εξυπηρετεί προς το παρόν τις γραμμές Αλτερχάιν — Βιέννης, Βιέννης — Γενεύης, Βιέννης — Ταλίν, Βιέννης — Βαρσοβίας και Βιέννης — Μιλάνου με αριθμούς πτήσεων της Austrian Airlines. Ο κύκλος εργασιών της Rheintalflug το έτος 2000 ανήλθε στα 31 εκατομμύρια ευρώ.

3. Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ AUSTRIAN AIRLINES ΚΑΙ ΣΤΗ LUFTHANSA

- (26) Απώτερος στόχος της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa και της AuA είναι η ενοποίηση των δικτύων αερομεταφοράς που διαθέτουν σε παγκόσμια κλίμακα. Η παρούσα συμφωνία σχετικά με το δίκτυο αερομεταφοράς τέθηκε σε εφαρμογή από το καλοκαίρι του 2000 και περιλαμβάνει τους τομείς της μεταφοράς προσώπων, τη συντήρηση, τις εγκαταστάσεις των αεροδρομίων και τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης. Την 1η Ιανουαρίου 2000 ξεκίνησε η συνεργασία ανάμεσα στα μέρη στον τομέα της κοινής τιμολογιακής πολιτικής και του συντονισμού των προγραμμάτων πτήσεων για όλες τις πτήσεις.
- (27) Η πιο μεγάλη συνεργασία προβλέπεται στον τομέα της αερομεταφοράς ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία, σχετικά με τον οποίο έχει συναφθεί μία «συμφωνία γειτνίασης». Η συμφωνία αυτή προβλέπει τη δημιουργία μιας κοινής εταιρείας για την εναέρια μεταφορά ανάμεσα στις δύο χώρες. Τα μέρη πάντως βάζουν μαζί τα έσοδα από τις βασικές γραμμές εκτός από αυτά που προέρχονται από τις υπηρεσίες μεταφοράς προς τα κεντρικά αεροδρόμια. Ως αποτέλεσμα της συμφωνίας συνεργασίας με τη Lufthansa, η AuA μετακινήθηκε το 1999 από τη συμμαχία Qualiflyer στη συμμαχία STAR. Ως εκ τούτου, η AuA ανέστειλε τη συνεργασία της με τα μέλη της συμμαχίας Qualiflyer περί τα τέλη Δεκεμβρίου 1999.

- (28) Η συμφωνία συνεργασίας περιλαμβάνει κυρίως δηλώσεις προθέσεων. Σε όλους τους βασικούς τομείς τα μέρη, όπως αναφέρεται παρακάτω, έχουν συνάψει συμφωνίες εκτέλεσης.

Τα βασικότερα στοιχεία της συμφωνίας συνεργασίας είναι τα ακόλουθα:

3.1. Κοινή επιχείρηση για τις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία

- (29) Η σύμβαση γειτνίασης περιλαμβάνει έναν κατάλογο των κοινών υπηρεσιών οι οποίες διέπονται από αυτήν τη συμφωνία. Σύμφωνα με αυτήν τα μέρη ύστερα από μια μεταβατική

περίοδο μοιράζουν [...] ανάμεσά τους τα έσοδα και το κόστος από αυτές τις κοινές υπηρεσίες. Μια επιτροπή καθοδήγησης της συμμαχίας (Alliance Steering Committee) παρακολουθεί την εξέλιξη και την επιτυχία των κοινών υπηρεσιών και μπορεί να δώσει δεσμευτικές οδηγίες στη διεύθυνση των κοινών υπηρεσιών, τη γνωστή ως επιτροπή κυκλοφορίας («Traffic Committee» ή «Tracom»). Η Tracom αποτελείται από ίσο αριθμό προσώπων και των δύο μερών, τα οποία πληρώνονται από τις εταιρείες από τις οποίες προέρχονται. Η Tracom είναι υπεύθυνη για τις κοινές υπηρεσίες, για το επιχειρησιακό σχέδιο, για το σύστημα μεταφορών κ.λπ. Στη σύμβαση γειτνίασης αναφέρεται ρητά ότι τα μέρη παραμένουν αυτόνομα και ότι τις αποφάσεις εξακολουθούν να τις λαμβάνουν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

- (30) Το πρόγραμμα μεταφορών αποτελείται από ένα κοινό σύστημα γραμμών, μια κοινή διάρθρωση τιμών και ένα κοινό πρόγραμμα πτήσεων. Τα μέρη που δεν μπορούν να συνάψουν κανονικές συμφωνίες με τρίτες εταιρείες οι οποίες πραγματοποιούν τακτικές πτήσεις στις κοινές γραμμές.

3.2. Παγκόσμια συνεργασία

- (31) Η AuA και η Lufthansa θέλουν να δημιουργήσουν ένα ενιαίο παγκόσμιο σύστημα μεταφορών με κοινό σχεδιασμό του δικτύου πτήσεων, κοινή τιμολογιακή πολιτική και κοινό χρηματοοικονομικό σχεδιασμό. Η παγκόσμια συνεργασία περιλαμβάνει την αμοιβαία πρόσβαση στα προγράμματα τακτικών πελατών, την εκμετάλλευση κοινών αριθμών πτήσεων (code sharing), την εναρμόνιση της ποιότητας των υπηρεσιών και την κοινή επεξεργασία των στοιχείων. Για την ηλεκτρονική επεξεργασία των στοιχείων τα μέρη συνδυάζουν εν μέρει τα συστήματά τους σε τομείς όπως είναι εκτός των άλλων οι ημερομηνίες πτήσεων, τα συστήματα κράτησης, η πώληση εισιτηρίων και οι καταστάσεις απογραφής. Με την κοινή χρήση των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων για τον έλεγχο του εισιτηρίου των επιβατών θέλουν να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη μετεπιβίβαση των πελατών τους.

- (32) Προκειμένου να αναπτύξουν από κοινού τα δίκτυά τους, τα μέρη θέλουν να καθορίζουν από κοινού τις τιμές τους σε παγκόσμια κλίμακα βάσει μιας «ειδικής συμφωνίας επιμερισμού». Τα μέρη πιστεύουν ότι είναι απαραίτητος ο από κοινού καθορισμός των τιμών μετά τη σύνδεση των δικτύων πτήσεων, ούτως ώστε να μπορεί κάποιος π.χ. να πηγαίνει κάπου με την AuA και να επιστρέφει με τη Lufthansa ή να μπορεί η AuA να μεταφέρει πελάτες στα κεντρικά αεροδρόμια της Lufthansa σε περιπτώσεις μετεπιβιβαζόμενων επιβατών της Lufthansa. Στις γραμμές στις οποίες μόνο ένα από τα δύο μέρη έχει απευθείας πτήσεις ενώ το άλλο τις εξυπηρετεί μέσω ανταποκρίσεων⁽⁶⁾, οι τιμές καθορίζονται από την εταιρεία που έχει απευθείας πτήσεις. Εκτός από τον από κοινού καθορισμό των τιμών τα μέρη θέλουν επίσης να συντονίσουν και τις συχνότητες των πτήσεών τους για την αποφυγή περιττών δρομολογίων.

⁽⁶⁾ Η Lufthansa π.χ. έχει απευθείας πτήσεις από τη Φρανκφούρτη προς το Κίεβο, ενώ η AuA έχει πτήσεις από τη Φρανκφούρτη προς το Κίεβο με ανταπόκριση στη Βιέννη.

- (33) Με τη συμφωνία για τον κοινό αριθμό πτήσης θα προσφέρεται στους πελάτες ένα ομοιογενές προϊόν. Η συγχώνευση των αριθμών πτήσεων σημαίνει ότι το αεροσκάφος της μίας εταιρείας σε μια συγκεκριμένη πτήση δεν θα φέρει μόνο το δικό του αριθμό αλλά και τον αριθμό του συμβαλλόμενου μέρους. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα μπορεί μια εταιρεία να πουλά μια πτήση σαν να ήταν δική της ακόμη, και στην περίπτωση που εκτελείται από την αντισυμβαλλόμενη εταιρεία. Τα μέρη θέλουν να εναρμονίσουν τα προγράμματα πτήσεων τους ώστε να μπορούν να προσφέρουν αμοιβαία υπηρεσίες μεταφοράς προς τα αεροδρόμια. Θα μπορούν δε να εκτελούν πρόσθετες πτήσεις ή να εξυπηρετούν και άλλες γραμμές, αρκεί να ενημερώνει η μία την άλλη εκ των προτέρων.

3.3. Κοινή στρατηγική μάρκετινγκ

- (34) Τα τμήματα πωλήσεων και των δύο εταιριών παραμένουν αυτόνομα. Στην Αυστρία αρμόδια για την εμπορία και την πώληση των εισιτηρίων είναι η AuA και στη Γερμανία η Lufthansa. Σε πολλούς τομείς εντούτοις οι δύο εταιρείες θέλουν να συνεργαστούν, π.χ. μέσω της δημιουργίας μιας κοινής αντιπροσωπείας στην Αυστρία και στη Γερμανία, στις αλλοδαπές αγορές, όπου η AuA θα αναλάβει ηγετικό ρόλο στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, καθώς και στον τομέα της πώλησης εισιτηρίων μέσω του Διαδικτύου.
- (35) Τα μέρη διατηρούν το δικαίωμα να προσφέρουν απευθείας πτήσεις από τη χώρα τους προς αλλοδαπούς προορισμούς στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό από οικονομική άποψη.
- (36) Τις εσωτερικές μεταφορές θα εξακολουθεί να τις πραγματοποιεί καθεμία από τις αεροπορικές εταιρείες κατά τρόπο τελείως αυτόνομο.

3.4. Θυγατρικές και συνδεδεμένες εταιρείες

- (37) Στη στενή συνεργασία των μερών συμμετέχουν επίσης και οι θυγατρικές τους και οι συνδεδεμένες με αυτά εταιρείες. Ένας από τους στόχους στο πλαίσιο της ανάπτυξης του δικτύου θα πρέπει να είναι η βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών από τη Lauda Air στη Γερμανία.

3.5. Οργάνωση της λειτουργίας των κοινών κεντρικών αεροδρομίων

- (38) Μέσω της συμφωνίας τα μέρη θέλουν να βελτιώσουν την εκμετάλλευση των κεντρικών τους αεροδρομίων που είναι η Φρανκφούρτη, το Μόναχο και η Βιέννη. Η Βιέννη και το Μόναχο θα συμπληρώνει το ένα το άλλο με τη Βιέννη να εξυπηρετεί κυρίως τις γραμμές προς Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη ενώ το Μόναχο να εξυπηρετεί τις γραμμές από και προς τη Γερμανία, τις ενδοευρωπαϊκές γραμμές καθώς και τις διεπρωτικές γραμμές. Σε περίπτωση περαιτέρω ανάπτυξης των κεντρικών αεροδρομίων θα ληφθούν υπόψη οι προορισμοί και τα δίκτυα των δύο μερών. Προβλέπεται

επίσης και η αμοιβαία παροχή υπηρεσιών μεταφοράς προς τα αεροδρόμια.

3.6. Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αεροδρομίου

- (39) Για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης οι συμβαλλόμενες εταιρείες είχαν συμφωνήσει κατ' αρχήν να προτιμήσουν τη GlobeGround, μια 100 % θυγατρική εταιρεία της Lufthansa, στο βαθμό που η εταιρεία αυτή θα προσέφερε τις υπηρεσίες της σε ανταγωνιστικές τιμές. Κατά τα τέλη Μαΐου του 2002 η Lufthansa πούλησε το 51 % των μετοχών που είχε στη GlobeGround στη γαλλική εταιρεία Penauille Polyservices. Το υπόλοιπο των μετοχών η Penauille το αγόρασε στις 30 Ιουνίου 2002. Κατόπιν αυτού έπαψε να ισχύει η συμφωνία των μερών σχετικά με τη GlobeGround. Επομένως δεν γίνεται λόγος πλέον για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης.

3.7. Μεταφορά εμπορευμάτων

- (40) Τα μέρη δεν σχεδιάζουν τη συγχώνευση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Μακροχρόνια πάντως σχεδιάζεται η συνεργασία στον τομέα της διοικητικής μέριμνας για την αύξηση της αποτελεσματικότητας.

4. ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- (41) Η κοινή εταιρεία που αφορά τις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία θα διοικείται από κοινού και ισότιμα από τα δύο μέρη. Η κοινή εταιρεία δεν διαθέτει τους απαραίτητους πόρους για να μπορεί να ασκεί ανεξάρτητα επιχειρηματικές δραστηριότητες. Θα εξαρτάται διαρκώς από τα μέρη.
- (42) Η κοινή επιχείρηση επιδιώκει και συντονίζει την ανταγωνιστική συμπεριφορά των δύο μητρικών εταιριών, οι οποίες παραμένουν αυτόνομες. Με τη σύμβαση γέννησης ιδρύεται μια συνεταιριστική κοινή εταιρεία και όχι μια λειτουργικά αυτόνομη κοινή εταιρεία από την άποψη της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια των λειτουργικά αυτόνομων κοινών επιχειρήσεων βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων⁽⁷⁾. Αποτελεί μέρος μιας συμφωνίας συνεργασίας η οποία συνήφθη πολύ αργότερα και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ.
- (43) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 προβλέπει τη διαδικασία για την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές ανάμεσα στα αεροδρόμια της Κοινότητας και το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ για την αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στα αεροδρόμια των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Εφαρμόζεται δε μόνο στην αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στα αεροδρόμια του ΕΟΧ. Η αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στον ΕΟΧ και στις τρίτες χώρες δεν διέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 ούτε από την παρούσα απόφαση.

5. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

5.1. Σχετικές υπηρεσίες

- (44) Η συμφωνία αφορά την αεροπορική μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων. Και οι δύο εταιρείες που έχουν υπογράψει τη συμφωνία εκτελούν τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις μεταφοράς επιβατών καθώς και αερομεταφορές εμπορευμάτων.

(7) ΕΕ C 66 της 2.3.1998, σ. 1.

(45) Κατά την άποψη της Επιτροπής οι ναυλωμένες πτήσεις στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν αποτελούν εναλλακτική λύση για τις τακτικές πτήσεις για το λόγο ότι οι πελάτες ταξιδεύουν κυρίως για επαγγελματικούς σκοπούς. Η αστάθεια που παρουσιάζουν οι ναυλωμένες πτήσεις δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές από αυτούς τους πελάτες, σε αντίθεση με αυτούς που ταξιδεύουν για διακοπές. Επειδή τα μέρη δεν σκέπτονται να συνενώσουν τις δραστηριότητές τους στον τομέα της αερομεταφοράς εμπορευμάτων, εκτός από μια μικρή τεχνική συνεργασία, δεν θα εξεταστεί περαιτέρω η μεταφορά εμπορευμάτων.

5.2. Αγορές αερομεταφορών

(46) Για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς στον τομέα των αερομεταφορών η Επιτροπή με μια σειρά από αποφάσεις της, οι οποίες συμπληρώνονται από τη σχετική νομοθεσία, έχει αναπτύξει την έννοια της αφετηρίας και του προορισμού⁽⁸⁾, σύμφωνα με την οποία κάθε σύνδεση ανάμεσα στον τόπο αφετηρίας και στον τόπο προορισμού να θεωρείται ως αυτόνομη αγορά από την άποψη των καταναλωτών. Για να διαπιστωθεί εάν σε μια συγκεκριμένη γραμμή υπάρχει ανταγωνισμός, εξετάζεται ένα ολόκληρο πλέγμα αεροπορικών συνδέσεων. Στο πλέγμα αυτό περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- α) οι απευθείας πτήσεις ανάμεσα στα σχετικά αεροδρόμια·
- β) οι απευθείας πτήσεις ανάμεσα στα εναλλακτικά αεροδρόμια, των οποίων οι περιοχές εξυπηρέτησης συμπίπτουν σε μεγάλο βαθμό με την περιοχή εξυπηρέτησης των σχετικών αεροδρομίων·
- γ) οι ανάμεσα στα σχετικά αεροδρόμια δυνατότητες ανταπόκρισης στο βαθμό που αποτελούν εναλλακτικές λύσεις για τις απευθείας πτήσεις. Το ερώτημα κατά πόσο οι απευθείας πτήσεις μπορούν να υποκατασταθούν από τις ανταποκρίσεις εξαρτάται από μια σειρά από παράγοντες —όπως είναι οι ώρες και η συχνότητα των πτήσεων σε μια συγκεκριμένη γραμμή (καθώς και των προγραμμάτων πτήσεων)·
- δ) δυνατότητες ταξιδιού με εναλλακτικά μεταφορικά μέσα (αυτοκίνητο ή σιδηρόδρομο), τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν υποκατάστατα των απευθείας πτήσεων ή των ανταποκρίσεων με βάση τη διάρκεια του ταξιδιού και τη συχνότητα των πτήσεων⁽⁹⁾.

(47) Η Επιτροπή διαχωρίζει τους πελάτες σε αυτούς που πιέζονται από το χρόνο (time-sensitive customers) και σε αυτούς που δεν πιέζονται από το χρόνο (non-time-sensitive customers). Οι πιεζόμενοι από το χρόνο πελάτες θέλουν να φτάσουν στον προορισμό τους το συντομότερο δυνατό, δεν έχουν κανένα περιθώριο αλλαγής του χρόνου αναχώρησης και του χρόνου άφιξης και τους ενδιαφέρει να έχουν τη δυνατότητα αλλαγής πτήσης σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οι πελάτες για τους οποίους ο χρόνος δεν παίζει κανένα

ρόλο αντιθέτως δίνουν μεγαλύτερη προσοχή στην τιμή και μπορούν να δεχθούν πτήσεις μεγαλύτερης διάρκειας⁽¹⁰⁾.

(48) Κατά την άποψη των μερών οι επιχειρηματίες έχουν αρχίσει στο μεταξύ να δίνουν μεγαλύτερη σημασία στις τιμές και ζητούν πτήσεις διάρκειας μικρότερης των έξι ωρών και εισιτήρια οικονομικής θέσης, στο βαθμό που αυτό επιτρέπεται από τον προγραμματισμό του ταξιδιού. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι το ποσοστό των πιεζόμενων από το χρόνο επιβατών είναι πολύ μεγαλύτερο στο σύνολο των επιβατών σε σχέση με ποσοστό των επιβατών της διακεκριμένης θέσης.

(49) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρείες ως συνέπεια της παγκοσμιοποίησης δεν υπάρχει μόνο σε μεμονωμένες γραμμές αλλά και ανάμεσα στα διάφορα δίκτυα πτήσεων και στα κεντρικά αεροδρόμια. Για το λόγο αυτό θα ήταν αδικαιολόγητος ο προσδιορισμός με βάση τις γραμμές.

(50) Ο ισχυρισμός αυτός των μερών προκύπτει από την προσφορά. Από την άποψη των εταιρειών μπορεί να υπάρχει ανταγωνισμός ανάμεσα στα δίκτυα πτήσεων. Αυτό όμως δεν έχει σημασία για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς, επειδή δεν ανταποκρίνεται στην άποψη των καταναλωτών. Ο καταναλωτής θέλει να μεταβεί αεροπορικά από ένα συγκεκριμένο τόπο αναχώρησης σε ένα συγκεκριμένο τόπο προορισμού. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να επωφεληθεί από τον ανταγωνισμό όταν η συγκεκριμένη γραμμή εξυπηρετείται από περισσότερες της μίας αεροπορικές εταιρείες. Από την άποψη της ζήτησης δικαιολογείται επομένως να εξετάζονται οι συνέπειες της συμφωνίας συνεργασίας με βάση τον τόπο προέλευσης και τον τόπο προορισμού.

(51) Η εκτίμηση της συνεργασίας των μερών από την Επιτροπή μπορεί να γίνει με βάση τρεις κατηγορίες υπηρεσιών αερομεταφοράς προσώπων εντός του ΕΟΧ, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο αυτής της συμφωνίας:

- α) Αερομεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.
- β) Αερομεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία και σε μια άλλη χώρα ΕΟΧ (π.χ. γραμμή Φρανκφούρτης — Ρώμης).
- γ) Αερομεταφορά ανάμεσα σε άλλες χώρες ΕΟΧ (π.χ. Λονδίνο — Ρώμη).

(52) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 8, υπάρχουν επιφυλάξεις όσον αφορά τη συμφωνία γεινιάσης σχετικά με τη συνεργασία. Τα ακόλουθα συμπεράσματα σχετικά με τα προαναφερόμενα σημεία αφορούν επομένως τις μεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.

5.2.1. Πτήσεις με ανταπόκριση

(53) Κατ' αρχήν υπάρχει συνάρτηση ανάμεσα στον πρόσθετο χρόνο ταξιδιού, που συνεπάγεται για έναν ταξιδιώτη η πτήση με ανταπόκριση, και στο συνολικό χρόνο του ταξιδιού. Στις μικρές διαδρομές όπου ο χρόνος του ταξιδιού είναι μικρός, όπως ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία, πολύ λίγοι ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο θα προτιμούσαν μια πτήση με ανταπόκριση από μια απευθείας

⁽⁸⁾ Βλέπε την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 1999 στην υπόθεση KLM-Alitalia (υπόθεση αριθ. COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

⁽⁹⁾ Τα μέρη ισχυρίζονται ως προς αυτό ότι τα τρένα υψηλής ταχύτητας και το αυτοκίνητο αποτελούν υποκατάστατα του αεροπλάνου όταν η απόσταση είναι μικρότερη των 600 χιλιομέτρων.

⁽¹⁰⁾ Οι επιχειρηματίες πιέζονται κατά κανόνα από το χρόνο σε σχέση με τους τουρίστες και προτιμούν τα εισιτήρια που τους παρέχουν πολλές δυνατότητες αλλαγής της πτήσης. Οι επιβάτες της δεύτερης κατηγορίας δεν δεσμεύονται τόσο πολύ από το χρόνο και δίνουν μεγαλύτερη προσοχή στην τιμή. Δέχονται πτήσεις με μεγαλύτερη διάρκεια ταξιδιού και μπορούν για λόγους κόστους να προτιμήσουν τις πτήσεις με ανταπόκριση από τις απευθείας πτήσεις.

πήση στην περίπτωση αύξησης των τιμών ⁽¹¹⁾. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι ο αριθμός αυτών των επιβατών είναι πολύ μικρός σε σχέση με την πίεση που θα μπορούσαν να ασκήσουν στους όρους για απευθείας πτήσεις οι πτήσεις με ανταπόκριση. Επιπλέον, από την άποψη του ανταγωνισμού μπορούν να ληφθούν υπόψη μόνο αυτές οι πτήσεις με ανταπόκριση για τις οποίες ο επιβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει άλλες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες ανταγωνίζονται τα μέρη. Αυτό όμως συμβαίνει σε πολύ λίγες γραμμές. Επομένως οι πτήσεις με ανταπόκριση δεν αποτελούν αντικείμενο της εκτίμησης που ακολουθεί.

5.2.2. Αλληλοεπικαλυπτόμενες περιοχές που εξυπηρετούνται από τα αεροδρόμια

- (54) Οι ταξιδιώτες οι οποίοι κατοικούν σε περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται από δύο ή περισσότερα αεροδρόμια έχουν περισσότερες δυνατότητες επιλογής αεροδρομίων από όπου θα ξεκινήσουν ή θα ολοκληρώσουν το ταξίδι τους. Ο ανταγωνισμός αυξάνεται στην περίπτωση που τα εν λόγω αεροδρόμια εξυπηρετούνται από πολλές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες είναι ανεξάρτητες ή μία από την άλλη (δηλαδή δεν ανήκουν στην ίδια κοινοπραξία). Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως αυτό δεν συμβαίνει τόσο συχνά ⁽¹²⁾.
- (55) Ο πρόσθετος χρόνος που είναι διατεθειμένος να ξοδέψει ένας ταξιδιώτης έως ότου φτάσει σε κάποιο αεροδρόμιο εξαρτάται από το συνολικό χρόνο του ταξιδιού. Σε σχέση με τις πτήσεις εντός της Ευρώπης η ακτίνα των περιοχών που εξυπηρετούνται από τα διάφορα αεροδρόμια είναι πολύ μικρή λόγω των μικρών χρόνων πτήσης. Κατά συνέπεια η αλληλοεπικάλυψη των εν λόγω περιοχών σε σχέση με τις πτήσεις εντός της Κοινότητας παίζουν πολύ περιορισμένο ρόλο. Οι πτήσεις ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία θεωρούνται από τις συντομότερες μέσα στην Κοινότητα. Λόγω της μικρής διάρκειας των πτήσεων σε αυτές τις γραμμές η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις ⁽¹³⁾ όσον αφορά τις μεταφορές ανάμεσα σε γειτονικές περιοχές, οι αλληλοεπικάλυψεις ανάμεσα στις περιοχές που εξυπηρετούνται από δύο αεροδρόμια είναι πολύ μικρές για να επηρεάσουν κατά κάποιον τρόπο την αγορά.
- (56) Επομένως η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αλληλοκαλυπτόμενες περιοχές σε σχέση με τις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία δεν παίζουν κανένα σημαντικό ρόλο. Αυτό το συμπέρασμα επιβεβαιώνεται από τις εκτιμήσεις τις οποίες έχουν υποβάλει τα μέρη.

Σύμφωνα με τα δικά τους στοιχεία μόνο το 2 έως 3 % των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία ζουν σε περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια.

5.2.3. Εναλλακτικά μεταφορικά μέσα

- (57) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι το αυτοκίνητο και το τρένο αποτελούν εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία για αποστάσεις που δεν υπερβαίνουν τα 600 χιλιόμετρα.
- (58) Αντιθέτως, η Επιτροπή πιστεύει ότι εκτός από την απόσταση από την άποψη των χρηστών αποφασιστική σημασία έχουν και οι ποιοτικοί παράγοντες και κυρίως ο συνολικός χρόνος του ταξιδιού. Για τους πιεζόμενους από το χρόνο ταξιδιώτες τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς αποτελούν εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς σε σχέση με το αεροπλάνο μόνο όταν με τον τρόπο αυτό δεν αυξάνεται σημαντικά ο χρόνος του ταξιδιού. Αυτό φυσικά ισχύει έως έναν ορισμένο βαθμό και για τους ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο, οι οποίοι ενδιαφέρονται περισσότερο για τη μείωση του κόστους του ταξιδιού.
- (59) Ο πίνακας 1 περιλαμβάνει μια σειρά από παραμέτρους για τις σχετικές σ' αυτή την περίπτωση γραμμές. Σύμφωνα με τον πίνακα αυτό για το ταξίδι με αυτοκίνητο ή με το τρένο από το κέντρο του Σάλτσμπουργκ έως το κέντρο του Μονάχου και από το κέντρο του Λιντς έως το κέντρο του Μονάχου χρειάζεται ο ίδιος χρόνος ταξιδιού όπως και με το αεροπλάνο. Ανάμεσα στη Βιέννη και στο Μόναχο η διαφορά του χρόνου υπερβαίνει τις δύο ώρες, δηλαδή ο χρόνος ταξιδιού στην περίπτωση αυτή με αυτοκίνητο ή με το τρένο αυξάνεται κατά 70 %. Αν μάλιστα χρησιμοποιήσει κανείς τα ίδια μέσα και για την επιστροφή τότε ο πρόσθετος χρόνος ταξιδιού υπερβαίνει τις τέσσερις ώρες. Επομένως για τους πελάτες που πιέζονται από το χρόνο δεν τίθεται θέμα να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο ή τρένο. Μόνο ένας περιορισμένος αριθμός πιεζόμενων από το χρόνο ταξιδιωτών θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει αυτά τα μεταφορικά μέσα ως εναλλακτικές λύσεις.
- (60) Εάν υπάρχει και σε ποιο βαθμό ανταγωνισμός ανάμεσα στους διάφορους μεταφορείς μπορεί επίσης να διαπιστωθεί και από τη σύγκριση των τιμών. Η σύγκριση της τιμής ενός εισιτηρίου οικονομικής θέσης με την τιμή τρένου δεύτερης θέσης δείχνει ότι οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων είναι τουλάχιστον διπλάσιες από τις τιμές των εισιτηρίων με το τρένο (ακόμη και η διαφορά της τιμής ανάμεσα στο ταξίδι με το αεροπλάνο και στο ταξίδι με το αυτοκίνητο είναι σημαντική). Το γεγονός αυτό αντικρούει την άποψη των μερών ότι τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται το αεροπλάνο. Εάν αυτό συνέβαινε, τότε θα υπήρχε σύγκριση των τιμών ή δεν θα υπήρχε καμιά αεροπορική σύνδεση στην περίπτωση που οι τιμές των άλλων μεταφορικών μέσων ήταν τόσο χαμηλές ώστε να μην μπορούν να τις ανταγωνιστούν οι αεροπορικές εταιρείες. Η σύγκριση των τιμών επομένως δεν ενισχύει την άποψη των μερών ότι το αεροπλάνο και τα άλλα μεταφορικά μέσα δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά.

⁽¹¹⁾ Αυτό το συμπέρασμα βασίζεται στα αποτελέσματα της έρευνας της Επιτροπής σχετικά με την υπόθεση KLM — Alitalia. Στη σχετική της απόφαση η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ποσοστό των επιβατών που πραγματοποιούν το ταξίδι Άμστερνταμ — Ρώμη ή Άμστερνταμ — Μιλάνο με ανταπόκριση είναι πολύ περιορισμένο. Αυτό σημαίνει ότι από την άποψη και των δύο κατηγοριών επιβατών, δηλαδή τόσο αυτών που πιέζονται από το χρόνο όσο και αυτών που δεν πιέζονται, οι απευθείας πτήσεις δεν μπορούν να αντικατασταθούν από τις πτήσεις με ανταπόκριση. Βλέπε την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 1999 στην υπόθεση KLM — Alitalia.

⁽¹²⁾ Τα μέρη για παράδειγμα ανέφεραν ότι όσοι κατοικούν στην περιοχή Φαράλμπεργκ (στη δυτική Αυστρία) θα προτιμούσαν το αεροδρόμιο της Ζυρίχης από το αεροδρόμιο του Ίνσμπρουκ. Τον καιρό που συζητήθηκε η σύμβαση η Swissair είχε πέντε πτήσεις ημερησίως από τη Ζυρίχη προς το Βερολίνο. Επομένως οι εν λόγω πελάτες θα μπορούσαν να διαλέξουν ανάμεσα στη Swissair και στην Aua/LH.

⁽¹³⁾ Σε αυτή την εξαιρέση εμπήκουν οι μη πιεζόμενοι από το χρόνο ταξιδιώτες που κατοικούν στις περιοχές του Ίνσμπρουκ και του Σάλτσμπουργκ όταν θέλουν να ταξιδέψουν αεροπορικά από το Μόναχο εντός της Γερμανίας όπου εκτός από τη Lufthansa υπάρχουν και άλλοι ανταγωνιστές.

- (61) Συμπεραίνεται λοιπόν ότι τα εναλλακτικά μεταφορικά μέσα του αεροπλάνου για τα ταξίδια ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία δεν αποτελούν κατά κανόνα καμιά εναλλακτική λύση για τους ταξιδιώτες που πιέζονται από το χρόνο. Θα μπορούσαν όμως να αποτελέσουν εναλλακτική λύση για τους ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο με βάση πάντα τη διάρκεια και την άνεση του ταξιδιού⁽¹⁴⁾.

Πίνακας 1

Απόσταση, κόστος και διάρκεια ταξιδιού σε διάφορες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία (Πηγή: OAG/ Ιανουάριος 1999)

Γραμμές	Κατά προσέγγιση χρόνος ταξιδιού από κέντρο σε κέντρο της πόλης (απλή διαδρομή)				Κόστος ταξιδιού με επιστροφή (σε ευρώ)				
	Απόσταση σε οδικά χιλιόμετρα	Διάρκεια ταξιδιού με το αεροπλάνο ⁽¹⁾	Διάρκεια ταξιδιού με το τρένο	Διάρκεια ταξιδιού με το αυτοκίνητο	Οικονομική θέση ⁽²⁾	Ναύλος PEX το Σαββατοκύριακο	Πρώτη θέση σε τρένο	Δεύτερη θέση σε τρένο	Αυτοκίνητο ⁽³⁾
Βιέννη — Φρανκφούρτη	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Βιέννη — Μόναχο	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Βιέννη — Ντίσελντορφ	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Γκρτας — Φρανκφούρτη	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Σάλτσμπουργκ — Φρανκφούρτη	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Σάλτσμπουργκ — Μόναχο	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Βιέννη — Βερολίνο	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Βιέννη — Στουτγάρδη	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Λιντς — Φρανκφούρτη	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Ίνσμπουργκ — Φρανκφούρτη	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Λιντς — Μόναχο	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

(1) Η διάρκεια του ταξιδιού περιλαμβάνει την καθαρή διάρκεια του ταξιδιού, τον έλεγχο των εισιτηρίων (45 λεπτά) και την μεταφορά από το κέντρο της πόλης έως το αεροδρόμιο (1 ώρα).

(2) Σε αυτές τις διαδρομές η Lufthansa και η AuA έχουν τους ίδιους ναύλους. Ισχύει ο ίδιος ναύλος για την οικονομική και τη διακεκριμένη θέση.

(3) Ο υπολογισμός έγινε με βάση το ότι κάθε χιλιόμετρο κοστίζει 0,22 ευρώ.

6. Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ ΣΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

- (62) Στο κεφάλαιο 5.2 αναφέρονται τρεις κατηγορίες υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς. Όπως αναφέρεται λεπτομερώς στο κεφάλαιο 8 υπάρχουν επιφυλάξεις όσον αφορά τις προϋποθέσεις ανταγωνισμού στην πρώτη κατηγορία, δηλαδή στην αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία. Κατά τα λοιπά υπάρχει σύμπτωση απόψεων με τα μέρη όσον αφορά αυτή την αγορά αεροπορικών μεταφορών.
- (63) Το 1999 η αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία γινόταν από 33 γραμμές, εκ των οποίων μόνο μία δεν χρησιμοποιείτο από τα μέρη⁽¹⁵⁾. Από κοινού οι δύο εταιρείες στις 27 από τις εν λόγω 33 γραμμές κατέχουν το 100 % με βάση το συνολικό αριθμό των πτήσεων καθώς και το συνολικό αριθμό των επιβατών στις απευθείας πτήσεις. Μέσω αυτών των γραμμών πραγματοποιείται το 90 % των αερομεταφορών ανάμεσα στις δύο χώρες. Κατά συνέπεια η Lufthansa και η AuA είναι με διαφορά οι ισχυρότεροι ανταγωνιστές στον τομέα των αερομεταφορών ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.

⁽¹⁴⁾ Αφορά τις διαδρομές Μόναχο — Σάλτσμπουργκ, Μόναχο — Λιντς και Μόναχο — Βιέννης.

⁽¹⁵⁾ Το 1998 η Rheintalflug πραγματοποίησε 86 πτήσεις ανάμεσα στη Βιέννη και στο Friedrichshafen. Το 2001 όμως η Rheintalflug αγοράστηκε από την AuA.

Πίνακας 2

Αριθμός των πτήσεων ανά εβδομάδα στις διάφορες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία

Γραμμές	Αριθμός των πτήσεων ανά εβδομάδα (Χειμώνας 1999/2000)				Συνολικό εκατοστιαίο ποσοστό αγοράς στις απευθείας πτήσεις της Lufthansa και της AuA (περιλαμβανομένης και της Lauda)
	AuA	Lufthansa	Lauda	Insgesamt	
Βιέννη — Φρανκφούρτη	28	34	0	62	100
Βιέννη — Μόναχο	14	26	13	53	100
Βιέννη — Ντίσελντορφ	14	21	0	35	100
Γκρατς — Φρανκφούρτη	7 (*)	20	0	27	100
Σάλτσμπουργκ — Φρανκφούρτη	0	28	0	28	100
Βιέννη — Βερολίνο	14	21	0	35	100
Βιέννη — Αμβούργο	0	20	14	34	100
Βιέννη — Στουτγάρδη	20 (*)	10	0	30	100
Λιντς — Φρανκφούρτη	0	28	0	28	100

(*) Tyrolean Airways.

- (64) Πέραν της συνεκτίμησης του αριθμού των απευθείας πτήσεων και του συνολικού αριθμού των επιβατών που μεταφέρονται με απευθείας πτήσεις, ο προσδιορισμός της θέσης των μερών στην αγορά απαιτεί επίσης να γίνει διάκριση μεταξύ διαφόρων κατηγοριών επιβατών. Μολονότι και τα δύο μέρη μετά τη σύναψη της σύμβασης συνεργασίας κατείχαν όσον αφορά τις απευθείας πτήσεις το 100 % της αγοράς στις σημαντικότερες γραμμές με βάση τον αριθμό των επιβατών, εντούτοις στο σημαντικό τομέα των επιβατών που ταξιδεύουν με ανταπόκριση ήταν εκτεθειμένα στον ανταγωνισμό.
- (65) Γενικά μπορεί να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα στους επιβάτες που ταξιδεύουν μεταξύ της Αυστρίας και της Γερμανίας (οι οποίοι μεταβαίνουν απευθείας από το αεροδρόμιο προέλευσης στο αεροδρόμιο προορισμού) και των επιβατών που ταξιδεύουν με ανταπόκριση οι οποίοι χρησιμοποιούν και άλλες πτήσεις. Σε αντίθεση προς τους επιβάτες μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας οι επιβάτες που χρησιμοποιούν πτήσεις με ανταπόκριση έχουν μεγαλύτερη επιλογή πτήσεων με συνέπεια να είναι μεγαλύτερος ο ανταγωνισμός που αντιμετωπίζουν κατά την άποψή τους τα μέρη ⁽¹⁶⁾.
- (66) Αυτό σημαίνει ότι σε κάθε πτήση συναντώνται επιβάτες με ποικίλους τόπους προέλευσης και προορισμού. Αυτοί που κάνουν μακρινά ταξίδια π.χ. έχουν μεγάλες δυνατότητες επιλογής κεντρικών αεροδρομίων και κατά συνέπεια μπορούν να επωφεληθούν από τον ανταγωνισμό. Αυτό δεν ισχύει όμως για τους επιβάτες ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία ούτε για τους επιβάτες από τα περιφερειακά αεροδρόμια προς τα κεντρικά αεροδρόμια αυτών των χωρών με τη σύναψη της σύμβασης συνεργασίας ⁽¹⁷⁾. Οι διάφορες ομάδες επιβατών αποτελούν επομένως ξεχωριστή αγορά ή καθεμία.
- (67) Για τη συνολική εκτίμηση από την άποψη του ανταγωνισμού της συνεργασίας ή της συμμαχίας των αεροπορικών εταιρειών θα πρέπει συνεπώς να εξακριβωθεί εάν η ομάδα των επιβατών που χρησιμοποιούν πτήσεις ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία και αυτών που χρησιμοποιούν πτήσεις με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια αποτελεί μια αξιολογη αγορά πελατών. Αυτό συμβαίνει τουλάχιστον για όλες τις βασικές γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία που περιλαμβάνονται στον πίνακα 3, παρά το γεγονός ότι το ποσοστό τους παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις από γραμμή σε γραμμή. Στις άλλες γραμμές οι οποίες δεν περιλαμβάνουν κανένα κεντρικό αεροδρόμιο των δύο κρατών μελών το ποσοστό μάλιστα είναι ακόμη μεγαλύτερο. Κατά συνέπεια θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι συνέπειες της συνεργασίας των μερών για αυτή την κατηγορία των ταξιδιωτών.

⁽¹⁶⁾ Για να ταξιδέψει κανείς π.χ. από τη Βιέννη στις ΗΠΑ μπορεί να χρησιμοποιήσει απευθείας πτήση ή να ταξιδέψει μέσω Φρανκφούρτης, Άμστερνταμ, Παρισιού, Λονδίνου (κ.λπ.), δηλαδή έχει μεγάλη δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε πολλές ανταγωνιζόμενες εταιρείες.

⁽¹⁷⁾ Οι ταξιδευόντες με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια χρησιμοποιούν μια περιφερειακή γραμμή πριν ή ύστερα από την πτήση τους σε μία από τις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία (περιφερειακή πτήση με ανταπόκριση). Ένας ταξιδιώτης από το Κλάγκενφουρτ με προορισμό τη Λειψία μπορεί π.χ. να ταξιδέψει μέσω Φρανκφούρτης. Οι πελάτες που χρησιμοποιούν περιφερειακές πτήσεις με ανταπόκριση εξαρτώνται όμως κατά κανόνα, όπως και αυτοί που χρησιμοποιούν απευθείας πτήσεις τουλάχιστον για μία διαδρομή, από έναν εκ των δύο μερών.

Πίνακας 3

Στοιχεία σχετικά με τους αριθμούς των επιβατών στις βασικές γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία

Γραμμές	Αριθμοί επιβατών (1998) (προς τις δύο κατευθύνσεις)	Ποσοστό επιβατών οικονομικής θέσης	Ποσοστό επιβατών με απευθείας πτήσεις και ποσοστό επιβατών με ανταπόκριση από περιφε- ρειακά αεροδρόμια
Βιέννη — Φρανκφούρτη	560 000	[...]	[...]
Βιέννη — Μόναχο	290 000	[...]	[...]
Βιέννη — Ντίσελντορφ	214 000	[...]	[...]
Γκρατς — Φρανκφούρτη	140 000	[...]	[...]
Σάλτσμπουργκ — Φρανκφούρτη	138 000	[...]	[...]
Βιέννη — Βερολίνο	135 000	[...]	[...]
Βιέννη — Αμβούργο	116 000	[...]	[...]
Βιέννη — Στουτγάρδη	104 000	[...]	[...]
Λιντς — Φρανκφούρτη	91 000	[...]	[...]

Παράδειγμα γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης

(68) Η θέση των μερών όσον αφορά τις μεταφορές ανάμεσα στις δύο γειτονικές χώρες μπορεί να γίνει σαφής με βάση το παράδειγμα της βασικής γραμμής ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία. Η γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης συνδέει τα δύο κεντρικά αεροδρόμια της AuA και της Lufthansa.

(69) Στη γραμμή αυτή οι ανταποκρίσεις και τα εναλλακτικά μεταφορικά μέσα παίζουν πολύ μικρό ρόλο και μπορούν να μην ληφθούν υπόψη. Στις μικρές αεροπορικές διαδρομές οι ανταποκρίσεις μπορούν, όπως έχει ήδη αναφερθεί, να μην θεωρηθούν ως υποκατάστατα. Για αποστάσεις έως 600 χιλιόμετρα που πρότειναν τα μέρη το τρένο και το αυτοκίνητο δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εναλλακτικά μεταφορικά μέσα, επειδή η απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων υπερβαίνει τα 600 χιλιόμετρα. Αυτό ισχύει τουλάχιστον για τους επιβάτες που πιέζονται από το χρόνο. Οι ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο θα μπορούσαν ενδεχομένως να ταξιδέψουν με το τρένο ή με το αυτοκίνητο παρά τη μεγάλη απόσταση. Πλην όμως, όπως αναφέρεται στο σημείο 5.2.3, οι μεγάλες διαφορές τιμών ανάμεσα στο αεροπορικό εισιτήριο και στο εισιτήριο με άλλα μέσα μεταφοράς οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για διαφορετικές αγορές. Ορισμένοι ταξιδιώτες ενδέχεται να επιλέξουν άλλα μεταφορικά μέσα με βάση συγκεκριμένα ποιοτικά πλεονεκτήματα. Για παράδειγμα, το αυτοκίνητο παρέχει μεγαλύτερη ανεξαρτησία και ευελιξία στον τόπο προορισμού. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι δεν αποτελεί εναλλακτική λύση η χερσαία μεταφορά για τους περισσότερους ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο.

(70) Τα μέρη δεν έχουν ισχυρισθεί ότι στη γραμμή αυτή υπάρχει ανταγωνισμός εξαιτίας των αλληλεπικαλυπτόμενων περιοχών που εξυπηρετούνται από τα διάφορα αεροδρόμια. Αυτό σημαίνει ότι στη γραμμή αυτή μπορούν να εξεταστούν μόνο οι απευθείας πτήσεις. Η κοινή εταιρεία της AuA και της Lufthansa κατέχει το 100 % της αγοράς σε αυτήν τη γραμμή.

(71) Όπως προκύπτει από τον πίνακα 3, το 1999, το [...] όλων των ταξιδιωτών χρησιμοποίησε απευθείας πτήσεις ή πτήσεις με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια. Οι πελάτες αυτοί στη γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης δεν έχουν καμιά άλλη επιλογή εκτός από το να ταξιδέψουν με τη Lufthansa ή με την Austrian Airlines.

Άλλες διμερείς γραμμές

(72) Ό,τι εξηγείται παραπάνω σχετικά με τη σημαντικότερη γραμμή ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία με βάση τον αριθμό των επιβατών ισχύει και για τις γραμμές με μικρότερη κίνηση. Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 5.2, για τις περισσότερες από τις 33 γραμμές που υπάρχουν δεν παίζουν κανένα ρόλο ούτε οι ανταποκρίσεις ούτε τα άλλα μεταφορικά μέσα. Το ποσοστό μάλιστα των επιβατών με απευθείας πτήσεις και των επιβατών με ανταπόκριση από τα περιφερειακά αεροδρόμια στις γραμμές αυτές είναι ακόμη μεγαλύτερο από ό,τι το ποσοστό στη γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης, η οποία συνδέει δύο κεντρικά αεροδρόμια. Κατά συνέπεια το ποσοστό των επιβατών οι οποίοι στις εν λόγω γραμμές εξαρτώνται αποκλειστικά από τη Lufthansa και την Austrian Airlines είναι μεγαλύτερο.

(73) Επομένως με τη σύναψη της συμφωνίας συνεργασίας οι μισοί από τους επιβάτες που ταξιδεύουν αεροπορικά ανάμεσα στις δύο χώρες εξαρτώνται αποκλειστικά από την κοινή εταιρεία της AuA με τη Lufthansa.

7. ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

(74) Μετά τη δημοσίευση των ανακοινώσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 και το άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, έφθασαν στην Επιτροπή οι παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων τρίτων, τα κυριότερα σημεία των οποίων έχουν ως εξής:

α) η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στην AuA και στη Lufthansa θα προκαλέσει σημαντική μείωση του ανταγωνισμού στις δύο γειτονικές αγορές αερομεταφορών·

- β) αυτή η συμφωνία συνεργασίας επιτρέπει στα μέλη της συμμαχίας STAR να ενισχύσουν ακόμη περισσότερο τη θέση τους στην Ευρώπη·
- γ) οι ήδη υψηλές τιμές των μερών στις αεροπορικές γραμμές ανάμεσα στις δύο γειτονικές χώρες είναι εις βάρος των καταναλωτών·
- δ) η απαλλαγή θα πρέπει να χορηγηθεί μόνο με την ανάληψη εκτεταμένων δεσμεύσεων. Θα πρέπει να μειωθούν τα εμπόδια εισόδου στην αγορά, όπως είναι η έλλειψη χρονοθυρίδων·
- ε) μέσω της συνεργασίας τα δύο μέρη αποκτούν πολύ ισχυρή θέση στη γερμανοαυστριακή αγορά. Θα πρέπει να προστατευτούν οι ανταγωνιστές από συμπεριφορές που είναι εναντίον του ανταγωνισμού, όπως είναι οι τιμές κάτω του κόστους και η διατήρηση των πλεοναζουσών δυνατοτήτων·
- στ) προς το παρόν παρατηρείται μια τάση συγκέντρωσης στον τομέα των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών. Η συμμετοχή της AuA στη συμμαχία STAR έχει αποφασιστική σημασία για τη διατήρηση της αυτονομίας της·
- ζ) οι σημαντικοί πελάτες θα συμμετάσχουν στη μείωση του κόστους, που προκαλείται μέσω της συνεργασίας. Θα επωφεληθούν επίσης από το μεγάλο δίκτυο διαδρομών εντός της συμμαχίας.

8. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 53 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΧ

8.1. Η συμφωνία ανάμεσα στις εταιρείες

- (75) Η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στην Lufthansa και στην AuA είναι μία συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ⁽¹⁸⁾.

8.2. Περιορισμός του ανταγωνισμού

- (76) Βάσει της συμφωνίας οι μέχρι πρότινος ανταγωνιζόμενες εταιρείες συνεργάζονται από τότε που συνήψαν τη σύμβαση συνεργασίας σε όλες τις γραμμές εντός του ΕΟΧ. Αυτή η συνεργασία αφορά ειδικότερα την κοινή τιμολογιακή πολιτική και την κατανομή των αγορών. Η κατανομή των αγορών γίνεται με την εναρμόνιση των προγραμμάτων, των συχνοτήτων και των δυνατοτήτων πτήσεων. Κατά συνέπεια η συμφωνία εξαλείφει τον τωρινό και τον μελλοντικό ανταγωνισμό ανάμεσα στα μέρη.

8.2.1. Αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία (και προς τις δύο κατευθύνσεις)

- (77) Τα μέρη έχουν εναρμονίσει τις δραστηριότητές τους σε σχέση με τις διαθέσιμες θέσεις, τη συχνότητα των πτήσεων, τις τιμές και το μάρκετινγκ σε όλες τις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία μέσω της δημιουργίας μιας κοινής εταιρείας. Τα έσοδα και οι δαπάνες κατανέμονται εξίσου ανάμεσα στα δύο μέρη. Κατ' αυτόν τον τρόπο δεν

υπάρχει κανένας ανταγωνισμός ανάμεσά τους σε αυτήν την αγορά.

- (78) Μέσω της συμφωνίας ενισχύεται ακόμη περισσότερο η θέση των δύο εταιρειών στην αγορά, επειδή μέσω του συντονισμού των πόρων, των δικτύων και των προγραμμάτων πτήσεων δημιουργούνται πρόσθετα εμπόδια για την είσοδο στην αγορά άλλων ανταγωνιστών. Το ίδιο ισχύει και για το κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών, επειδή ένα μεγάλο μέρος των επιβατών αποτελείται από επιχειρηματίες, οι οποίες προτιμούν αεροπορικές εταιρείες με ένα κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών επειδή κατ' αυτό τον τρόπο μαζεύουν ευκολότερα δωρεάν χιλιόμετρα. Επομένως ένα κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό εμπόδιο εισόδου στην αγορά για εταιρείες οι οποίες δεν έχουν να προσφέρουν κάτι ανάλογο. Η θέση στην αγορά των μερών τέλος ενισχύεται και από τον αριθμό των χρονοθυρίδων τις οποίες διαθέτουν στα σημαντικότερα αεροδρόμια της Γερμανίας και της Αυστρίας και από το σχετικά μεγάλο αριθμό ανταποκρίσεων που έχουν ήδη στις επίμαχες γραμμές.
- (79) Η κοινή εταιρεία περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία μέσω της εξάλειψης κάθε τωρινού και μελλοντικού ανταγωνισμού ανάμεσα στα μέρη και λόγω της θέσης τους στην αγορά.

8.2.2. Άλλες γραμμές εντός του ΕΟΧ

- (80) Όπως έχει ήδη εξηγηθεί στο κεφάλαιο 5.2 η συμφωνία εκτός από τις αεροπορικές μεταφορές ανάμεσα στην Γερμανία και στην Αυστρία επηρεάζει και τις μεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία ή τη Γερμανία και στις άλλες χώρες ΕΟΧ καθώς και τις αερομεταφορές ανάμεσα στις άλλες χώρες ΕΟΧ. Η συνεργασία ανάμεσα στην AuA και στη Lufthansa σε αυτές τις γραμμές αφορά κυρίως τον κοινό σχεδιασμό των δικτύων διαδρομών, τον καθορισμό μιας ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής και την εξομοίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η κοινή τιμολογιακή πολιτική ισχύει για όλες τις γραμμές για τις οποίες συνδυάζουν τα δίκτυά τους, δηλαδή για τις γραμμές όπου ένας επιβάτης μπορεί να φύγει με τη Lufthansa και να επιστρέψει με την AuA. Αυτό ισχύει βασικά για όλες τις γραμμές εντός του ΕΟΧ. Η AuA και η Lufthansa εναρμονίζουν επίσης και τη συχνότητα των πτήσεών τους για την αποφυγή περιττών πτήσεων.
- (81) Εάν υπάρχει ανταγωνισμός σε αυτές τις γραμμές ανάμεσα στις απευθείας πτήσεις και στις πτήσεις με ανταπόκριση ανάμεσα στην Αυστρία ή στη Γερμανία και σε μία άλλη χώρα ΕΟΧ, περιορίζεται ή εξαλείφεται ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις απευθείας πτήσεις της μίας εταιρείας και στις πτήσεις με ανταπόκριση της άλλης εταιρείας ⁽¹⁹⁾. Στις πτήσεις ανάμεσα σε δύο άλλες χώρες ΕΟΧ, όπως π.χ. ανάμεσα στο Λονδίνο και στη Ρώμη, δεν προβλέπεται να μειωθεί σημαντικά ο ανταγωνισμός μέσω της συμφωνίας συνεργασίας. Με τις δυνατότητες ανταπόκρισης που προσέφεραν τα μέρη σε ορισμένες από αυτές τις γραμμές υπήρξαν και θα μπορούσαν να ήταν και στο μέλλον ανταγωνιστές, αλλά δύσκολα θα μπορούσαν να αποκτήσουν σημαντική θέση στην εν λόγω αγορά.

⁽¹⁸⁾ Το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ περιλαμβάνει την ίδια διάταξη όπως το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ. Επομένως κάθε παραπομπή στο άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ αφορά αυτομάτως και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

⁽¹⁹⁾ Για παράδειγμα, ένας επιβάτης μη πιεζόμενος από τον χρόνο που θα ήθελε να ταξιδέψει από το Αμβούργο στη Ρώμη είχε έως τώρα τη δυνατότητα να ταξιδέψει με απευθείας πτήση με τη Lufthansa ή με την AuA με πτήση με ανταπόκριση μέσω Ίνσμπρουκ.

(82) Η συμφωνία συνεπώς περιορίζει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στα μέρη στις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία ή στη Γερμανία και στα υπόλοιπα κράτη μέλη του ΕΟΧ.

8.3. Επιπτώσεις στο εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη

(83) Η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στην AuA και στη Lufthansa αφορά τη μεταφορά επιβατών και φορτίων εντός του ΕΟΧ και κατά συνέπεια επηρεάζει το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη.

9. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ

(84) Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, οι διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 1 είναι δυνατό να κηρυχθούν μη εφαρμοστέες για συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων στις περιπτώσεις που είναι προς όφελος των καταναλωτών και συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην τεχνική και οικονομική πρόοδο χωρίς να επιβάλλουν στις συμβαλλόμενες εταιρείες:

α) περιορισμούς που δεν επιτρέπουν την επίτευξη αυτών των στόχων ή

β) να παρέχουν τη δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα των σχετικών προϊόντων.

9.1. Η συμβολή της συμφωνίας συνεργασίας στην οικονομική πρόοδο

(85) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι η συμφωνία συνεργασίας συμβάλει από πολλές απόψεις στην οικονομική πρόοδο. Οι επιβάτες θα επωφεληθούν ειδικότερα από τη βελτίωση των πτήσεων με ανταπόκριση.

(86) Με εξαίρεση τις μεταφορές σε γειτονικές περιοχές τα δίκτυα των μερών είναι συμπληρωματικά σε μεγάλο μέρος. Η AuA εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τις ενδοευρωπαϊκές γραμμές και ιδίως τις γραμμές προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, ενώ η Lufthansa εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τις μεγάλες γραμμές. Η συνένωση αυτών των συμπληρωματικών δικτύων θα αποφέρει σημαντικά από οικονομική άποψη αποτελέσματα συνέργειας και ελκυστικές πτήσεις για τους καταναλωτές. Μέσω του συντονισμού και της επέκτασης του δικτύου των γραμμών των μερών θα δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικότερο δίκτυο και κυρίως θα βελτιωθεί η σύνδεση με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

(87) Με τη δημιουργία ενός εκτεταμένου ευρωπαϊκού δικτύου πτήσεων μειώνεται το κόστος για τα μέρη από την αύξηση των μεταφορών σε ολόκληρο το δίκτυο, τη βελτίωση των συνδέσεων ανάμεσα στις γραμμές, τον καλύτερο σχεδιασμό της συχνότητας των πτήσεων, την αύξηση της πληρότητας και την καλύτερη οργάνωση των συστημάτων πώλησης και επίγειας εξυπηρέτησης. Μείωση των δαπανών περιμένουν τα μέρη επίσης από την κοινή ανάπτυξη οικονομικότερων τρόπων έκδοσης των εισιτηρίων (ηλεκτρονική έκδοση των εισιτηρίων).

(88) Μέσω της σύναψης της σύμβασης συνεργασίας με τη Lufthansa η AuA μεταπήδησε από τη συμμαχία Qualiflyer στη συμμαχία STAR. Επομένως στην περίπτωση της AuA ο υπολογισμός της μείωσης του κόστους που προκύπτει από τη συνεργασία θα μπορούσε να γίνει μόνο σε σχέση με την αλλαγή της συμμαχίας. Το εποπτικό συμβούλιο της AuA εκτίμησε σε [...] εκατομμύρια τα αποτελέσματα της συνέργειας από την προσχώρησή της στη συμμαχία STAR σε σχέση με την παραμονή της στη συμμαχία Qualiflyer. Δεδομένου ότι η προαναφερόμενη μείωση των δαπανών αφορά εν μέρει και τη συμμαχία Qualiflyer, μπορεί να υποθέσει κανείς ότι είναι ακόμη περισσότερα τα αποτελέσματα της συνέργειας που προκύπτουν από τη σύμβαση συνεργασίας σε σχέση με την περίπτωση κατά την οποία η AuA δεν θα ανήκε σε καμιά συμμαχία.

(89) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πιστεύει ότι η συμφωνία θα συμβάλει στην οικονομική πρόοδο κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΕ.

9.2. Πλεονεκτήματα για τους καταναλωτές

(90) Η σύνδεση των δύο δικτύων αερογραμμών έχει ως συνέπεια την εναρμόνιση των προγραμμάτων πτήσεων, τη μείωση του χρόνου αναμονής, την αποφυγή αλλαγών μεταξύ αεροσταθμών και την εναρμόνιση των υπηρεσιών που παρέχονται εντός του αεροσκάφους. Πλεονεκτήματα για τους καταναλωτές προκύπτουν επίσης και υπό τη μορφή αύξησης της προσφοράς σε απευθείας πτήσεις προς κοντινές αποστάσεις και σε πτήσεις με ανταπόκριση κυρίως προς ανατολικοευρωπαϊκούς προορισμούς. Οι συνέπειες της συμφωνίας συνεργασίας ήταν η αύξηση του αριθμού των πτήσεων προς κοντινούς προορισμούς όπως στις γραμμές Φρανκφούρτης — Κλάγκενφουρτ, Μονάχου — Γκρατς, Φρανκφούρτης — Ίνσμπρουκ και Βιέννης — Νυρεμβέργης καθώς και το άνοιγμα νέων γραμμών ανάμεσα στο Γκρατς και τη Στουτγάρδη και τη Βιέννη και το Friedrichshafen.

(91) Με την αύξηση των αντίστοιχων δρομολογίων μεταξύ των κεντρικών αεροδρομίων βελτιώθηκαν επίσης και οι υπηρεσίες μεταφοράς προς και από τα περιφερειακά αεροδρόμια. Αναμένεται ότι αυτά τα πλεονεκτήματα του κοινού δικτύου γραμμών από την άποψη των καταναλωτών θα προκαλέσουν αύξηση των μεταφορών συνολικά και κατά συνέπεια βελτίωση της πληρότητας των πτήσεων των μερών.

(92) Οι καταναλωτές επωφελούνται επίσης από τη δημιουργία δυνατοτήτων πτήσης με ανταπόκριση και από την επέκταση της αμοιβαίας χρήσης κοινού αριθμού πτήσης ανάμεσα στα κεντρικά αεροδρόμια καθώς και για τις πτήσεις προς τρίτες χώρες. Κατ' αυτό τον τρόπο οι επιβάτες έχουν πρόσβαση στα δίκτυα γραμμών και των δύο αεροπορικών εταιρειών και κατά συνέπεια έχουν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν προς περισσότερους προορισμούς και περισσότερες δυνατότητες επιλογής του χρόνου αναχώρησης και άφιξης.

(93) Η Επιτροπή πάντως δεν έχει πειστεί ότι η συμφωνία συνεργασίας διασφαλίζει ότι θα μειωθούν οι τιμές για τους καταναλωτές από την αναμενόμενη μείωση των δαπανών. Αυτό ελπίζεται ότι θα εξασφαλιστεί με τις δεσμεύσεις οι οποίες αναφέρονται παρακάτω.

9.3. Υποχρεωτικός χαρακτήρας

- (94) Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι μόνο με την εναρμόνιση των επιχειρησιακών στρατηγικών και των δύο πλευρών μπορεί να πραγματοποιηθεί η προβλεπόμενη μείωση του κόστους. Τα πλεονεκτήματα της βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών ειδικά μέσω του κοινού σχεδιασμού των πτήσεων και της ανάπτυξης του δικτύου μπορούν να αποκτηθούν μόνο μέσω της στενής συνεργασίας. Αυτό αφορά κυρίως τις γραμμές οι οποίες συνδέουν τα κεντρικά αεροδρόμια των δύο εταιρειών. Η Επιτροπή συνεπώς αναγνωρίζει ότι το μέγεθος της ενοποίησης που προβλέπει η σύμβαση συνεργασίας είναι απαραίτητο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.
- (95) Η Επιτροπή πιστεύει πάντως ότι θα πρέπει να αναληφθούν δεσμεύσεις με τις οποίες θα διασφαλιστεί ότι δεν θα γίνει υπέρβαση των απαραίτητων περιορισμών του ανταγωνισμού και ότι θα διατηρηθούν στην αγορά οι ανταγωνιστικές εταιρείες.

9.4. Εξάλειψη του ανταγωνισμού

- (96) Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα εάν η συμφωνία συνεργασίας οδηγεί στην εξάλειψη του ανταγωνισμού, θα πρέπει, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 5.2, να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα στη γερμανοαυστριακή αγορά και στην αγορά που περιλαμβάνει τις γραμμές από και προς τις άλλες χώρες του ΕΟΧ. Στην πρώτη περίπτωση η συνεργασία ανάμεσα στα μέρη γίνεται πολύ στενή μέσω της δημιουργίας μιας κοινής εταιρείας και ενισχύεται σημαντικά η θέση της στην αγορά, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6.2.1.

9.4.1. Η γερμανοαυστριακή αγορά

- (97) Όπως δείχνει ο πίνακας 2, τα μέρη τον καιρό που ίδρυσαν την κοινή εταιρεία δεν αντιμετώπιζαν κανέναν ανταγωνισμό από άλλες αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά τις απευθείας πτήσεις ανάμεσα στις κυριότερες γραμμές μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας. Μέσω της συνεργασίας επομένως εξαλειφθηκε ο ανταγωνισμός και σε πολλές άλλες γραμμές.
- (98) Με την ίδρυση της κοινής εταιρείας τα μέρη εξασφάλισαν ότι δεν θα υπάρχει κανένας ανταγωνισμός στις αερογραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία ούτε τώρα ούτε στο μέλλον. Παρά το γεγονός ότι ως συνέπεια της απελευθέρωσης των αερομεταφορών στην Κοινότητα καταργήθηκαν τα νομικά εμπόδια εισόδου στην αγορά, η συνεργασία των μερών δημιουργεί νέα εμπόδια και δυσκολεύει ακόμη περισσότερο την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά. Κατ' αυτό τον τρόπο εξαλείφεται ο ανταγωνισμός σε ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς. Το γεγονός αυτό θα γίνει κατανοητό με το ακόλουθο παράδειγμα της γραμμής Βιέννης — Φρανκφούρτης. Η κατάσταση είναι παρόμοια και σε άλλες γραμμές μεταξύ των δύο χωρών.

Η γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης

- (99) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6, τα μέρη με τη δημιουργία της κοινής εταιρείας έχουν εξαλείψει τον ανταγωνισμό σε αυτή τη γραμμή όσον αφορά τους επιβάτες μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας. Μπορεί να θεωρηθεί λοιπόν ότι και ο μελλοντικός ανταγωνισμός έχει περιοριστεί σημαντικά

εξαιτίας των εμποδίων εισόδου στην αγορά. Οι αιτίες είναι οι ακόλουθες:

- α) Τουλάχιστον το βασικό αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης παρουσιάζει τόσο μεγάλη κίνηση που είναι πολύ δύσκολο για νέους ανταγωνιστές να εξασφαλίσουν χρονοθυρίδες σε ώρες αιχμής.
- β) Από κοινού οι δύο εταιρείες προσφέρουν ένα σχετικά μεγάλο αριθμό πτήσεων. Το γεγονός αυτό δυσκολεύει την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά.
- γ) Πάνω από τους μισούς επιβάτες χρησιμοποιούν πτήσεις με ανταπόκριση. Συνεπώς οι νέοι ανταγωνιστές στις γραμμές ανάμεσα στα κεντρικά αεροδρόμια της Γερμανίας και της Αυστρίας θα πρέπει να προσελκύσουν επιβάτες με ανταπόκριση προερχόμενους από περιφερειακά αεροδρόμια και αεροδρόμια άλλων χωρών προκειμένου να αυξήσουν την πληρότητά τους. Όμως, με τη λειτουργία ενός κοινού δικτύου γραμμών τα μέρη κατέχουν τις περισσότερες χρονοθυρίδες τόσο για τις απευθείας πτήσεις όσο και για τις πτήσεις με ανταπόκριση.
- δ) Με την εν λόγω συμφωνία τα μέρη αυξάνουν ακόμη περισσότερο την οικονομική τους δύναμη, γιατί συνενώνουν τους πόρους τους, μεγαλώνουν τον ευρωπαϊκό τους στόλο, επωφελούνται από τη διασύνδεση των αερογραμμών και συντονίζουν τη συχνότητα των πτήσεών τους.
- ε) Η συγχώνευση των προγραμμάτων τακτικών πελατών ενισχύει τη θέση των μερών στην αγορά και ειδικά στο τμήμα των επιχειρηματιών. Με το κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών δυσκολεύεται σημαντικά η είσοδος στην αγορά άλλων αεροπορικών εταιρειών χωρίς παρόμοια προσφορά.
- στ) Ένα σημαντικό μέρος όλων των εισιτηρίων σε κάποια γραμμή αγοράζεται από μια συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία βάσει σχετικών συμβάσεων⁽²⁰⁾ ή για άλλους λόγους. Κατά συνέπεια οι νέοι ανταγωνιστές μπορούν —τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα— να προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές μόνο σε σχέση με ένα μικρό μέρος των πελατών. Οι μικροί ανταγωνιστές θα ήταν δύσκολο να προτείνουν παρόμοιες συμβάσεις σε πιθανούς σημαντικούς πελάτες, γιατί δεν θα μπορούσαν να προσφέρουν τις υπηρεσίες που προϋποθέτουν ένα μεγαλύτερο δίκτυο (συχνές πτήσεις, καλές δυνατότητες ανταπόκρισης στα κεντρικά αεροδρόμια κ.λπ.).
- ζ) Τα αεροσκάφη των μερών παρουσιάζουν σχετικά μικρή πληρότητα στις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία. Διαθέτουν επίσης επαρκείς δυνατότητες για να μπορέσουν ενδεχομένως να αντιδράσουν γρήγορα στην περίπτωση που υπάρξουν αλλαγές στις τιμές εξαιτίας της εμφάνισης ενός νέου ανταγωνιστή στην αγορά.
- (100) Λαμβανομένου υπόψη ότι με τη σύναψη της συμφωνίας συνεργασίας μόνο η κοινή εταιρεία προσφέρει απευθείας πτήσεις στη γραμμή Βιέννη - Φρανκφούρτη και εξαιτίας των μεγάλων εμποδίων εισόδου στην αγορά, τα μέρη έχουν εξαλείψει τον ανταγωνισμό σε αυτή τη γραμμή όσον αφορά τους επιβάτες που κινούνται μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας, ανεξάρτητα από το αν πιέζονται από το χρόνο ή όχι, καθώς και τους ταξιδεύοντες με ανταπόκριση που προέρχονται από περιφερειακά αεροδρόμια.

⁽²⁰⁾ Για παράδειγμα στις πτήσεις μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας το 38 % περίπου όλων των πελατών της AuA είναι επιχειρηματίες που ταξιδεύουν με βάση τέτοιες συμβάσεις (corporate customer deal).

Άλλες διμερείς γραμμές

- (101) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6, η θέση των μερών στις άλλες διμερείς γραμμές είναι παρόμοια με τη γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης. Το ίδιο ισχύει και για τα εμπόδια εισόδου στην αγορά. Ακόμη πιο ισχυρή είναι όμως η θέση τους και στις ασθενέστερες γραμμές από την άποψη του αριθμού των επιβατών. Επειδή είναι χαμηλότερη η ζήτηση αεροπορικών υπηρεσιών σε αυτές τις γραμμές, ένας νέος ανταγωνιστής θα πρέπει να προσελκύσει ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου των επιβατών για να μπορέσει να επιβιώσει.
- (102) Το επιχειρήμα ότι δεν εξαλείφεται ο ανταγωνισμός σε ορισμένες γραμμές ισχύει μόνο για τις γραμμές με δευτερεύουσα σημασία. Λαμβανομένης υπόψη της δυσπωλιακής κατάστασης όσον αφορά την προσφορά για τους πιεζόμενους από το χρόνο πελάτες (τόσο για τους ταξιδεύοντες με απευθείας πτήση όσο και για τους ταξιδεύοντες με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια) καθώς και της ισχυρής θέσης στην αγορά όσον αφορά την προσφορά για μη πιεζόμενους από το χρόνο πελάτες η συμφωνία συνεργασίας παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για ένα σημαντικό μέρος των αεροπορικών υπηρεσιών που προσφέρονται τόσο στους πιεζόμενους από το χρόνο όσο και στους μη πιεζόμενους από το χρόνο πελάτες.

Δυνητικός ανταγωνισμός

- (103) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι όλες οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες μπορούν να θεωρηθούν ως δυνητικοί ανταγωνιστές. Η Επιτροπή έκανε μια έρευνα της αγοράς. Με βάση τα ευρήματα αυτής της έρευνας κατέληξε εντούτοις στο συμπέρασμα ότι είναι πολύ μικρός ο ανταγωνισμός που προβλέπεται ότι θα υπάρξει από μέρους των άλλων αεροπορικών εταιρειών. Παρόλο που έχουν καταργηθεί τα νομικά εμπόδια εισόδου στην αγορά, εντούτοις δεν είναι εξασφαλισμένη εκ των πραγμάτων η είσοδος άλλων αεροπορικών εταιρειών στην εν λόγω αγορά. Οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες φροντίζουν να επεκτείνουν το δίκτυο των γραμμών τους γύρω από τα κεντρικά τους αεροδρόμια. Θα πρέπει να υποθέσουμε λοιπόν ότι οι εταιρείες αυτές θα δραστηριοποιηθούν σε γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία μόνο σε συνδυασμό με ένα δεύτερο κεντρικό αεροδρόμιο, το οποίο θα παρέχει τη δυνατότητα ανταποκρίσεων. Αυτό όμως δεν φαίνεται να γίνεται στο άμεσο μέλλον. Εξάλλου, τα πολυάριθμα εμπόδια εισόδου στην αγορά καθιστούν δύσκολη την είσοδο στην αγορά των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και των περιφερειακών αεροπορικών εταιρειών. Επομένως η μείωση ή η κατάργηση αυτών των εμποδίων πρόσβασης στην αγορά αποτελεί απαραίτητο όρο προκειμένου να μπορέσουν αυτοί οι ανταγωνιστές να εισέλθουν στην αγορά.

9.4.2. Πτήσεις προς και ανάμεσα στις άλλες χώρες EOX

- (104) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6.2.2, μπορεί να περιοριστεί σημαντικά ο ανταγωνισμός σε ορισμένες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία ή στη Γερμανία και σε μια άλλη χώρα EOX μέσω της συμφωνίας συνεργασίας. Η Επιτροπή εντούτοις δεν έχει καμιά απόδειξη ότι θα μπορούσε να εξαλειφθεί ο ανταγωνισμός σε μια από τις μνημονευθείσες γραμμές.

10. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗ

- (105) Από τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο 9.4 προκύπτει ότι η συμφωνία συνεργασίας έχει εξαλείψει τον ανταγωνισμό σε ένα σημαντικό μέρος των αερομεταφορών ανάμεσα στη Γερμανία και στην Αυστρία. Η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει τη σύμβαση συνεργασίας υπό τον όρο ότι θα μειωθούν σημαντικά τα εμπόδια εισόδου στην αγορά.
- (106) Λόγω των επιφυλάξεων που εξέφρασε η Επιτροπή στην κοινοποίηση αιτιάσεων τα μέρη ανέλαβαν πολυάριθμες δεσμεύσεις, οι οποίες δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 14ης Δεκεμβρίου 2001. Οι δεσμεύσεις αυτές συμπληρώθηκαν στη συνέχεια με βάση τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι. Όλες αυτές οι δεσμεύσεις περιλαμβάνονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης. Το παράρτημα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης και οι σχετικές δεσμεύσεις ένα σημαντικό στοιχείο της απαλλαγής.
- (107) Με τις δεσμεύσεις που παρατίθενται στο παράρτημα αναμένεται να διασφαλιστεί κατά κύριο λόγο ότι με την εξαίρεση των υφισταμένων εμποδίων πρόσβασης στην αγορά των δυνητικών ανταγωνιστών θα μπορέσουν να δημιουργηθούν νέες βιώσιμες συνθήκες ανταγωνισμού. Ελπίζεται επίσης ότι με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ότι θα επωφεληθούν δεόντως και οι καταναλωτές από την εν λόγω συνεργασία. Τα σημαντικότερα στοιχεία τους αναφέρονται συνοπτικά παρακάτω.
- (108) Οι νέοι ανταγωνιστές είναι αναγκασμένοι να εξασφαλίσουν κατάλληλες χρονοθυρίδες στα διάφορα αεροδρόμια. Σε πολλά αεροδρόμια όμως οι χρονοθυρίδες στις ώρες αιχμής είναι ήδη κατεληγμένες. Για το λόγο αυτό τα μέρη υποχρεούνται να διαθέτουν σε κάθε νέο ανταγωνιστή στη γραμμή που αυτός θα διαλέξει έως και το 40 % των χρονοθυρίδων που χρησιμοποιούσαν για αυτή τη γραμμή κατά τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης. Υποχρεούνται επίσης να διαθέτουν σε κάθε νέο ανταγωνιστή από τρίτη χώρα «τεχνικές χρονοθυρίδες» ώστε να μπορέσει να προετοιμάσει το αεροσκάφος του για την επόμενη πτήση στην αρχή ή στο τέλος του δρομολογίου.
- (109) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική βαρύτητα των δύο εταιρειών και την ισχυρή τους θέση στις εν λόγω γραμμές, θεωρεί αναγκαίο να παραμείνει σταθερός ο αριθμός των ημερήσιων πτήσεων τους επί δύο χρόνια στην περίπτωση που εισέλθει στην αγορά ένας νέος ανταγωνιστής. Κατ' αυτό τον τρόπο δεν θα μπορέσουν να αυξήσουν τη συχνότητα των δρομολογίων τους και να κρατήσουν μακριά από την αγορά τον δυνητικό ανταγωνιστή.
- (110) Με βάση τις έως τώρα εμπειρίες και τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τη σχετική αγορά, η Επιτροπή πιστεύει ότι δεν θα μπορέσει εύκολα να μπει κάποιος ανταγωνιστής στην αγορά των αερομεταφορών ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία. Πολλές από τις ασθενείς με βάση τον αριθμό των επιβατών γραμμές δεν είναι και τόσο ελκυστικές για τους δυνητικούς ανταγωνιστές. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη και το συμφέρον των καταναλωτών. Για το λόγο αυτό τα μέρη υποχρεούνται να κάνουν εκπτώσεις παρόμοιες με αυτές που κάνουν στις γραμμές όπου υπάρχει ανταγωνισμός και σε άλλες τρεις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και

στη Γερμανία στις οποίες δεν υπάρχει κανένας ανταγωνισμός. Τα μέρη θα έχουν κάποια δυνατότητα επιλογής αυτών των τριών γραμμών. Με την εν λόγω δεσμευση για τις εκπώσεις αυξάνεται μεν αισθητά το κόστος των μερών αλλά ταυτόχρονα προστατεύονται κατά κάποιο τρόπο οι νέοι ανταγωνιστές στην περίπτωση εξοντωτικού ανταγωνισμού εκ μέρους των μερών.

(111) Για να έχουν επαρκή πληρότητα οι νέοι ανταγωνιστές θα πρέπει να είναι σε θέση να κάνουν ελκυστικές προσφορές στις διάφορες ομάδες πελατών. Προς το σκοπό αυτό υποχρεούνται τα μέρη να αφήνουν κενό έως και το 15 % των θέσεων τους που προσφέρουν σε κάποια γραμμή σε επιχειρηματίες. Το ποσοστό αυτό μπορεί να το χρησιμοποιήσει ο ανταγωνιστής ώστε να προσφέρει στους πελάτες του περισσότερες δυνατότητες προς και από τον τόπο του προορισμού. Η δυνατότητα συμμετοχής του ανταγωνιστή στο πρόγραμμα τακτικών πελατών της Lufthansa/AuA έχει επίσης ως στόχο να τον κάνει πιο ελκυστικό ιδιαίτερα για τους επιχειρηματίες.

(112) Λόγω του μεγάλου ποσοστού επιβατών με ανταπόκριση είναι σημαντικό για ένα νέο ανταγωνιστή να έχει πρόσβαση στην αγορά των επιβατών με ανταπόκριση. Προς το σκοπό αυτό μπορεί να συνάψει με τη Lufthansa/AuA μια συμφωνία διασύνδεσης η οποία με αίτημα του νέου ανταγωνιστή μπορεί να περιλαμβάνει και μια συμφωνία επιμερισμού. Οι όροι αυτής της ειδικής συμφωνίας διασύνδεσης πρέπει να είναι ανάλογοι προς τις συμφωνίες τις οποίες έχουν συνάψει τα μέρη με άλλους εταίρους της συμμαχίας τους ή με τρίτες αεροπορικές εταιρείες σε σχέση με την εν λόγω γραμμή.

(113) Στις μεγάλες διαδρομές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία μπορεί να αναπτυχθεί ανταγωνισμός σε περιορισμένη κλίμακα και μέσω των συνδυασμένων μεταφορών. Ύστερα από αίτημα των εταιρειών σιδηροδρομικής ή οδικής μεταφοράς τα μέρη συνάπτουν συμφωνίες για συνδυασμένες μεταφορές, σύμφωνα με τις οποίες παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες στις γραμμές που εξυπηρετούν ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία στα πλαίσια μιας πολυτροπικής μεταφοράς.

(114) Η Επιτροπή είναι σίγουρη ότι, ύστερα από αυτές τις δεσμεύσεις υπάρχουν πολλοί ανταγωνιστές που ενδιαφέρονται σοβαρά να εισέλθουν στην αγορά των σημαντικών γραμμών και ότι μπορούν να λάβουν τη σχετική άδεια αεροπλοΐας. Είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι η Επιτροπή επιτρέπει την απαλλαγή της συνεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Στην περίπτωση αλλαγής των πραγματικών περιστατικών η Επιτροπή μπορεί να ανακαλέσει ή να τροποποιήσει την απόφαση απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87.

(115) Τα μέρη με δική τους πρωτοβουλία δήλωσαν ότι αναλαμβάνουν τις προαναφερόμενες δεσμεύσεις έναντι των δυνητικών ανταγωνιστών, πριν ακόμη χορηγηθεί η απαλλαγή από την Επιτροπή. Στο μεταξύ έχουν ήδη εισέλθει οι νέοι ανταγωνιστές στην αγορά. Από το 2001 η Adria Airways εκτελεί δύο πτήσεις ημερησίως στη γραμμή Βιέννης — Φρανκ-

φούρτης, ενώ η Air Alps εξυπηρετεί τη γραμμή Βιέννης — Στουτγάρδης. Δύο ακόμη αεροπορικές εταιρείες από την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη έχουν εκδηλώσει σοβαρό ενδιαφέρον να εισέλθουν μετά την απαλλαγή στην αγορά για πτήσεις σε δύο άλλες σημαντικές γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία. Μετά τις δεσμεύσεις των μερών, ιδρύθηκε μια νέα αυστριακή εταιρεία με στόχο να ξεκινήσει πτήσεις σε διάφορες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία το φθινόπωρο του 2002.

(116) Λόγω του μεγάλου αριθμού των δεσμεύσεων και της μεγάλης διάρκειας της απαλλαγής τα μέρη θα ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή ώστε να μπορεί να ελέγχει κατά πόσο τηρούνται οι εν λόγω δεσμεύσεις.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ κηρύσσονται ως ανεφάρμοστα το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ σε σχέση με τη συμφωνία συνεργασίας που συνήφθη στις 10 Δεκεμβρίου 1999 ανάμεσα στη Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) και στην Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) από τις 10 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005.

Άρθρο 2

Η απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 1 υπόκειται στις δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα. Οι δεσμεύσεις αυτές ισχύουν για όλες τις αερογραμμές ανάμεσα στη Γερμανία και στην Αυστρία που εξυπηρετούν τα μέρη. Οι δεσμεύσεις είναι υποχρεωτικές για τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, τις θυγατρικές τους, τις διάδοχες επιχειρήσεις και τους πληρεξουσίους τους. Οι επιχειρήσεις υποχρεούνται ακόμη να μεριμνήσουν για την τήρηση των δεσμεύσεων από τις θυγατρικές τους, τις διάδοχες επιχειρήσεις και τους πληρεξουσίους τους.

Άρθρο 3

1. Η Lufthansa και η AuA υποχρεούνται να κοινοποιούν έως το τέλος της απαλλαγής που προβλέπεται στο άρθρο 1 τις ακόλουθες πληροφορίες στην Επιτροπή:

- α) λεπτομερείς πληροφορίες για τους ναύλους σε όλες τις γραμμές στις οποίες τα μέρη ανταγωνίζονται με άλλες εταιρείες οι οποίες προσφέρουν απευθείας πτήσεις·
- β) λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την εκπλήρωση της υποχρέωσης να μειώσουν τις τιμές και σε τρεις ακόμη γραμμές των αερομεταφορών·
- γ) κατάσταση με τις συμβάσεις και τις συμφωνίες που έχουν συνάψει τα μέρη για τις εν λόγω γειτονικές μεταφορές σε σχέση με τις χρονοθυρίδες, τα προγράμματα τακτικών πελατών, τα ποσοστά των θέσεων, τις διασυνδέσεις και τις διατροφικές μεταφορές·

- δ) πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη των ναύλων σε όλες τις γραμμές των αερομεταφορών ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία·
- ε) κατάσταση με τις ημερήσιες συχνότητες των πτήσεων που εκτελούν η AuA και η Lufthansa στις δέκα σημαντικότερες γραμμές από την άποψη του αριθμού των επιβατών καθώς και από την άποψη των θέσεων που προσφέρουν συνολικά κάθε μήνα τα μέρη·
- στ) πληροφορίες σχετικά με την υλοποίηση των σχεδίων μείωσης του κόστους που προβλέπουν τα μέρη.

2. Οι πληροφορίες που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β) πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή εντός μίας εβδομάδας από τη δημοσίευση των ναύλων. Οι πληροφορίες που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 στοιχεία γ) μέχρι στ) πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή στο τέλος κάθε καλοκαιρινής περιόδου.

Άρθρο 4

Αποδέκτες της παρούσας απόφασης είναι οι ακόλουθες εταιρείες:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG
Fontanastr. 1
P.O. Box 50
A-1107 Wien

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Von-Gablenz-Straße 2-6
D-50679 Köln

Βρυξέλλες, 5 Ιουλίου 2002.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

1. Δεσμεύσεις σχετικά με τις χρονοθυρίδες (slot)

Εάν μια αεροπορική εταιρεία, η οποία δεν εκτελεί κατά την ημερομηνία της κοινοποίησης αερομεταφορές μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας (ο νέος ανταγωνιστής) και δεν έχει σχέση με την Austrian Airlines και τη Lufthansa (τα μέρη), επιθυμεί να αρχίσει μια νέα απευθείας πτήση σε μία ή περισσότερες γραμμές μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας (γραμμή ή γραμμές νέου ανταγωνιστή), τα μέρη αναλαμβάνουν να εξασφαλίσουν χρονοθυρίδες υπό τους όρους που περιγράφονται κατωτέρω. Κατά την έννοια αυτών των δεσμεύσεων μία συνεχής πτήση περιλαμβάνει μία πτήση με ανταπόκριση που χρησιμοποιεί ένα και μόνο αεροσκάφος με αφετηρία ή/και προορισμό την Αυστρία, τη Γερμανία ή μια τρίτη χώρα και έχει τουλάχιστον ένα τμήμα απευθείας πτήσης μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας.

Τα μέρη υποχρεούνται να διαθέσουν σε κάθε νέο ανταγωνιστή τουλάχιστον ένα ζεύγος χρονοθυρίδων για κάθε διαδρομή (χρονοθυρίδες νέου ανταγωνιστή) και στο σύνολο των νέων ανταγωνιστών κατ' ανώτατο όριο το 40 % των χρονοθυρίδων που χρησιμοποιούσαν στη συγκεκριμένη γραμμή κατά τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης. Ωστόσο, οιαδήποτε εκ των προτέρων και σε ειδική βάση εκχώρηση χρονοθυρίδων από τα μέρη θα συνυπολογίζεται στο 40 %.

Οι χρονοθυρίδες που θα διαθέτουν τα μέρη στον νέο ανταγωνιστή δεν θα απέχουν πάνω από 45 λεπτά από το χρονικό σημείο που ο ίδιος ζητεί και θα επιτρέπουν, στην περίπτωση πτήσεων με ενδιάμεση στάση, την προετοιμασία του αεροσκάφους για τη συνέχιση της πτήσης εντός διαστήματος 90 λεπτών, εφόσον τα μέρη κατέχουν χρονοθυρίδες εντός αυτού του χρονικού διαστήματος.

Ο νέος ανταγωνιστής πρέπει να υποβάλει σαφές γραπτό αίτημα στα μέρη σχετικά με τις σχεδιαζόμενες πτήσεις τουλάχιστον έξι εβδομάδες πριν από τη διάσκεψη της IATA για τις χρονοθυρίδες κατά την περίοδο αεροπορίας που ο νέος ανταγωνιστής προτίθεται να αρχίσει τις πτήσεις του. Ο νέος ανταγωνιστής δικαιούται να αποκτήσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με τις παρούσες δεσμεύσεις υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδείξει ότι όλες οι εύλογες και καλή τη πίστι προσπάθειες για την εξασφάλιση χρονοθυρίδων στη γραμμή του νέου ανταγωνιστή μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής των χρονοθυρίδων κατά την επόμενη διάσκεψη για τις χρονοθυρίδες (συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των χρονοθυρίδων από τον συντονιστή μετά την προθεσμία επιστροφής των χρονοθυρίδων) απέβησαν άκαρπες. Καθ' όλη την περίοδο (μεταξύ του γραπτού αιτήματος και της λήξης της αντίστοιχης περιόδου προγραμματισμού της IATA) ο νέος ανταγωνιστής διατηρεί μια πολιτική «ανοικτών χαρτιών» (open book policy) για τους αντίστοιχους αερολιμένες. Όλες οι χρονοθυρίδες που εξασφαλίζει ο νέος ανταγωνιστής μέσω της κανονικής διαδικασίας κατανομής των χρονοθυρίδων συνυπολογίζονται στο συνολικό αριθμό χρονοθυρίδων που δικαιούται να ζητήσει σύμφωνα με αυτό το μέρος των δεσμεύσεων, εκτός εάν τα μέρη έχουν συνολικό μερίδιο πτήσεων στη συγκεκριμένη γραμμή που υπερβαίνει το 60 %. Τα αιτήματα για χορήγηση χρονοθυρίδων σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ισχύουν μόνο για συγκεκριμένη συχνότητα από τη σχεδιαζόμενη, ή επιθυμεί να αυξήσει τη συχνότητα των πτήσεων, οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ισχύουν για οποιοδήποτε αίτημα χορήγησης πρόσθετων χρονοθυρίδων σε μεταγενέστερη περίοδο προγραμματισμού.

Στις γραμμές μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας οι οποίες ξεκινούν ή καταλήγουν στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης ή της Βιέννης οι χρονοθυρίδες που θα διατεθούν θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για πτήσεις με αεροσκάφη χωρητικότητας 46 θέσεων τουλάχιστον. Ο όρος αυτός δεν ισχύει για τις άλλες γραμμές μεταξύ των δύο κρατών μελών ή στην περίπτωση που ο νέος ανταγωνιστής έχει αρχίσει τις πτήσεις του πριν δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* η απόφαση απαλλαγής.

Όταν ο νέος ανταγωνιστής επιθυμεί να ξεκινήσει ή να ολοκληρώσει μια πτήση μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας με αεροσκάφος προερχόμενο από αερολιμένα τρίτης χώρας, μπορεί να εξασφαλίσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με τις παρούσες διατάξεις (λαμβανομένου υπόψη και του περιορισμένου αριθμού των χρονοθυρίδων που διατίθενται για μια γραμμή) ώστε να μπορεί να ετοιμάσει το αεροσκάφος αυτό για την πτήση αυτή (τεχνικοί διαθέσιμοι χρόνοι). Ζητείται από τα μέρη να παραχωρούν τεχνικούς διαθέσιμους χρόνους μόνο στην περίπτωση που ο νέος ανταγωνιστής που ζητεί τέτοιες χρονοθυρίδες ή/και ο δικαιούχος του εκτελούν λιγότερες από τρεις ημερήσιες πτήσεις προς/από τρίτες χώρες από τον οικείο αερολιμένα κατά τη χρονική στιγμή υποβολής του σχετικού αιτήματος. Επιπλέον, τα μέρη συμφωνούν να παραχωρούν τεχνικές χρονοθυρίδες που δεν θα απέχουν πάνω από 180 λεπτά από το χρονικό σημείο που επιθυμεί ο νέος ανταγωνιστής, εφόσον τα μέρη διαθέτουν χρονοθυρίδες εντός του αυτού χρονικού διαστήματος.

Εάν ο νέος ανταγωνιστής εξυπηρετεί μια γραμμή μεταξύ μιας τρίτης χώρας και ενός αεροδρομίου που ανήκει στις γραμμές που εξυπηρετεί (υπηρεσία τρίτης χώρας) και μειώσει ή σταματήσει τις πτήσεις του προς την τρίτη χώρα, του ζητείται να χρησιμοποιήσει τις χρονοθυρίδες που διαθέτει για πτήσεις προς τρίτες χώρες για τις πτήσεις του στις γραμμές Γερμανίας — Αυστρίας και να επιστρέψει όλες τις άλλες χρονοθυρίδες που του είχαν χορηγηθεί για πτήσεις προς τρίτες χώρες.

Εάν ο νέος ανταγωνιστής που έχει αποκτήσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με αυτή τη διαδικασία αποφασίσει να μην πραγματοποιήσει πτήσεις σε κάποια γραμμή ή να πραγματοποιήσει λιγότερες πτήσεις, ενημερώνει αμέσως τα μέρη και επιστρέφει τις χρονοθυρίδες. Εάν ένας νέος ανταγωνιστής που έχει αποκτήσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με αυτές τις δεσμεύσεις παύσει να πραγματοποιεί πτήσεις σε κάποια γραμμή ή υποχρεωθεί να τις σταματήσει για άλλους λόγους (π.χ. κατάχρηση), ενημερώνει αμέσως τα μέρη και επιστρέφει τις χρονοθυρίδες. Κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, ο νέος ανταγωνιστής και οι θυγατρικές του θεωρούνται ότι σταματούν τις πτήσεις τους σε κάποια γραμμή, όταν αυτός ή αυτές, ανάλογα με την περίπτωση, δεν έχουν κάνει χρήση τουλάχιστον του 80 % των χρονοθυρίδων τους για πτήσεις στη συγκεκριμένη γραμμή κατά την περίοδο του προγραμματισμού για την οποία έχουν διατεθεί, εκτός εάν συντρέχουν κάποιοι από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ή σε οποιοδήποτε άλλο κανονισμό που τροποποιεί ή αντικαθιστά αυτόν, που δικαιολογούν τη μη χρησιμοποίησή τους.

Στις περιπτώσεις που ο νέος ανταγωνιστής ενημερώνει με καθυστέρηση τα μέρη, εντός της περιόδου προγραμματισμού, και δεν τους αφήνει περιθώρια να χρησιμοποιήσουν άμεσα τις επιστρεφόμενες χρονοθυρίδες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ή τα ενημερώνει μετά την εκπνοή της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 και πριν από την έναρξη της περιόδου προγραμματισμού, τα μέρη δύνανται να ζητήσουν από τον νέο ανταγωνιστή να τους παραχωρήσει χρονοθυρίδες ανάλογες με τις επιστρεφόμενες. Αν για οποιοδήποτε λόγο ο νέος ανταγωνιστής δεν είναι σε θέση να παραχωρήσει στα μέρη χρονοθυρίδες ανάλογες με τις επιστρεφόμενες, τα μέρη ερευνούν εάν συντρέχουν οι λόγοι του άρθρου 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, που δικαιολογούν τη μη χρησιμοποίησή τους.

Για να είναι βέβαιο ότι οι χρονοθυρίδες που παραχωρούνται από τα μέρη χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις προαναφερθείσες δεσμεύσεις, συμφωνείται μεταξύ των μερών και του νέου ανταγωνιστή η δημιουργία ενός μηχανισμού ελέγχου, που επιτρέπει στα μέρη να παρακολουθούν τον τρόπο χρήσης των χρονοθυρίδων αυτών. Τα μέρη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το μηχανισμό αυτό.

Οι χρονοθυρίδες που παραχωρούνται από τα μέρη υπό τις δεσμεύσεις αυτές προσφέρονται χωρίς αντιστάθμισμα.

2. Δεσμεύσεις που αφορούν τη συχνότητα των πτήσεων

Τα μέρη συμφωνούν να μην προσθέτουν πτήσεις για τουλάχιστον τέσσερις διαδοχικές περιόδους αεροπλοΐας IATA, περιλαμβανομένης και της περιόδου κατά την οποία ο νέος ανταγωνιστής άρχισε πτήσεις σε μια συγκεκριμένη γραμμή.

3. Δεσμεύσεις που αφορούν τους ναύλους

Κάθε φορά που τα μέρη μειώνουν ένα δημοσιευμένο ναύλο σε μια γραμμή του νέου ανταγωνιστή, συμφωνούν να πραγματοποιήσουν ανάλογη (ποσοστιαία) μείωση ναύλου και σε άλλες τρεις γραμμές Αυστρίας — Γερμανίας στις οποίες δεν έχουν ανταγωνισμό. Η δέσμευση αυτή εφαρμόζεται μόνο κατά την περίοδο ισχύος της μείωσης του ναύλου στη γραμμή του νέου ανταγωνιστή. Κατά την έννοια της παρούσας δέσμευσης, ο δημοσιευμένος ναύλος περιλαμβάνει τους ισχύοντες ναύλους IATA, που λαμβάνονται από τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησής τους και διατίθενται μέσω της δημόσιας βάσης ναύλων της ATPCO (Οργανισμός δημοσίευσης ναύλων αεροπορικών εταιρειών) και τους ναύλους που διατίθενται στο ευρύ κοινό μέσω του Διαδικτύου.

Οι τρεις άλλες συγκρίσιμες γραμμές Αυστρίας — Γερμανίας όπου τα μέρη προσφέρουν ανάλογες εκπτώσεις ναύλων καθορίζονται ως εξής: τα μέρη επιλέγουν ανάμεσα από τις πέντε γραμμές Αυστρίας — Γερμανίας τις δύο πλησιέστερες προς τις παραπάνω γραμμές από την άποψη του επιβατικού όγκου στις οποίες τα μέρη δεν έχουν κανέναν ανταγωνισμό. Τα μέρη δεν υπόκεινται σε περιορισμούς όσον αφορά την επιλογή της τρίτης γραμμής Αυστρίας — Γερμανίας, υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται για γραμμή στην οποία τα μέρη δεν έχουν κανέναν ανταγωνισμό.

Η δέσμευση αυτή δεν ισχύει στις εξαιρετικές περιπτώσεις όπου τα μέρη μπορούν να αποδείξουν στην Επιτροπή ότι η μείωση του ναύλου δικαιολογείται από τις αλλαγές συνθηκών σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή που δεν έχουν σχέση με την εμφάνιση του νέου ανταγωνιστή.

4. Δεσμεύσεις ότι θα αφήνουν ελεύθερο ένα ποσοστό θέσεων (Blocked Space Agreements)

Ύστερα από αίτημα του νέου ανταγωνιστή, τα μέρη συνάπτουν μαζί του συμφωνία ότι θα αφήνουν ελεύθερο ένα ποσοστό θέσεων στη γραμμή που εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής, όταν ο αριθμός πτήσεων που προσφέρει είναι μικρότερος από τον αριθμό που εξασφαλίζουν τα μέρη.

Κάθε τέτοια συμφωνία αφορά ορισμένο αριθμό θέσεων (άκαμπτη δέσμευση) και ισχύει για τουλάχιστον μία ολόκληρη περίοδο αεροπλοΐας IATA. Ο αριθμός των θέσεων που καλύπτουν οι συμφωνίες αυτές ανέρχεται κατ' ανώτατο όριο στο 15 % των θέσεων που προσφέρεται για μια συγκεκριμένη πτήση και κυμαίνεται μεταξύ 12 και 25 θέσεων κατ' ανώτατο όριο σε κάθε αεροσκάφος. Ο νέος ανταγωνιστής φέρει τον πλήρη εμπορικό κίνδυνο για τις θέσεις που καλύπτει μια τέτοια συμφωνία.

5. Δεσμεύσεις που αφορούν τη διασύνδεση των αερογραμμών

Ύστερα από αίτημα του νέου ανταγωνιστή τα μέρη συνάπτουν συμφωνία διασύνδεσης των αερογραμμών για την (τις) γραμμή(-ές) που εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής σε περίπτωση που δεν έχει ήδη συνάψει με αυτά τέτοια συμφωνία.

Όλες οι συμφωνίες διασύνδεσης των αερογραμμών υπόκεινται στους ακόλουθους περιορισμούς:

- α) ισχύουν αποκλειστικά για τους ναύλους της πρώτης θέσης, της διακεκριμένης θέσης και της τουριστικής θέσης;
- β) προβλέπουν διασύνδεση των αερογραμμών βάσει των δημοσιευμένων ναύλων απλής διαδρομής των μερών, όταν εκδίδεται εισιτήριο απλής διαδρομής, ή του ημίσεως των δημοσιευμένων ναύλων ταξιδιού μετ' επιστροφής όταν εκδίδεται εισιτήριο ταξιδιού μετ' επιστροφής;

- γ) ισχύουν μόνο για τη μεταφορά επιβατών ανάμεσα στα δύο αεροδρόμια που συνδέει η γραμμή την οποία εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής·
- δ) υπόκεινται στους κανόνες ΜΙΤΑ ή/και στους συνήθεις εμπορικούς όρους·
- ε) παρέχουν τη δυνατότητα στον νεοεισερχόμενο ή σε ταξιδιωτικούς πράκτορες να προσφέρουν πτήσεις μετ' επιστροφής και να χρησιμοποιούν και αεροσκάφη των μερών για τη μία διαδρομή τουλάχιστον, εάν χρειασθεί.

Υπό τον όρο ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις στη σχετική κατηγορία ναύλου, τα μέρη δεσμεύονται να μεταφέρουν τους κατόχους εισιτηρίων που έχει εκδώσει ο νέος ανταγωνιστής στη γραμμή που εξυπηρετεί. Όμως, για να αποφεύγεται η κατάχρηση, τα μέρη δύνανται να ζητήσουν από τον νέο ανταγωνιστή ή τον επιβάτη, κατά περίπτωση, να καταβάλει τη διαφορά μεταξύ του ναύλου που χρεώνουν τα μέρη και του ναύλου που χρεώνει ο νέος ανταγωνιστής. Επίσης, σε περιπτώσεις όπου ο ναύλος του νέου ανταγωνιστή είναι μικρότερος από την αξία του εισιτηρίου που έχουν εκδώσει τα μέρη, τα μέρη έχουν το δικαίωμα να αποδέχονται αεροπορικά εισιτήρια μόνο έως το ποσό που έχει χρεώσει ο νέος ανταγωνιστής. Οι νέοι ανταγωνιστές τυγχάνουν της ίδιας νομικής προστασίας στις περιπτώσεις όπου ο χρεωθείς από τα μέρη ναύλος είναι μικρότερος από την αξία του εισιτηρίου που αυτοί έχουν εκδώσει.

Όλες οι συμφωνίες διασύνδεσης των αερογραμμών που τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο για συγκεκριμένη γραμμή του νέου ανταγωνιστή λήγουν σε περίπτωση που αυτός σταματήσει τις πτήσεις του.

Ύστερα από αίτημα του νέου ανταγωνιστή, τα μέρη συνάπτουν με αυτόν ειδική συμφωνία επιμερισμού για πτήσεις με αφετηρία και προορισμό είτε τη Γερμανία είτε την Αυστρία ή και άλλες χώρες εκτός της Αυστρίας ή της Γερμανίας ανάλογη με αυτές που έχουν συνάψει και με άλλους αερομεταφορείς της ίδιας συμμαχίας ή ανεξάρτητους σε σχέση με την εν λόγω γραμμή. Στην περίπτωση ειδικής συμφωνίας επιμερισμού που καλύπτει διεθνείς μεταφορές, η δέσμευση αυτή εφαρμόζεται μόνο σε γραμμές όπου ο συνολικός αριθμός των επιβατών στις διεθνείς πτήσεις με ανταπόκριση υπερβαίνει το 35 % του συνολικού αριθμού των επιβατών στη γραμμή που εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής.

6. Δεσμεύσεις που αφορούν προγράμματα τακτικών πελατών

Εάν ένας νέος ανταγωνιστής δεν συμμετέχει σε κάποιο πρόγραμμα τακτικών πελατών των μερών ούτε διαθέτει ο ίδιος τέτοιο πρόγραμμα, τότε, ύστερα από αίτημά του, τα μέρη δεσμεύονται να του επιτρέψουν να συμμετάσχει στο κοινό τους πρόγραμμα για τις γραμμές που εξυπηρετεί. Με τον νέο ανταγωνιστή συνάπτεται νέα σύμβαση, με λογικούς και χωρίς διακρίσεις όρους, οι οποίοι καλύπτουν και τα τυχόν έξοδα που βαρύνουν τα μέρη.

Οποιαδήποτε σύμβαση που τίθεται σε ισχύ δυνάμει του παρόντος κεφαλαίου λήγει για μια συγκεκριμένη γραμμή του νέου ανταγωνιστή σε περίπτωση που παύσει να εξυπηρετεί τη συγκεκριμένη γραμμή.

7. Δεσμεύσεις που αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές

Ύστερα από αίτημα μιας σιδηροδρομικής ή άλλης εταιρείας χερσαίων μεταφορών μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας (εταίρος στις συνδυασμένες μεταφορές), τα μέρη συνάπτουν συμφωνία συνδυασμένων μεταφορών για αεροπορικές μεταφορές προσώπων μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας ως μέρος πολυτροπικών μεταφορών που περιλαμβάνουν και χερσαίες μεταφορές από τον εταίρο στις συνδυασμένες μεταφορές (συνδυασμένη μεταφορά).

Όλες οι συμφωνίες συνδυασμένων μεταφορών που συνάπτονται σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο βασίζονται στις αρχές ΜΙΤΑ (συμπεριλαμβανομένης της συμφωνίας Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) και στους συνήθεις εμπορικούς όρους.

Τα μέρη δέχονται την πλήρη εφαρμογή των όρων επιμερισμού που ισχύουν για τα μέλη ΜΙΤΑ και στις γραμμές όπου η μεταφορά γίνεται μόνο με το σιδηρόδρομο. Στις περιπτώσεις που η σιδηροδρομική εταιρεία οφείλει να δηλώσει τα διανυθέντα χιλιόμετρα, τον προορισμό ή την τιμή εισιτηρίου για την κατ' ανταπόκριση πτήση, τα μέρη αναλαμβάνουν να κοινοποιήσουν όλα αυτά τα στοιχεία στην ΙΑΤΑ με τη συνήθη διαδικασία.

Ύστερα από αίτημα του δυνητικού εταίρου στις συνδυασμένες μεταφορές, τα μέρη καταβάλλουν ειλικρινείς προσπάθειες για την επίτευξη συμφωνίας με όρους ανάλογους με αυτούς που ενδέχεται να έχουν συνάψει με άλλους εταίρους στις συνδυασμένες μεταφορές, εφόσον πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, την ποιότητα των υπηρεσιών, την ασφαλιστική κάλυψη και τα όρια ευθύνης. Οι όροι αυτών των συμφωνιών υπερισχύουν των γενικών υποχρεώσεων που συνεπάγεται το παρόν κεφάλαιο.

8. Διάρκεια ισχύος της απαλλαγής και των δεσμεύσεων

Οι εν λόγω δεσμεύσεις ισχύουν από την ημερομηνία έκδοσης εκ μέρους της Επιτροπής της απόφασης απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 4 του κανονισμού 3975/87. Οι υποχρεώσεις των μερών που απορρέουν από τις δεσμεύσεις αυτές εκπνέουν κατά την ημερομηνία λήξης της απαλλαγής βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

Στην περίπτωση που η Επιτροπή ανακαλεί και ακυρώνει την απαλλαγή της συμφωνίας συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 83 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ επικαλούμενη το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 ή ισοδύναμη διάταξη οποιουδήποτε μεταγενέστερου κανονισμού ή τα μέρη θέτουν τέρμα στις κοινοποιηθείσες συμφωνίες συνεργασίας, οι εν λόγω δεσμεύσεις θεωρούνται χωρίς νομική ισχύ από την ημερομηνία της ανάκλησης, την ημερομηνία της απόφασης ακύρωσης ή την ημερομηνία τερματισμού της συμφωνίας. Στην περίπτωση αυτή τα μέρη έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την επιστροφή των χρονοθυρίδων που έχουν παραχωρηθεί σύμφωνα με τις εν λόγω δεσμεύσεις σε αεροπορική εταιρεία η οποία κατά τη στιγμή της ανάκλησης, της απόφασης ακύρωσης ή του τερματισμού της συμφωνίας εκτελούσε πτήσεις σε γραμμές Γερμανίας — Αυστρίας χρησιμοποιώντας αυτές τις χρονοθυρίδες. Τα μέρη έχουν επίσης το δικαίωμα να θέσουν άμεσα τέρμα σε όλες τις συμφωνίες σχετικά με θέσεις που θα μένουν ελεύθερες, τη διασύνδεση των αερογραμμών, το πρόγραμμα τακτικής πελατείας και τις συνδυασμένες μεταφορές που έχουν τεθεί σε ισχύ βάσει αυτών των δεσμεύσεων.
