

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 febbraio 1992

relativa ad una procedura a norma degli articoli 85 e 86 del trattato CEE

(IV/33.544 — British Midland/Aer Lingus)

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(92/213/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

considerando quanto segue :

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei ⁽¹⁾,

vista la denuncia di British Midland Airways Limited del 26 aprile 1990 contro Aer Lingus plc,

vista la decisione della Commissione, del 4 giugno 1991, di aprire la procedura nel presente caso,

dopo aver dato modo alle imprese interessate di manifestare il loro punto di vista relativamente agli addebiti formulati dalla Commissione, a norma dell'articolo 16, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 3975/87, in relazione con il regolamento (CEE) n. 4261/88 della Commissione, del 16 dicembre 1988, relativo alle denunce, domande e audizioni previste dal regolamento del Consiglio n. 3975/87 ⁽²⁾,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti aerei,

I. I FATTI

A. Le parti

- (1) Aer Lingus è la compagnia nazionale dell'Irlanda e gestisce una flotta di 31 aerei (tutti, salvo tre, utilizzati per trasporti a breve e a medio termine) e aerei a turbopropulsione. Nel 1990 la compagnia ha trasportato sui suoi servizi di linea più di 4 milioni di passeggeri paganti (più di 3 milioni su servizi europei) e ha trasportato passeggeri paganti su più di 4 miliardi di km (più di 1,7 miliardi su servizi europei). Essa occupa più di 7 000 dipendenti. Nel 1990 le sue entrate totali risultanti dal trasporto aereo sono state di quasi 700 milioni di dollari USA, su un fatturato totale di 1,2 miliardi di dollari USA, mentre l'utile netto ha superato 8 milioni di dollari USA (contro 52 milioni di dollari USA nel 1989).
- (2) British Midland è la principale compagnia operativa di Airlines of Britain Holdings PLC, di cui il 25 % appartiene a SAS. Essa gestisce una flotta di 23 aerei, tutti utilizzati per rotte all'interno del Regno Unito e verso gli Stati membri vicini. La compagnia occupa 2 000 dipendenti e nel 1990 ha trasportato più di 3 milioni di passeggeri. Le entrate totali nel 1990 hanno superato 300 milioni di dollari USA, ma la compagnia ha sostenuto

⁽¹⁾ GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 376 del 31. 12. 1988, pag. 10.

perdite per numerosi milioni di dollari USA. British Midland è una delle compagnie europee che si trovano in più rapida crescita.

B. Il rifiuto di vendita, trasferimento e accettazione dei biglietti (interlining)

- (3) L'interlining è considerato una delle più importanti realizzazioni della IATA. Esso consiste essenzialmente in un accordo (« Multilateral Interline Traffic Agreement » — MITA, definito nella risoluzione IATA 780) a norma del quale le compagnie aeree sono autorizzate a vendere i servizi delle altre compagnie. Può quindi essere rilasciato un unico biglietto comprendente percorsi parziali da effettuarsi con compagnie diverse. Le tariffe e condizioni applicabili sono quelle della parte sul cui percorso il passeggero viene preso a carico. La compagnia che rilascia il biglietto riscuote il prezzo per tutti i percorsi parziali e paga in seguito il prezzo dovuto alla compagnia che ha effettuato il trasporto (meno il 9 % del servizio interlining come remunerazione per le spese sostenute nella vendita, nel trattamento, nel servizio e nell'elaborazione del traffico interlining) attraverso la camera di compensazione IATA.

Per diventare membro del MITA una compagnia aerea interessata (che non deve essere necessariamente membro della IATA) presenta una domanda alla IATA, che viene trasmessa a tutte le compagnie aeree. Di regola una domanda viene raramente rifiutata, ad eccezione dei casi in cui non venga garantita la convertibilità della moneta o la stabilità finanziaria del richiedente. In quest'ultimo caso le compagnie aeree possono concludere accordi specifici, che possono prevedere, ad esempio, un interlining unilaterale (il richiedente accetta che un'altra compagnia rilasci i biglietti a suo nome ma non viceversa).

Al sistema interlining partecipa la grande maggioranza delle compagnie aeree mondiali, che trasportano il 95 % circa di tutti i passeggeri paganti.

- (4) Le compagnie accettano inoltre di cambiare i biglietti a richiesta del passeggero. Tecnicamente ciò equivale ad uno « scambio volontario » più che ad un « interlining » (questo scambio è disciplinato dalla risoluzione IATA 736 sugli scambi volontari di biglietti), ma di regola viene operato in congiunzione con l'interlining. Quando la compagnia che fa lo scambio non è la compagnia che ha rilasciato il biglietto o la compagnia designata come trasportatrice per il percorso parziale in causa, è richiesta l'approvazione della compagnia che ha rilasciato il biglietto o della compagnia designata per il trasporto. Tuttavia, numerose compagnie si sono accordate per rinunciare a tale approvazione a favore l'una dell'altra.
- (5) I principali vantaggi del sistema interlining multilaterale e di scambio volontario (qui di seguito riportati, ai fini della presente decisione, con la denominazione di « sistema interlining ») consi-

stono nel fatto che il passeggero può acquistare un biglietto unico per il trasporto da parte di compagnie diverse (ad esempio, partenza con la compagnia che ha rilasciato il biglietto e ritorno con un'altra compagnia che serve lo stesso percorso, oppure partenza con la compagnia che ha rilasciato il biglietto e continuazione del viaggio verso una destinazione non servita da tale compagnia) e nel fatto che i passeggeri possono facilmente cambiare la prenotazione, il percorso o la compagnia menzionata sul biglietto.

Le compagnie aeree considerando che il sistema interlining permette loro di integrare le reti e frequenze e che, anche in caso di perdita di alcuni passeggeri a favore di altre compagnie in conseguenza di tale sistema, esse possono sempre contare di guadagnarne altri dalle altre compagnie.

Il sistema interlining copre una notevolissima parte dei trasporti aerei mondiali. Si stima che il 20 % circa dei passeggeri sui voli intracomunitari usino tale sistema in un modo o nell'altro e che, in funzione della compagnia che rilascia il biglietto, la metà circa dei passeggeri acquistino biglietti che rendono possibile lo scambio con voli effettuati da altre compagnie.

- (6) Nella pratica le compagnie aeree e il loro personale non sempre insistono sulla conformità agli accordi in materia di interlining e di rinuncia all'approvazione. Se un'agenzia di viaggi rilascia un biglietto a nome di una determinata compagnia senza l'autorizzazione risultante da un accordo di interlining, la compagnia che effettua il trasporto può accettare il biglietto e fatturare in seguito la compagnia che lo ha rilasciato. Quando la fatturazione risulta complicata o antieconomica, essa può rinunciare alla fatturazione sulla base del fatto che la compagnia che ha rilasciato il biglietto potrebbe fare una richiesta analoga nei suoi confronti. Del pari, un addetto di una compagnia in un aeroporto può accettare lo scambio volontario di un biglietto senza insistere nel richiedere l'approvazione della compagnia che lo ha rilasciato o che è designata per il trasporto. Tuttavia, le agevolazioni che possono esistere in pratica sono marginali e di utilità limitata; esse possono causare inconvenienti al personale e ai passeggeri e non sostituiscono in maniera soddisfacente un effettivo accordo di interlining.

La mancanza di un accordo di interlining può essere un grave handicap per le compagnie. In particolare, le persone che viaggiano per affari (che di regola usufruiscono delle tariffe più care e prive di restrizioni C e Y e dalle quali proviene normalmente il 60 % delle entrate delle compagnie aeree provenienti dal trasporto di passeggeri) compiono spesso viaggi che comportano più destinazioni e più compagnie e devono essere in grado di cambiare programma di viaggio con le minori restrizioni possibili. Esse apprezzano al massimo grado la convenienza e la flessibilità offerta da un unico biglietto scambiabile, invece di dover acquistare biglietti separati per ogni volo, e la possibilità

di restituire i biglietti non utilizzati in caso di cambiamento di programma. Inoltre, le agenzie di viaggio non possono rilasciare un biglietto a nome di una compagnia aerea se alcuni voli compresi in quel biglietto sono effettuati da un'altra compagnia che rifiuta di effettuare operazioni di interlining con la prima compagnia; questa situazione impedirebbe ad un'agenzia di viaggio, ad esempio, di rilasciare un biglietto di andata su British Midland e di ritorno su Aer Lingus. Le agenzie di viaggio preferiscono evitare perdite di tempo e il lavoro supplementare che comporta il rilascio di biglietti separati. Inoltre, esistono più probabilità che un passeggero in possesso di un biglietto che non rientra nel sistema interlining lo restituisca inutilizzato (per aver dovuto cambiare programma di viaggio e aver dovuto acquistare un altro biglietto), nel qual caso l'agenzia di viaggio viene a perdere la sua commissione.

- (7) Aer Lingus operava dal 1964 con British Midland nell'ambito del MITA.

Dopo essere stata autorizzata ad operare un servizio Londra (Heathrow)-Dublino, il 22 febbraio 1988 British Midland ha annunciato la sua intenzione di cominciare a servire tale rotta dal 28 aprile 1989. Il 7 aprile 1989 Aer Lingus ha annunciato di porre termine, dal 7 maggio, alla sua cooperazione con British Midland nell'ambito del MITA. Inoltre, Aer Lingus ha dichiarato di non accettare l'intercambiabilità dei suoi biglietti e dei biglietti di British Midland sulla rotta Londra (Heathrow)-Dublino. British Midland ha potuto operare nell'ambito del sistema interlining con British Airways fino al ritiro di British Airways da tale rotta alla fine del mese di marzo 1991. Aer Lingus non ha posto termine al suo accordo di interlining con l'altra compagnia aerea che opera su tale percorso, British Airways.

Nella comunicazione rilasciata alla stampa in quell'epoca Aer Lingus dichiarava:

« Ci siamo stabiliti come la compagnia aerea dominante sui percorsi fra le due capitali e intendiamo rimanerle (...) British Midland non ha le risorse per offrire un'analoga frequenza o qualità di servizio, e pertanto desidera che noi forniamo il prodotto al suo posto per il tramite di un accordo interlining. » (Airline World, 24 aprile 1989).

C. Consultazioni sulle tariffe

- (8) Il 7 e l'8 febbraio 1991 Aer Lingus ha partecipato alla « Special Composite Meeting of Cargo and Passenger Tariff Coordinating Conference » organizzata dalla IATA a Ginevra.

All'apertura della conferenza, i rappresentanti di Aer Lingus hanno dichiarato che la compagnia non avrebbe partecipato a consultazioni concernenti i percorsi da Dublino a Amsterdam, Londra e Parigi. La conferenza ha preceduto alla discussione sulla continuazione degli eccezionali aumenti di tariffe (risoluzioni IATA 003 w e 003 ww, 003 m e 003 mm) che erano Stati discussi alle conferenze speciali IATA del 29 agosto 1990 e del 31 ottobre 1990. Tali discussioni hanno riguardato tutto il trasporto mondiale, ivi compreso il trasporto intracomunitario. La conferenza è giunta alla conclusione di estendere le risoluzioni esistenti.

Nonostante la sua dichiarazione, Aer Lingus ha preso parte alle discussioni della conferenza e al voto finale.

C. Il mercato in causa

i) Fornitura di trasporto aereo

- (9) Quando British Midland, nel marzo 1989, annunciò la sua intenzione di iniziare un servizio Londra (Heathrow)-Dublino, su tale rotta erano presenti soltanto Aer Lingus e British Airways. In quell'epoca Aer Lingus trasportava il 75 % circa dei passeggeri (⁽¹⁾), mentre British Airways ne trasportava il 25 %.

Nell'anno successivo al suo accesso alla rotta, British Midland ha ottenuto, in media, una quota di mercato del 15 %; Aer Lingus e British Airways hanno perso ciascuna circa un settimo della loro quota di mercato, passando al 64 e al 21 %. Nel secondo anno successivo al suo accesso alla rotta, la quota di mercato di British Midland è passata al 21 %, quella di Aer Lingus è rimasta abbastanza stabile e quella di British Airways è passata al 17 %.

(¹) Circa il 10-20 % dei passeggeri trasportati continua il viaggio dopo Londra o Dublino. L'esclusione di questi passeggeri di transito, ai fini dell'identificazione dell'effettiva origine/destinazione dei passeggeri, non cambia in maniera significativa le rispettive quote delle compagnie.

British Airways ha posto fine al suo servizio Londra (Heathrow) - Dublino nel marzo 1991. In quell'epoca British Airways ha concluso un accordo commerciale con Aer Lingus grazie al quale Aer Lingus si aspettava un incremento di 160 000 passeggeri all'anno (pari al 10 % circa del mercato totale). Nel periodo da aprile a giugno 1991, Aer Lingus ha ritrovato la sua quota iniziale del 75 % di passeggeri trasportati.

Dal 1989 fino alla metà del 1991, nessuna compagnia aerea, ad eccezione di Aer Lingus, British Airways e British Midland è stata autorizzata dalle autorità britanniche e irlandesi ad effettuare servizi di linea fra Londra (Heathrow) e Dublino.

- (10) Esistono vari altri collegamenti fra Dublino e aeroporti di Londra diversi da Heathrow :

- all'epoca del rifiuto di interlining, Aer Lingus e Dan Air operavano un servizio Dublino-Londra (Gatwick). Aer Lingus deteneva una quota dell'80 % di tale traffico ed effettuava l'interlining con Dan Air. Dan Air si è ritirata nell'aprile 1990 e ora Aer Lingus è la sola compagnia su tale rotta ;
- all'epoca del rifiuto di interlining, Aer Lingus operava un servizio da Dublino a Londra (Stansted). Da allora il servizio è stato trasferito a Ryan Air, che è attualmente l'unica compagnia ad operare su tale rotta ;
- un servizio tra Dublino e Luton è stato operato per alcuni mesi da Capital e, fino alla metà del 1991, da Ryan Air. Attualmente su questa rotta non viene operato alcun servizio.

L'affluenza totale annua di passeggeri che viaggiano via aereo fra i quattro aeroporti di Londra, da un lato, e Dublino, d'altro lato, è dell'ordine di 2 a 2,5 milioni ; negli ultimi anni tale affluenza ha registrato incrementi che superano anche il 20 % all'anno. Nel 1990 il 75 % circa dei passeggeri passava per Heathrow, il 13 % per Luton, il 10 % per Gatwick e il 2 % per Stansted. All'epoca del rifiuto di interlining, la quota di mercato di Aer Lingus su tutto il traffico Londra-Dublino ammontava al 66 %, è diminuita nel 1990 ed è attualmente stimata nuovamente al 66 %.

- (11) Nel 1989 Aer Lingus e British Airways operavano entrambe con relativamente elevati coefficienti di carico sulla rotta, pari al 75 % circa (contro una media per la rete europea del 66 % per tali compagnie e del 62 % per tutto il settore). All'inizio del 1990 i loro coefficienti di carico sono passati ad una percentuale, ancora elevata, del 70 %, mentre British Midland si collocava al 45-50 %. Nei periodi di più intensa attività, nel 1991, Aer Lingus operava diciotto servizi giornalieri andata/ritorno fra Londra (Heathrow) e Dublino, mentre British Midland ne operava otto. Per sua stessa ammissione, Aer Lingus registra gravi perdite sul servizio.

ii) Vendita di biglietti per il trasporto aereo

- (12) La quota di passeggeri trasportati dalle due compagnie aeree sulla rotta Londra (Heathrow)-Dublino corrisponde esattamente alla loro quota di vendite di biglietti nel Regno Unito e in Irlanda. Le compagnie aeree tendono ad avere sul loro mercato interno una posizione più forte rispetto a quella detenuta su altri mercati.

Il 15-20 % delle vendite vengono effettuate a clienti che viaggiano per affari e che hanno acquistato biglietti alle tariffe più elevate prive di qualsiasi restrizione (principalmente C o Y).

- (13) Le tariffe applicate da British Airways e da Aer Lingus e, con un notevole numero di eccezioni, da British Midland, sui servizi Dublino-Londra (Heathrow) e (Gatwick) sono essenzialmente identiche. Ryan Air applica tariffe notevolmente più basse sulle rotte Dublino-Londra (Stansted) e Luton.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

A. Articolo 86

a) Posizione dominante

i) Mercati in causa

- (14) Il comportamento di Aer Lingus produce effetti sui mercati della fornitura e della vendita di trasporto aereo tra Dublino e Londra (Heathrow).

Le caratteristiche del trasporto di superficie (velocità, convenienza, numerosi cambi di mezzi di trasporto) su questo percorso sono sufficientemente diverse per precludere la sostituibilità della domanda alla maggioranza dei viaggiatori. Alcuni viaggiatori — in particolare quelli che prendono in considerazione i costi e dispongono di tempo libero — possono ritenere che il trasporto di superficie e il trasporto aereo — alle più basse tariffe e con molte limitazioni — siano intercambiabili. Tuttavia, l'offerta di trasporto aereo sulla base di tali tariffe è limitata. Inoltre, numerosi viaggiatori — e non soltanto quelli che non possono impiegare un giorno per viaggiare da Dublino a Londra — non sono interessati al trasporto di superficie, lento, o al trasporto aereo a condizioni molto restrittive, e non ritengono che i due modi di trasporto siano sostituibili. Esiste una notevole domanda specifica per un viaggio rapido, flessibile e conveniente fra le due città che può essere soddisfatta soltanto mediante il trasporto aereo. I viaggiatori che ne usufruiscono pagano prezzi notevolmente più elevati del prezzo del trasporto di superficie e non si ha nessuna prova che la disponibilità di trasporti di superficie a prezzi più bassi agisca da condizionamento sul mercato dei viaggi aerei a tariffe più elevate. È precisamente per questi viaggiatori che la possibilità di interlining riveste la maggiore importanza.

Anche se il viaggio aereo fra Dublino e altri aeroporti di Londra diversi da Heathrow può talvolta sostituire il viaggio con destinazione Heathrow, ciò non è valido per un'ampia parte di viaggiatori. In particolare, i viaggiatori per affari preferiscono di regola Heathrow, tra l'altro perché gli altri aeroporti di Londra sono serviti meno frequentemente di Heathrow o perché non offrono una gamma analoga di possibilità di transito e rendono così meno agevole la continuazione del viaggio oltre Londra. Inoltre, va considerato che al momento della vendita del biglietto alcuni passeggeri potranno selezionare altri aeroporti diversi da Londra (Heathrow). Il rifiuto di Aer Lingus di accettare cambiamenti da o verso le prenotazioni di British Midland pregiudica i passeggeri già in possesso di un biglietto per il trasporto tra Londra (Heathrow) e Dublino, per i quali un cambiamento di aeroporto può essere impossibile (ad esempio, se la loro autovettura è parcheggiata a Heathrow) o causa di gravi inconvenienti (per il fatto di dover cambiare programma o di impiegare molto più tempo per raggiungere la loro destinazione finale). In ogni caso, il fatto di includere gli aeroporti di Londra diversi da Heathrow nel mercato del prodotto in causa non ridurrebbe la quota di mercato di Aer Lingus in maniera tale da poter escludere la posizione dominante.

La sostituibilità dell'offerta è anch'essa limitata. Dal 1989 alla metà del 1991, nessun'altra compagnia aerea è stata autorizzata ad operare servizi di linea fra Londra (Heathrow) e Dublino. Inoltre, l'aeroporto di Heathrow è notoriamente congestionato; anche nell'ipotesi che sia possibile ottenere fasce orarie per operare un servizio verso Dublino, il loro costo di opportunità sarebbe molto elevato.

- (15) Ai fini della valutazione degli effetti del rifiuto di interlining nella vendita di biglietti di aereo, il Regno Unito e l'Irlanda sono due mercati geografici separati. La distribuzione di servizi di trasporto aereo è ancora ampiamente organizzata a livello nazionale: le agenzie di viaggi operano in condizioni praticamente identiche su tutto il territorio nazionale; le compagnie aeree organizzano i loro dipartimenti commerciali a livello nazionale; le tariffe sono espresse in moneta locale; le tariffe promozionali e le condizioni di sconto possono essere limitate a determinati paesi; le vendite al di là delle frontiere sono rare e quando hanno luogo le compagnie tendono a respingerle; il trattamento dei biglietti avviene mediante gli IATA Bank Settlements Plans, organizzati su base nazionale; la distribuzione delle quote di mercato per gruppi di

rotte viene soprattutto determinata paese per paese, con compagnie di bandiera che hanno una quota molto elevata nei loro paesi ma una quota molto meno elevata negli altri paesi.

Nel presente caso si hanno notevoli differenze fra le tariffe dell'Irlanda e del Regno Unito, variabili dal 90 al 130 % del livello applicato nell'altro Stato membro. Anche la distribuzione delle quote di mercato varia notevolmente: la quota di vendite di Aer Lingus del servizio Londra (Heathrow)-Dublino nel Regno Unito è pari soltanto a tre quarti della sua quota sul proprio mercato interno. La quota di mercato realizzata dalle compagnie britanniche in Irlanda è meno di due terzi della loro quota nel loro mercato interno.

- (16) Di conseguenza, la Commissione valuta l'abuso sui mercati della fornitura del trasporto aereo Londra (Heathrow)-Dublino e della vendita del trasporto aereo Londra (Heathrow)-Dublino sia in Irlanda che nel Regno Unito.

ii) Parte sostanziale del mercato comune

- (17) Il servizio Londra (Heathrow)-Dublino è uno dei più utilizzati nella Comunità. Il numero di passeggeri su tale rotta è di circa 1,7 milioni all'anno. Pertanto, esiste un notevole numero di viaggi sui quali incide il rifiuto di interlining.

Sia il Regno Unito che l'Irlanda sono parti sostanziali del mercato comune. Il volume delle vendite del servizio Dublino-Londra (Heathrow) in ciascun paese è significativo (dell'ordine di 50 a 100 milioni di ecu all'anno).

iii) Posizione dominante

- (18) Aer Lingus detiene quote di mercato inabitualmente elevate, anche in un settore oligopolistico come quello dei trasporti aerei:

— la sua quota di passeggeri trasportati sul servizio Londra (Heathrow) - Dublino ammontava al 75 % all'epoca del rifiuto di interlining, è successivamente calata al 60-65 % ed è ritornata al 75 % a seguito del ritiro di British Airways da tale rotta nel marzo 1991. La maggior parte della quota di mercato di British Airways è stata allora integrata da Aer Lingus. L'inclusione di altri aeroporti di Londra non avrebbe un impatto concreto sulla quota di mercato di Aer Lingus;

— la sua quota di vendite corrisponde pressoché alla sua quota di passeggeri trasportati ed eccedeva, nei due mercati geografici, del 50 %.

Anche se la Commissione non è in possesso di dati sulle quote di mercato successive al ritiro di British Airways da tale rotta, il fatto che la quota di traffico di Aer Lingus fra Londra (Heathrow) e Dublino sia notevolmente aumentata implica che la sua quota di vendite sia aumentata in proporzioni analoghe.

- (19) Inoltre, in applicazione delle politiche britannica e irlandese nel periodo dal 1989 alla metà del 1991, nessun'altra compagnia oltre ad Aer Lingus, British Midland e British Airways era autorizzata ad operare servizi di terza e quarta libertà fra Londra (Heathrow) e Dublino. Non esistevano servizi di quinta libertà. Inoltre, Heathrow è notoriamente un aeroporto congestionato e la domanda di fasce orarie supera notevolmente l'offerta. Pertanto, le compagnie che operano da Heathrow tendono ad usare le fasce orarie per i servizi più redditizi. Usare le fasce orarie di Heathrow per servizi addizionali verso Dublino, in una rotta cioè che è già relativamente ben servita e che attualmente non è redditizia, implicherebbe nella maggior parte dei casi un elevato costo di opportunità.

Pur esistendo collegamenti con altri aeroporti di Londra, l'importanza di Heathrow, in particolare per gli uomini d'affari e per i passeggeri in transito, è tale che la concorrenza risultante da tali servizi ha soltanto un impatto limitato sul servizio verso Heathrow. La loro inclusione lascerebbe comunque a Aer Lingus una quota, ancora elevata, di due terzi del mercato.

- (20) L'elevatissima quota del mercato in causa detenuta da Aer Lingus e la presenza di barriere all'accesso alla rotta considerata sono indicative di una posizione dominante. Inoltre, Aer Lingus è la compagnia aerea nazionale dell'Irlanda, e su di essa cadrebbe la scelta della maggior parte dei passeggeri della rotta, che sono cittadini irlandesi. La sua più ampia rete di trasporti si trova fuori dall'Irlanda, dal che risulta una quota molto elevata di trasporto aereo al di fuori del paese. Questa posizione conferisce alla compagnia, sul mercato locale, una forza commerciale tale da non poter essere paragonata a quella di compagnie più piccole e con sede all'estero.
- (21) Il solo fatto che Aer Lingus sia stata in grado di ignorare i reclami delle agenzie di viaggio e delle persone che viaggiano per affari messe in difficoltà dal rifiuto di interlining suggerisce che Aer Lingus usufruisca di una notevole libertà di azione.

Quando British Midland ha annunciato la sua intenzione di cominciare ad operare sulla rotta Londra (Heathrow)-Dublino, Aer Lingus ha preso alcune misure, fra cui il miglioramento del suo servizio e l'adeguamento di talune categorie di tariffe a quelle di British Midland. Tuttavia, questa azione è stata abbastanza circoscritta in quanto Aer Lingus si è limitata in pratica ad adeguarsi ad alcune tariffe di British Midland relative ai viaggi per diporto. Inoltre, Aer Lingus si è mossa essenzialmente prima dell'arrivo di British Midland; dopo un iniziale periodo di preparazione per tale evento, la sua reazione si è molto attenuata.

- (22) Anche se British Midland è stata in grado di ottenere una quota di mercato significativa negli anni successivi al suo accesso alla rotta, la sua presenza non diminuisce l'evidenza della posizione dominante di Aer Lingus. Aer Lingus ha mantenuto e anche accresciuto il numero assoluto di passeggeri trasportati sulla rotta. La sua quota di passeggeri trasportati e di vendite rispetto a quella delle altre compagnie è diminuita dopo l'arrivo di British Midland, ma soltanto di poco, ed è tornata ai livelli precedenti dopo il ritiro di British Airways. Il successo di British Midland sembra dovuto in larga misura alla sua capacità di trarre profitto dalla notevole crescita del numero di passeggeri sulla rotta fra il 1989 e il 1990 e di fornire capacità supplementari nel momento in cui esisteva la domanda.
- (23) Tutto ciò indica che Aer Lingus gode di un'apprezzabile libertà di azione. Pur dovendo affrontare un certo grado di concorrenza, Aer Lingus è stata in grado di contenerla a costi relativamente poco elevati.

b) *Abuso*

- (24) Il comportamento abusivo è definito come una « nozione oggettiva, che riguarda il comportamento dell'impresa in posizione dominante atto ad influire sulla struttura di un mercato in cui, proprio per il fatto che vi opera detta impresa, il grado di concorrenza è già sminuito e che ha come effetto di ostacolare, ricorrendo a mezzi diversi da quelli su cui si impernia la concorrenza normale tra prodotti o servizi, fondata sulle prestazioni degli operatori economici, la conservazione del grado di concorrenza ancora esistente sul mercato o lo sviluppo di detta concorrenza » (Sentenza della Corte di giustizia, del 13 febbraio 1979, nella causa 85/76, Hoffmann — La Roche/Commissione, RGC 1979, pag. 541).

(25) In tale contesto il rifiuto di interlining non costituisce una normale concorrenza. L'interlining è stato da molti anni accettato nella pratica del settore, e da esso hanno tratto molti benefici sia le compagnie aeree che i passeggeri. Il rifiuto di interlining per motivi diversi da problemi di convertibilità della moneta o da dubbi quanto alla solvibilità della compagnia beneficiaria è estremamente raro e finora non è stato considerato dall'industria europea dei trasporti aerei come una normale strategia di concorrenza. Aer Lingus ha mantenuto gli accordi di interlining con le altre compagnie aeree sue concorrenti sulla rotta Londra-Dublino, ossia British Airways e Dan Air.

Aer Lingus ha sostenuto che, pur se nella maggior parte dei casi l'interlining è vantaggioso per tutte le compagnie partecipanti, nel caso di specie un interlining con British Midland le avrebbe fatto perdere numerosi punti percentuali di quota di mercato a favore del nuovo operatore. Anche se dimostrato, l'argomento secondo cui l'interlining avrebbe provocato una diminuzione delle entrate non basterebbe a rendere il rifiuto legittimo. Aer Lingus non ha sostenuto che l'interlining con British Midland avrebbe avuto effetti significativi sui suoi costi, mentre è provato che il rifiuto di interlining imporrebbe un notevole svantaggio a British Midland.

(26) Il rifiuto di autorizzare nuovi interlining o la revoca di quelli esistenti possono entrambi, a seconda delle circostanze, ostacolare il mantenimento o lo sviluppo della concorrenza. Se esista un obbligo di interlining dipende dagli effetti sulla concorrenza del relativo rifiuto. L'obbligo esiste in particolare quando il rifiuto o la revoca dell'interlining da parte di una compagnia in posizione dominante può avere un impatto significativo sulla capacità dell'altra compagnia di iniziare un nuovo servizio o mantenere un servizio esistente a causa degli effetti che il rifiuto o la revoca possono avere sui costi e sulle entrate di quest'ultima compagnia aerea relativamente al servizio in causa e quando la compagnia in posizione dominante non può dare alcuna giustificazione obiettiva sul piano commerciale per il suo rifiuto (ad esempio, dubbi sulla solvibilità) diversa dal suo desiderio di non aiutare quel singolo concorrente. È improbabile che tale giustificazione possa esistere quando la compagnia in posizione dominante esclude una compagnia con la quale effettuava precedentemente l'interlining — dopo che quest'ultima compagnia ha cominciato a farle concorrenza su una rotta importante — ma continua ad effettuare l'interlining con altri concorrenti.

(27) All'avvio di un nuovo servizio, una compagnia aerea si aspetta di regola di dover sostenere alcune perdite in un periodo iniziale, durante il quale dovrà organizzare gli aspetti economici del suo servizio e richiamare un sufficiente interesse da parte degli operatori commerciali e dei viaggiatori. Essa non può aspettarsi di ottenere fin dall'inizio del servizio coefficienti di carico e entrate tali da garantire la redditività dell'operazione. Pertanto, l'inizio di un nuovo servizio sarà sempre un'operazione soggetta a notevoli difficoltà.

Un rifiuto di interlining può aumentare tali difficoltà. Un nuovo operatore che non possa usufruire del sistema interlining sarà facilmente considerato alla stregua di una compagnia di seconda categoria dalle agenzie di viaggio e dagli stessi viaggiatori, il che renderà più difficile il conseguimento del livello commerciale richiesto per operare in condizioni di redditività. Le agenzie di viaggio desiderano evitare le perdite di tempo, il lavoro supplementare e la potenziale perdita di entrate causati dal rilascio di biglietti per il trasporto su una compagnia che non usufruisce del sistema interlining. Inoltre, un notevole numero di passeggeri ritiene che la possibilità di cambiare i biglietti e di organizzare viaggi complessi sulla base di un biglietto unico sia una condizione necessaria; un rifiuto di interlining avrà l'effetto di far allontanare molti di tali passeggeri dal nuovo operatore. In tale contesto, un rifiuto di interlining incide in particolare sui viaggiatori per affari ben informati che richiedono biglietti pienamente flessibili e che apportano un contributo più che proporzionale alle entrate del nuovo operatore; una notevole riduzione di queste entrate avrà gravi effetti economici sulle operazioni del nuovo operatore.

L'analisi dei risultati di British Midland sulla rotta Dublino-Londra (Heathrow) conferma che, nel presente caso, tali effetti sono considerevoli. I coefficienti di carico di British Midland sono notevolmente più bassi di quelli di Aer Lingus sulla stessa rotta. La differenza rispecchia in larga misura lo svantaggio di British Midland relativamente alla possibilità di trasportare passeggeri nel quadro del sistema interlining. Ciò implica che i passeggeri che desiderano usufruire della possibilità di interlining sul servizio Londra (Heathrow)-Dublino e che ne sono impediti dal rifiuto di Aer Lingus di cooperare con British Midland preferiscono utilizzare il servizio della compagnia con la più elevata frequenza, ossia Aer Lingus. La conseguente perdita di entrate per British Midland può essere stimata a numerosi milioni di ecu all'anno.

- (28) Un rifiuto di interlining impedisce inoltre il mantenimento o lo sviluppo della concorrenza quando impone un costo significativo ai concorrenti. Se una compagnia aerea in posizione dominante opera con un'elevata frequenza su una data rotta, può contare su una forte capacità e rifiuta l'interlining con un nuovo operatore, quest'ultimo può iniziare il servizio con una bassa frequenza di voli per minimizzare le sue perdite iniziali (ma così facendo dovrà sottostare ad un lungo periodo iniziale di scarsa redditività), oppure, per poter attrarre i viaggiatori (soprattutto per affari) che richiedono elevate frequenze ai fini dell'organizzazione del loro viaggio con il massimo di flessibilità, dovrà operare fin dall'inizio con un'elevata frequenza, anche se ciò non è giustificato dalla sua quota di mercato iniziale. In entrambi i casi il nuovo operatore dovrà affrontare costi iniziali più elevati.

Nel presente caso British Midland non potrebbe ragionevolmente far concorrenza ad Aer Lingus tenuto conto della bassa frequenza dei suoi voli: essa si vedrebbe relegare al ruolo di una compagnia di minore importanza e non potrebbe sperare di attrarre molti viaggiatori per affari, dei quali ha peraltro bisogno per migliorare la redditività del servizio. Di conseguenza, difficilmente British Midland potrebbe diventare un forte concorrente di Aer Lingus, e potrebbe anche non avere più interesse a continuare il suo servizio verso Dublino potendo fare un uso migliore delle sue fasce orarie di Heathrow.

- (29) È certo vero che la strategia di Aer Lingus non ha avuto l'effetto di allontanare British Midland dalla rotta e che British Midland è riuscita a conseguire una frequenza ragionevole ed una notevole quota di mercato. È anche vero che il rifiuto di interlining non impedisce del tutto a British Midland di attrarre i viaggiatori per affari: nonostante il rifiuto di interlining da parte di Aer Lingus, i passeggeri di British Midland sul servizio Dublino - Londra (Heathrow) possono ancora cambiare i loro biglietti per un ragionevole numero di voli operati dalla stessa British Midland (e da British Airways fino a quando questa compagnia non si è ritirata dalla rotta); inoltre, British Midland trasporta alcuni passeggeri che viaggiano con biglietti rilasciati da compagnie diverse da Aer Lingus (da British Airways, fino a quando tale compagnia non si è ritirata dalla rotta, e da altre, ad esempio, compagnie di paesi terzi che trasportano passeggeri a Londra, da dove questi continuano il viaggio verso Dublino con British Midland). Tuttavia, qualora Aer Lingus avesse continuato ad effettuare l'interlining, British Midland avrebbe dovuto affrontare costi minori, avrebbe registrato maggiori entrate, i suoi

servizi sarebbero stati più attraenti per i suoi passeggeri e sarebbe diventata una concorrente più forte e più di successo di quanto lo sia attualmente.

Il fatto che British Midland sia stata in grado di continuare le operazioni nonostante lo svantaggio impostole da Aer Lingus è soprattutto dovuto alla determinazione di British Midland di superare difficoltà non comuni, e non già al fatto che il rifiuto non abbia avuto alcun effetto sulla concorrenza. È indubbio che all'epoca in cui la pratica è stata applicata, il rifiuto di interlining era volto ed era atto ad ostacolare lo sviluppo della concorrenza. La legittimità del rifiuto all'epoca in cui è stato applicato non può dipendere dal fatto che il concorrente abbia in seguito voluto o sia stato in grado di rimanere sulla rotta malgrado gli svantaggi impostigli.

- (30) Di conseguenza, Aer Lingus ha applicato una strategia (anche se non pienamente efficace) selettiva e di esclusione e restrizione della concorrenza sulla rotta Londra (Heathrow)-Dublino.

Nel presente caso il rifiuto di interlining consiste essenzialmente nell'imposizione, in contrasto con la normale prassi del settore, di un sensibile svantaggio ad un concorrente facendo aumentare i suoi costi e privandolo delle sue entrate. Aer Lingus non è stata in grado di indicare alcun miglioramento di gestione conseguente al rifiuto di interlining, né di presentare qualsiasi altro argomento persuasivo e legittimo in materia di gestione aziendale a giustificazione del suo comportamento. Il suo desiderio di evitare una diminuzione della sua quota di mercato, il fatto che si tratta di una rotta d'importanza vitale per la compagnia e che i suoi margini di utile siano in diminuzione non rende legittimo il suo comportamento nei riguardi di un nuovo operatore.

c) *Effetti sul commercio tra Stati membri*

- (31) Il rifiuto di interlining riguarda compagnie aeree di due Stati membri e si riferisce ad un servizio di trasporto aereo di notevole importanza fra i due Stati. Esso pregiudica la possibilità dei viaggiatori nella Comunità di beneficiare dell'interlining e impedisce alle agenzie di viaggio della Comunità di rilasciare biglietti interlining. Pertanto, gli effetti del rifiuto di interlining non sono limitati ad un unico Stato membro, ma pregiudicano il commercio fra Stati membri.

d) *Conclusioni*

- (32) La Commissione considera che il rifiuto di Aer Lingus di concedere a British Midland l'autorizzazione di

- i) rilasciare o completare i documenti di trasporto per la rotta fra Londra (Heathrow) e Dublino in base alle tariffe di Aer Lingus e alle altre disposizioni applicabili previste dalla risoluzione IATA 780, e
- ii) effettuare i cambiamenti necessari nei suoi documenti di trasporto conformemente alle procedure normalmente applicabili previste dalla risoluzione IATA 736

costituisce una violazione dell'articolo 86.

B. Articolo 85

- (33) Alla riunione speciale mista della « Cargo and Passengers Tariffs Coordinating Conference » organizzata dalla IATA il 7-8 febbraio 1991, hanno partecipato circa 50 compagnie aeree di tutto il mondo, ivi comprese Aer Lingus e le compagnie di bandiera di altri dieci Stati membri. All'ordine del giorno figurava l'esame degli ultimi sviluppi nei costi operativi. La riunione aveva per oggetto di sottoporre ai governi un nuovo accordo (relativamente alle nuove tariffe per i passeggeri e le merci) basato sugli ultimi sviluppi della situazione.

Questo scambio di informazioni sui costi e sugli obiettivi in materia di tariffe delle compagnie aeree, al fine di preparare una posizione comune sulle tariffe per i passeggeri e le merci, costituisce un accordo, o perlomeno una pratica concordata fra imprese, attraverso cui queste ultime coordinano le loro decisioni in materia di prezzi. Le consultazioni in materia di tariffe costituiscono pertanto una restrizione di concorrenza ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1. Poiché esse riguardano il trasporto aereo fra Stati membri della CEE, esse pregiudicano il commercio tra Stati membri. Pertanto, le consultazioni in materia di tariffe rientrano nel campo d'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1.

- (34) I vettori aerei sono stati nondimeno autorizzati ad effettuare consultazioni in materia di tariffe alle condizioni stabilite dall'articolo 3 dell'esenzione di gruppo prevista dal regolamento della Commissione (CEE) n. 84/91 entrato in vigore il 1° febbraio 1991⁽¹⁾. In tale regolamento la Commissione ha considerato che le consultazioni sulle tariffe per il trasporto dei passeggeri o delle merci possono contribuire all'accoglimento generalizzato di tariffe che consentono l'interlining, con vantaggio sia dei vettori, sia degli utenti del trasporto aereo.

Tuttavia, l'oggetto delle consultazioni non deve andare al di là di quanto è legittimamente necessario per agevolare l'interlining. In particolare, i vettori che partecipano alle consultazioni sono

obbligati ad effettuare l'interlining con tutti gli altri vettori interessati, come specificato dall'articolo 31, paragrafo 1, lettere b) e d) del regolamento.

Queste disposizioni obbligano i partecipanti alle consultazioni sulle tariffe per il trasporto di passeggeri o merci ad effettuare l'interlining, per quanto riguarda le loro reti di trasporto nella Comunità, con altri vettori che operano o hanno chiesto l'autorizzazione di operare direttamente o indirettamente sulle rotte oggetto delle consultazioni.

- (35) Pur presente alla consultazione svoltasi all'inizio di febbraio 1991, Aer Lingus ha dichiarato all'inizio della riunione che non avrebbe partecipato alle consultazioni riguardanti le rotte da Dublino a Amsterdam, Londra e Parigi (?). Questa dichiarazione era presumibilmente intesa a proteggere Aer Lingus da un eventuale interlining su tali rotte escludendole dalla discussione. Tuttavia, gli altri vettori che operano su tali servizi (in particolare Air France, British Airways e British Midland) non hanno formulato questa riserva, e Aer Lingus non si è materialmente ritirata dalla riunione. Durante la riunione non si è avuta una discussione specifica su tali rotte, ma una discussione generale sulle tariffe che ha riguardato tali rotte allo stesso modo di altre. Anche se non ha espresso alcuna opinione relativamente a tali rotte specifiche, Aer Lingus è venuta a conoscenza delle intenzioni dei suoi concorrenti in generale e pertanto anche relativamente a dette rotte. Qualora un'altra compagnia aerea avesse formulato osservazioni specifiche in merito, Aer Lingus le avrebbe udite. Aer Lingus ha contribuito alla discussione generale e ha partecipato al voto con il quale si doveva decidere se si doveva applicare il 2 o il 3 % di aumento sulle rotte europee. Pertanto, le conclusioni della conferenza si applicano alle rotte oggetto della dichiarazione di Aer Lingus; la sua dichiarazione non ha avuto alcun reale impatto sull'entità dei partecipanti, sul contenuto o sui risultati della consultazione. Le rotte cui Aer Lingus si riferiva sono state oggetto delle consultazioni.

- (36) Inoltre, anche se fosse stato accettato che le rotte da Dublino a Amsterdam, Londra e Parigi esulavano dalle consultazioni alle quali Aer Lingus partecipava, ciò non sarebbe stato sufficiente per escludere l'obbligo di interlining con British Midland. Le consultazioni sulle tariffe riguardavano rotte fra Dublino e alcune destinazioni servite direttamente da Aer Lingus e indirettamente da British Midland,

⁽²⁾ Questa dichiarazione è stata seguita da una dichiarazione di una commissione rappresentativa con la quale venivano spiegate le condizioni imposte dal regolamento (CEE) n. 84/91 e si confermava che i vettori che non desideravano accettare l'obbligo di interlining non avrebbero dovuto essere presenti alle consultazioni.

⁽¹⁾ GU n. L 10 del 15. 1. 1991, pag. 14.

con un cambiamento di aereo a Londra (Heathrow) (ad esempio Birmingham, East Midlands) o con un cambiamento di aereo e di aeroporto a Londra (ad esempio, Channels Island, Bruxelles). Inoltre, British Midland ha chiesto di operare su talune destinazioni per le quali Aer Lingus non ha espresso una riserva; ad esempio da Londra (Heathrow) verso Bruxelles, Copenaghen, Düsseldorf, Francoforte, Malaga, Milano, Palma e Roma. Il suo servizio Dublino-Londra (Heathrow) permetterebbe alla compagnia di offrire un servizio indiretto da Dublino verso tali destinazioni.

- (37) Pertanto, Aer Lingus non ha rispettato le condizioni previste dall'articolo 3, paragrafo 1, lettere b) e d) del regolamento (CEE) n. 84/91.

La Commissione considera che la partecipazione di Aer Lingus alla consultazione sulle tariffe del 7 e dell'8 febbraio 1991 senza concedere a British Midland l'autorizzazione di

- i) rilasciare o completare i documenti di trasporto per le rotte di Aer Lingus nella Comunità in base alle tariffe di Aer Lingus e alle altre disposizioni applicabili previste dalla risoluzione IATA 780, e
- ii) effettuare i cambiamenti necessari nei suoi documenti di trasporto relativi alle sue rotte nella Comunità conformemente alle procedure normalmente applicabili previste dalla risoluzione IATA 736

costituisce un'infrazione all'articolo 85, paragrafo 1.

Aer Lingus non ha partecipato alle successive consultazioni sulle tariffe dal 2 all'11 settembre 1991, nel corso delle quali sono state discusse le tariffe da applicare a decorrere dal 1° aprile 1992.

C. Articolo 12, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio⁽¹⁾

- (38) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che vi siano fondati motivi per ritenere che Aer Lingus ha violato l'articolo 85, paragrafo 1 e l'articolo 86.
- (39) A norma dell'articolo 12, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 3975/87, la Commissione può infliggere alle imprese che partecipano all'infrazione ammende che variano da un minimo di 1 000 ad un massimo di 1 milioni di ecu; quest'ultimo importo può essere aumentato, ma non può superare il 10 % del volume d'affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente dalle imprese

che hanno partecipato all'infrazione, quando esse intenzionalmente o per negligenza commettono un'infrazione all'articolo 85, paragrafo 1, o all'articolo 86 del trattato. Per determinare l'importo dell'ammenda occorre tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata.

- (40) La Commissione considera che Aer Lingus ha violato l'articolo 85, paragrafo 1 per aver partecipato ad una consultazione in materia di tariffe senza rispettare le condizioni previste dal regolamento (CEE) n. 84/91.

Questa violazione ha avuto luogo il 7 e l'8 febbraio 1991 e i suoi effetti sono continuati almeno fino all'entrata in vigore delle tariffe discusse nella successiva discussione sulle tariffe, ossia fino al 1° aprile 1992.

- (41) La Commissione considera che Aer Lingus ha violato l'articolo 86 per aver revocato a British Midland l'autorizzazione di

- i) rilasciare o completare i documenti di trasporto per la rotta fra Dublino e Londra (Heathrow) in base alle tariffe di Aer Lingus e alle altre disposizioni applicabili previste dalla risoluzione IATA 780, e
- ii) effettuare i cambiamenti necessari nei suoi documenti di trasporto conformemente alle procedure normalmente applicabili previste dalla risoluzione IATA 736.

Tale violazione è durata dal 7 aprile 1989 alla presente data.

- (42) La Commissione considera che l'irrogazione di un'ammenda ad Aer Lingus è giustificata per l'infrazione all'articolo 86. In considerazione del fatto che al momento dell'infrazione all'articolo 85 il regolamento (CEE) n. 84/91 era appena entrato in vigore, la Commissione non ritiene appropriato infliggere un'ammenda relativamente alla parallela infrazione all'articolo 85.

Nel fissare l'ammontare dell'ammenda, la Commissione ha tenuto conto del fatto che il comportamento di Aer Lingus è volto ad alterare la struttura della concorrenza in quanto penalizza un concorrente che accede ad un mercato importante. Pertanto, si tratta di un'infrazione particolarmente grave. La Commissione ha inoltre preso in considerazione il fatto che il comportamento di Aer Lingus non ha avuto l'effetto di eliminare la concorrenza di British Midland sulla rotta Londra (Heathrow)-Dublino, sebbene non vi siano dubbi sul fatto che l'attività di British Midland su tale rotta riscuota un successo molto minore di quello che avrebbe avuto se Aer Lingus avesse continuato ad effettuare l'interlining.

⁽¹⁾ GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 1.

D. Articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3975/87

- (43) Il rifiuto di interlining da parte di Aer Lingus ha finora privato British Midland della possibilità di fare concorrenza ad Aer Lingus a pari condizioni senza trovarsi in una sensibile posizione di svantaggio. Pertanto, la Commissione ordina ad Aer Lingus di porre termine al rifiuto di interlining e di concedere a British Midland l'autorizzazione di effettuare l'interlining nel termine di due mesi a decorrere dalla data di notifica della presente decisione.

L'ordine della Commissione implica non soltanto che Aer Lingus concluda un accordo che dia a British Midland la possibilità di effettuare l'interlining sulla rotta Londra (Heathrow)-Dublino, ma anche che Aer Lingus si astenga da qualsiasi comportamento (come il rifiuto di effettuare prenotazioni o conferme che invece accetta da altre compagnie nel sistema interlining) che possa ostacolare la normale applicazione di tale accordo.

- (44) Tuttavia, la Commissione riconosce che Aer Lingus non è obbligata ad un interlining permanente con British Midland su questa rotta. Se una compagnia dominante è stata in grado di sviluppare un elevato grado di frequenza, questo vantaggio legittimo in materia di concorrenza non deve essere necessariamente condiviso con i rivali. Inoltre, i nuovi operatori non devono poter appoggiarsi per sempre sulle frequenze e reti dei loro concorrenti, ma devono essere incoraggiati a realizzare da soli con le proprie forze reti e frequenze adeguate e a raggiungere un livello commerciale tale da richiamare un interesse sufficiente da parte delle agenzie di viaggio e dei passeggeri. Pertanto, la Commissione ritiene che l'obbligo di cooperare nel quadro del sistema interlining debba essere limitato al periodo di tempo necessario affinché British Midland possa sviluppare il suo servizio senza dover subire un'indebita posizione di svantaggio imposta dal suo concorrente in posizione dominante in contrasto con la normale prassi del settore e di quel concorrente.

Nel presente caso, esistono numerosi ostacoli che rendono difficile per British Midland stabilirsi sulla rotta. Aer Lingus gode di una notevole forza commerciale nel proprio paese e, rispetto a British Midland, detiene un'elevatissima quota di passeggeri e di frequenza. A causa della scarsa disponibilità di fasce orarie a Heathrow, British Midland non potrebbe rapidamente incrementare la frequenza del suo servizio verso Dublino senza diminuire la frequenza di alcuni altri suoi servizi. Per ottenere una posizione comparabile a quella di Aer Lingus

ed operare con una frequenza elevata sulla rotta Londra (Heathrow) - dublino, British Midland ha bisogno del tempo sufficiente per conseguire la necessaria forza commerciale e stabilire un orario adeguato. Pertanto, la Commissione ritiene che l'obbligo al quale Aer Lingus era soggetta nel 1989 giustifichi ora, date le circostanze, l'imposizione di un obbligo di interlining per un periodo di due anni.

Qualora durante questo periodo la situazione di mercato dovesse subire cambiamenti sostanziali, la Commissione riconsidererà quest'ordine. Al termine dei due anni, la Commissione esaminerà l'opportunità di estendere questo periodo alla luce delle condizioni di mercato dell'epoca, tenendo conto degli sforzi compiuti da British Midland ai fini del suo stabilimento e degli ostacoli incontrati,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

Articolo 1

- a) Aer Lingus plc ha violato le disposizioni dell'articolo 86 del trattato CEE per aver revocato il 7 maggio 1989, alla British Midland Airways Limited l'autorizzazione a
- i) rilasciare o compilare i documenti di trasporto per la rotta fra Dublino e Londra (Heathrow) in base alle tariffe di Aer Lingus e alle altre disposizioni previste dalla risoluzione IATA 780, e
 - ii) effettuare i cambiamenti necessari nei suoi documenti di trasporto secondo le procedure ordinarie previste dalla risoluzione IATA 736;
- b) Aer Lingus plc ha violato le disposizioni dell'articolo 85 del trattato CEE per aver partecipato ad una consultazione sulle tariffe svoltasi dal 7 all'8 febbraio 1991 senza concedere a British Midland Airways Limited l'autorizzazione a
- i) rilasciare o compilare i documenti di trasporto per le rotte di Aer Lingus nella Comunità in base alle tariffe di Aer Lingus e alle altre disposizioni previste dalla risoluzione IATA 780, e
 - ii) effettuare i cambiamenti necessari nei suoi documenti di trasporto relativi alle sue rotte nella Comunità secondo le procedure ordinarie previste dalla risoluzione IATA 736.

Articolo 2

Aer Lingus plc deve porre termine alla violazione di cui all'articolo 1, lettera a) entro due mesi a decorrere dalla data di notifica della presente decisione e deve concedere a British Midland Airways Ltd, per un periodo di due anni a decorrere da tale data, l'autorizzazione a

- i) rilasciare o compilare i documenti di trasporto per la rotta fra Dublino e Londra (Heathrow) in base alle tariffe di Aer Lingus e alle altre disposizioni applicabili previste dalla risoluzione IATA 780, e
- ii) effettuare i cambiamenti necessari nei suoi documenti di trasporto secondo le procedure ordinarie previste dalla risoluzione IATA 736.

Aer Lingus notificherà alla Commissione tutte le misure adottate per conformarsi alla presente decisione.

Articolo 3

Per le infrazioni di cui all'articolo 1, primo comma, ad Aer Lingus plc è inflitta un'ammenda di 750 000 ecu.

L'ammenda va versata entro tre mesi dalla data di notifica della presente decisione sul conto n. 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond Point Schuman 5, B-1040 Bruxelles.

Alla scadenza di tale periodo tale importo produce interessi di pieno diritto al tasso applicato dal Fondo europeo di cooperazione monetaria alle sue operazioni in ecu il

primo giorno lavorativo del mese in cui la presente decisione è stata adottata, maggiorato di 3,5 punti percentuali, ossia 13,75 %.

Qualora il versamento avvenga nella moneta nazionale dello Stato membro in cui è situata la banca designata per il versamento, si applica il tasso di cambio del giorno precedente il versamento.

Articolo 4

Aer Lingus plc, Aeroporto di Dublino, Dublino, Irlanda è destinataria della presente decisione.

La presente decisione costituisce titolo esecutivo a norma dell'articolo 192 del trattato CEE.

Fatto a Bruxelles, il 26 febbraio 1992.

Per la Commissione

Leon BRITTAN

Vicepresidente
