

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 14 grudnia 1999 r.

na mocy art. 14 rozporządzenia Rady (EWG) nr 4064/89 nakładająca grzywny na przedsiębiorstwo za dostarczenie nieścisłych i wprowadzających w błąd informacji w zgłoszeniu do postępowania w sprawie kontroli połączeń

(Sprawa nr COMP/M.1608 – KLM/Martinair III)

(notyfikowana jako dokument nr K(1999) 4496)

(Jedynie tekst angielski jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/152/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

i czarterowych) głównie z Niderlandów do śródziemnomorskich wakacyjnych miejsc docelowych.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

- (2) KLM posiada również 50 % akcji w Martinair Holland NV (Martinair), a pozostałe 50 % należy do Koninklijke Nedlloyd NV (Nedlloyd). Komisja uważa, że w tej sytuacji KLM i Nedlloyd mogą wywierać „decydujący wpływ” w znaczeniu art. 3 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 4064/89 (rozporządzenie w sprawie kontroli połączeń) na Martinair. Dlatego wspólnie kontrolują Martinair do celów rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń. Martinair jest drugą co do wielkości niderlandzką linią lotniczą, również mającą bazę na Schiphol, obsługującą głównie loty czarterowe z Amsterdamu do śródziemnomorskich wakacyjnych miejsc docelowych. Prowadzi również regularne usługi pasażerskie do ograniczonej liczby miejsc docelowych rejsami dalekiego zasięgu, w szczególności do Ameryki Północnej.

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 4064/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw⁽¹⁾, w szczególności jego art. 14 ust. 1 lit. b),

udzieliwszy zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwości zaprezentowania jego poglądów w kwestii zastrzeżeń podniesionych przez Komisję,

uwzględniając opinię Komitetu Doradczego ds. Koncentracji,

- (3) Dnia 1 września 1998 r. KLM zawiadomił, zgodnie z art. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń, o propozycji koncentracji, dzięki której uzyskałby kontrolę nad całością Martinair⁽²⁾. Zgłoszenie zostało wycofane dnia 22 września 1998⁽³⁾ r., po tym, jak Komisja poinformowała ustnie KLM o swoim zamiarze ogłoszenia, że zgłoszenie jest niekompletne. Dnia 21 grudnia 1998 r. KLM jeszcze raz zawiadomił o operacji⁽⁴⁾. Dnia 1 lutego 1999 r. Komisja zdecydowała o rozpoczęciu postępowania, stosując art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń⁽⁵⁾, a dnia 19 marca 1999 r. Komisja postawiła pisemnie zarzuty przeciwko planowanej operacji. Dnia 31 maja 1999 r. KLM poinformował Komisję, że zaniechał operacji.

a także mając na uwadze, co następuje:

I. WSTĘP

- (1) Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM) jest wiodącą niderlandzką międzynarodową linią lotniczą z bazą na amsterdamskim lotnisku Schiphol. KLM samodzielnie obsługuje planowe loty przewożące pasażerów i ładunki, obsługując wiele europejskich i interkontynentalnych miejsc docelowych. Udziały linii lotniczej KLM obejmują Transavia Airlines BV, przedsiębiorstwo zależne z udziałem większościowym (80 %) specjalizujące się w lotach pasażerskich (planowych

⁽¹⁾ Dz.U. L 395 z 30.12.1989, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Rady (WE) nr 1310/97 (Dz.U. L 180 z 9.7.1997, str. 1).

⁽²⁾ Sprawa IV/M.1128 – KLM/Martinair (Dz.U. C 281 z 10.9.1998, str. 7).

⁽³⁾ Dz.U. C 298 z 26.9.1998, str. 8.

⁽⁴⁾ Sprawa IV/M.1328 – KLM/Martinair (Dz.U. C 408 z 29.12.1998, str. 8).

⁽⁵⁾ Dz.U. C 42 z 17.2.1999, str. 9.

II. JĘZYK POSTĘPOWANIA W TEJ SPRAWIE

- (4) Dnia 25 czerwca 1999 r. Komisja wysłała pisemne zarzuty do KLM, formułując wstępny pogląd, że zgłoszenie z dnia 1 września 1998 r. zawierało nieścisłe i wprowadzające w błąd informacje (o ile nie określono inaczej, odniesienia w niniejszej decyzji do „zgłoszenia” dotyczą zgłoszenia z dnia 1 września 1998 r.). Projekt pisemnych zarzutów sporządzono w języku angielskim. W swojej odpowiedzi KLM sprzeciwia się wykorzystaniu języka angielskiego i domaga się, żeby postępowanie było prowadzone w języku niderlandzkim. KLM odwołuje się do art. 3 rozporządzenia Rady nr 1 określającego języki, które mogą być używane przez Europejską Wspólnotę Gospodarczą⁽⁶⁾, i ustalającego, że dokumenty, które instytucja UE wysłała do osoby podlegającej jurysdykcji Państwa Członkowskiego, muszą być opracowane w języku tego państwa. KLM argumentuje, że jego wybór języka angielskiego odnosił się jedynie do zgłoszenia (które sporządzono w języku angielskim) i że to nie spowodowało utraty jego prawa do otrzymania pisemnych zarzutów z dnia 25 lipca 1999 r. w swoim własnym języku. KLM wyjaśnia, że optował za zgłoszeniem w języku angielskim, aby dostosować się do Komisji, zważywszy na ścisłe i bezwarunkowe terminy mające zastosowanie w procedurze kontroli połączeń. Oświadcza, że takie terminy nie mają zastosowania do obecnego postępowania.
- (5) Artykuł 2 rozporządzenia nr 1 stanowi, że dokumenty wysyłane do instytucji wspólnotowych mogą być sporządzane w jednym z oficjalnych języków wybranym przez nadawcę. Z kolei odpowiedź instytucji musi być sporządzona w tymże języku wybranym przez nadawcę. Artykuł 2 ust. 4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 447/98 z dnia 1 marca 1998 r. w sprawie zgłoszeń, terminów i przesłuchań przewidzianych rozporządzeniem Rady (EWG) nr 4064/89 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw⁽⁷⁾ jest wyrazem tej ogólnej zasady. Stanowi on, że język wybrany przez strony do zgłoszenia staje się „językiem postępowania”. KLM argumentuje, że wybrał język angielski jedynie do procedury po zgłoszeniu, a nie do obecnego postępowania. Komisja interpretuje ten zapis jako odnoszący się do wszystkich postępowań w ramach rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń, które odnoszą się do zgłoszonych operacji, a nie tylko do tych postępowań, które prowadzą do merytorycznych decyzji w sprawie samej koncentracji, takich jak decyzje na mocy art. 6 lub art. 8. Odnośnie do zgłoszeń na mocy art. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń możliwa jest pewna liczba postępowań, takich jak postępowania prowadzące do decyzji na mocy art. 11 ust. 5 i art. 13 ust. 2, postępowania na mocy art. 14 ust. 1 lit. b), c) lub d) i art. 14 ust. 2, lit. a), b) lub c), postępowania prowadzące do decyzji o odwołaniu decyzji na mocy art. 6 ust. 3 lub art. 8 ust. 5 lub postępowania w sprawach dotyczących dostępu do akt. Wszystkie te postępowania dotyczą zgłoszenia, co do którego strony miały możliwość wyboru języka.

- (6) W tym przypadku zgłoszenie sporządzono w języku angielskim i cała komunikacja stron była prowadzona w języku angielskim. Rezultatem prośby KLM byłoby, że wszelkie szczegóły podawane przez KLM Komisji w języku angielskim musiałyby być omawiane w języku niderlandzkim. Procedura na mocy art. 14 ust. 1 lit. b) jest niepodzielnie związana ze zgłoszeniem. Z tych powodów Komisja uważa, że język angielski jest właściwym językiem do bieżącego postępowania.

III. NARUSZENIE ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE KONTROLI POŁĄCZEŃ: ISTOTNE FAKTY

- (7) Według zgłoszenia działania grupy KLM i Martinair nakładają się w trzech obszarach: loty czarterowe do krajów śródziemnomorskich, regularne loty do Ameryki Północnej i transport ładunków. Nieścisłe i wprowadzające w błąd informacje dotyczą działań przedsiębiorstwa zależnego KLM, Transavia, w przewozie pasażerów do miejsc docelowych w krajach śródziemnomorskich: KLM przedłożył nieścisłe informacje o miejscach docelowych czarteru Transavii i nie udzielił istotnych informacji o regularnych lotach Transavii.

1) Informacja o miejscach docelowych czarteru Transavii

a) Informacja podana w zgłoszeniu

- (8) Zgłoszenie zawiera na stronie 40 formularza CO tabelę z wykazami miejsc docelowych czarteru Transavii i Martinair w krajach śródziemnomorskich w sezonie letnim 1998. Tabela ma formę abstraktu porównującego miejsca docelowe dla każdego kraju. Termin „kraje śródziemnomorskie” jest zdefiniowany wcześniej w zgłoszeniu⁽⁸⁾ jako kraje obejmujące Cypr, Egipt, Francję, Izrael, Maltę, Hiszpanię, Włochy, Portugalię, Grecję, Turcję, Tunezję i Maroko. 12 miejsc docelowych przypada Martinair i 46 miejsc docelowych przypada Transavii. Według tabeli tylko 6 miejsc docelowych zachodzi na siebie (Ibiza, Korfu, Kos, Antalya, Dalaman i Monastir).
- (9) Tabela jest poprzedzona na stronie 39 stwierdzeniem, że działania Transavii i Martinair są w dużym stopniu komplementarne:

„Usługi czarterowe Transavii i Martinair są w znacznym stopniu komplementarne. Martinair wykorzystuje duże samoloty (B747, MD-11, B767) do jedynie kilku śródziemnomorskich miejsc docelowych. Transavia wykorzystuje mniejsze samoloty (B757) do różnych (innych) miejsc docelowych, z których większość, ze względu na rozmiar, nie może być obsługiwana przez samoloty Martinair.”

⁽⁶⁾ Dz.U. 17 z 6.10.1958, str. 385/58. Rozporządzenie ostatnio zmienne Aktem Przystąpienia z 2003 r.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 61 z 2.3.1998, str. 1.

⁽⁸⁾ Strona 26 zgłoszenia.

Tabela na stronie 40 stwierdzeniem zgłoszenia wygląda następująco:

„Czarterowe miejsca docelowe w regionie śródziemnomorskim: Transavia i Martinair lato 1998

Kraj	Martinair	Transavia
Hiszpania	Ibiza Las Palmas Teneryfa Malaga Palma de Mallorca	Ibiza Jerez de la Front. Almeria Menorca Gerona Reus Arrecife Fuerteventura
Portugalia	Faro	Oporto
Grecja	Korfu Kos Heraklion	Korfu Kos Prevenza Kefalina Zakynthos Kalamata Chania Santorini Mykonos Ateny Volos Skiathos Saloniki Kavala Limnos Mytilini Skyros Chios Samos Karthos
Turcja	Antalya Dalaman	Antalya Dalaman Bodrum Istambuł
Tunezja	Monastir	Monastir
Maroko		Agadir
Egipt		Luxor Hurghada
Izrael		Tel Awiw
Cypr		Paphos Larnaca
Włochy		Rzym Katania Rimini Milan Werona
Francja		Ajaccio

b) Nieścistość informacji o miejscach docelowych czarteru Transavii

- (10) W dochodzeniu wyszło na jaw, że co najmniej 10 dalszych tzw. śródziemnomorskich miejsc docelowych, a mianowicie Alicante, Las Palmas, Teneryfa, Malaga,

Palma de Mallorca, Faro, Funchal, Rodos, Heraklion i Dżerba były obsługiwane przez loty czarterowe Transavii w 1998 r. i nie zostały wymienione w tabeli. Ta informacja znajdowała się w rozkładzie lotów Transavii dostarczonej w odpowiedzi na prośbę o informację⁽⁹⁾. Z wyjątkiem Alicante, Funchal, Rodos i Dżerby, wszystkie te miejsca docelowe są również obsługiwane przez loty czarterowe Martinair. Tak więc wszystkie czarterowe miejsca docelowe Martinair są również obsługiwane przez Transavię, co oznacza, że w rzeczywistości miejsca docelowe Transavii i Martinair całkowicie się pokrywają.

- (11) Ponadto brakujące miejsca docelowe zawierają kilka z najważniejszych miejsc dla wakacyjnych klientów i dla Transavii, i dla Martinair. Na przykład Hiszpania jest dla wielu najpopularniejszym krajem docelowym, a brakujące miejsca docelowe w Hiszpanii i na jej wyspach obejmują niektóre z najważniejszych turystycznych portów lotniczych.

2) Informacja o miejscach docelowych regularnych lotów Transavii do krajów śródziemnomorskich

a) Informacja podana w zgłoszeniu

- (12) Nigdzie w zgłoszeniu KLM nie stwierdził, że Transavia prowadzi znaczne regularne loty do śródziemnomorskich wakacyjnych miejsc docelowych i że sprzedaje miejsca na te loty organizatorom wakacji zorganizowanych.
- (13) Sekcja 6 zgłoszenia jest zatytułowana „Definicje rynku”. Pod tytułem „I. Dotknięte rynki” pytanie 6.1 z formularza CO jest powtórzone. Następnie KLM stwierdza pod tytułem „A. Europejski (globalny) rynek czarterowy”⁽¹⁰⁾, że nie ma rynków dotkniętych z powodu niskiego udziału ([...%]^(*)) stron w rynku⁽¹¹⁾. Mimo że KLM konsekwentnie twierdzi, że rynek lotów czarterowych

⁽⁹⁾ Rozkład lotów „Loty czarterowe lato 1998” został dostarczony jako załącznik III w odpowiedzi (dnia 9 września 1998 r.) na prośbę o informację (z dnia 4 września 1998 r.). Rozkład lotów wspomina również miejsca docelowe na Malcie i w Chorwacji. Załącznik I do tej samej odpowiedzi zawiera listę z liczbą połączeń nieregularnych lotów Transavii do śródziemnomorskich miejsc docelowych z Niderlandów (55 miejsc docelowych) i z liczbą połączeń z reszty Europy do śródziemnomorskich miejsc docelowych (22 miejsca docelowe). Lista zawiera również te i dodatkowe miejsca docelowe, ale bez miejsc docelowych w Izraelu, Maroku i Tunezji.

⁽¹⁰⁾ Strona 26 zgłoszenia.

^(*) Część tego tekstu została odpowiednio zredagowana, aby zapewnić, że poufne informacje nie zostaną ujawnione; te części są zamknięte w nawiasach kwadratowych i oznaczone gwiazdką.

⁽¹¹⁾ W celu określenia swojego udziału rynkowego w rynku lotów czarterowych do krajów śródziemnomorskich KLM stosuje bardzo szeroką definicję rynku geograficznego. KLM stwierdza, że samoloty stron i innych firm czarterowych mogą działać z każdego lotniska w krajach Beneluksu, Zjednoczonego Królestwa i Niemiec. Na tej podstawie oblicza się rynkowy udział w wysokości [...]% (str. 61). Gdyby brać pod uwagę tylko loty z Niderlandów, udział rynkowy stron wynosiłby ponad [...]% 9 (str. 62 zgłoszenia).

nie jest dotkniętym rynkiem, to niemniej jednak stwierdza, że opisuje rynek, jak gdyby był dotknięty: „Jednakże, aby dostarczyć Komisji istotnych informacji, opisują oni ten rynek, jak gdyby był dotknięty⁽¹²⁾”. Następnie na stronach od 26 do 41 zgłoszenia podany jest opis bez żadnych dalszych tytułów.

- (14) Rynek produktu jest zdefiniowany w następujący sposób:

„KLM (głównie poprzez Transavię)⁽¹³⁾ i Martinair są obydwoje aktywni na rynku produktu, który może być zdefiniowany jako transport samolotem na prośbę organizatorów wycieczek, w celu włączenia do pakietu zorganizowanych wakacji zagranicznych z miejscem zakwaterowania w krajach wokół Morza Śródziemnego.”⁽¹⁴⁾

- (15) Zgłoszenie odnosi się do tego rynku jako do „ryнку czarterowego”, który można odróżnić od rynków dotyczących regularnego transportu lotniczego. Różnice pomiędzy lotami czarterowymi a regularnymi są sformułowane następująco:

„Taki rynek czarterowy jest rynkiem, który można odróżnić od rynków dotyczących regularnego transportu lotniczego do tych miejsc docelowych. Przede wszystkim klienci linii lotniczych na rynku czarterowym nie są pasażerami takimi jak w lotach regularnych. Na tym rynku klientami linii lotniczych są organizatorzy wycieczek. Organizatorzy wycieczek proszą linie lotnicze o loty do pewnych wakacyjnych miejsc docelowych z pewną częstotliwością i ładownością. Kupują oni (minimalną) liczbę miejsc w samolotach czarterowych, co nazywa się przydziałem. Te miejsca są sprzedawane jako część zorganizowanych wycieczek pasażerom przez organizatorów wycieczek i ich agentów na ich własny rachunek. Czyni to ową usługę zasadniczo różną od lotów regularnych”⁽¹⁵⁾.

- (16) W rozdziale nie ma stwierdzenia, że Transavia obsługuje regularne loty do śródziemnomorskich miejsc docelowych i sprzedaje miejsca na te loty organizatorom wycieczek, które są zagwarantowane przez organizatora wycieczek i włączone do oferty wczasów zorganizowanych. Ani mapa miejsc docelowych Transavii, ani rozkład lotów, o którym mowa w ust. 10, nie były zawarte w dokumentach zgłoszeniowych.

⁽¹²⁾ Strona 26 zgłoszenia.

⁽¹³⁾ Mimo że to stwierdzenie implikuje, że KLM jest w niewielkim stopniu aktywny na tym rynku, nie ma dalszych informacji na temat KLM, z wyjątkiem informacji statystycznych w dodatku analizy SH&E. W części 3.2.1 formularza CO KLM stwierdza: „Linia lotnicza Transavia B.V. (80%) jest aktywna na europejskim (zorganizowane wycieczki) rynku czarterowym, który, w opinii stron koncentracji, nie jest rynkiem dotkniętym. Transavia jest wspomniana jedynie dla informacji Komisji.”

⁽¹⁴⁾ Strona 26 zgłoszenia.

⁽¹⁵⁾ Strona 26 zgłoszenia.

- (17) Jedyne stwierdzenie tej treści, że Transavia w ogóle obsługuje regularne loty, jest umieszczone w następnym rozdziale przy opisie rynku lotów do Ameryki Północnej: „B. Rynki Europa Zachodnia (via Amsterdam) – Stany Zjednoczone/Kanada”. W przypisie dotyczącym stwierdzenia, że Martinair nie uczestniczy w planie częstych lotów KLM, stwierdza się: „Pasażerowie Transavii uczestniczą w programie częstych lotów KLM, podróżując jedynie lotami regularnymi Transavii i kiedy samo KLM nie obsługuje takich miejsc docelowych”⁽¹⁶⁾. Ta informacja nie była załączona jako informacja o regularnych lotach, lecz jako informacja o uczestnictwie w planie częstych lotów KLM⁽¹⁷⁾.

- (18) W rozdziale „II. Rynki powiązane z rynkami dotkniętymi w znaczeniu sekcji III” wydrukowany jest tekst pytania 6.2 z formularza CO: Opisz merytoryczny produkt i geograficzne rynki, których dotyczy zgłoszenie, które są blisko związane z dotkniętym rynkiem (rynkami) (poprzednie, następne i horyzontalne ogniwo łańcucha rynków sąsiadujących), gdzie działają strony koncentracji, i które same nie są rynkami dotkniętymi w znaczeniu sekcji III.

- (19) W odpowiedzi KLM krótko wyjaśnia, że zarówno KLM, jak i Martinair mają niekontrolny udział u organizatora wycieczek i że KLM ma udział w komputerowym systemie rezerwacji. Dalszy ciąg zgłoszenia:

„Ponadto Martinair prowadzi loty czarterowe do innych miejsc docelowych (np. Karaiby). KLM jest aktywny tylko na europejskim rynku czarterowym poprzez swoją firmę zależną Transavia. KLM i Martinair prowadzą regularne loty do wielu innych miejsc docelowych.”⁽¹⁸⁾

- (20) W tym rozdziale nie ma stwierdzenia, że Transavia obsługuje regularne loty do śródziemnomorskich miejsc docelowych. Jedynym stwierdzeniem dotyczącym Transavii w tym rozdziale jest: „KLM jest aktywny na europejskim rynku czarterowym tylko poprzez swoją firmę zależną Transavia.”⁽¹⁹⁾

b) Wprowadzający w błąd i niecisły charakter dostarczonych informacji o regularnych usługach Transavii

- (21) W dalszym toku dochodzenia stało się jasne, że Transavia prowadziła regularne operacje do śródziemnomorskich miejsc docelowych i sprzedawała miejsca na te loty organizatorom wycieczek, które włączały te miejsca do wycieczek zorganizowanych.

⁽¹⁶⁾ Przypis 11 na str. 46 zgłoszenia.

⁽¹⁷⁾ List prezentacyjny KLM ze zgłoszeniem z dnia 1 września 1998 r.

⁽¹⁸⁾ Strona 47 zgłoszenia.

⁽¹⁹⁾ Strona 47 zgłoszenia.

- (22) W odpowiedzi na prośbę o informacje⁽²⁰⁾, KLM oświadczył w liście z dnia 9 września 1998 r., że Transavia prowadziła regularne loty do Malagi, Alicante, Barcelony, Kasablanki, Dżerby, Faro, Funchal, Heraklionu, Lizbony, Las Palmas, Malty, Nicei, Palma de Mallorca, Teneryfy (razem [...] pasażerów w 1997 r.). Ta sytuacja nie zmieniła się znacząco od tego czasu; Transavia kontynuowała znaczące regularne loty do śródziemnomorskich miejsc docelowych. Większość z tych miejsc docelowych jest również obsługiwana przez loty czarterowe Transavii. W liście KLM nie ma stwierdzenia, że miejsca na regularne loty są sprzedawane organizatorom wycieczek.
- (23) Dopiero w dokumentach przedłożonych w grudniu 1998⁽²¹⁾ r. KLM przedstawił dalsze informacje o swojej sprzedaży miejsc na regularne loty organizatorom wycieczek, oświadczając: „Rzeczywiście, zagwarantowane miejsca są sprzedawane organizatorom wycieczek”⁽²²⁾ i „Opłaty dla organizatorów wycieczek na loty regularne za gwarantowane miejsca są równe opłatom za zagwarantowane miejsca na loty nieregularne”⁽²³⁾. To ostatnie stwierdzenie zostało potwierdzone w liście od KLM z dnia 4 marca 1999 r., gdzie wykazano, że średnie ceny brutto za gwarantowane miejsca sprzedawane organizatorom wycieczek są prawie identyczne w przypadku lotów regularnych i nieregularnych. W zgłoszeniu z grudnia 1998 r. KLM stwierdził: „Jednakże rzeczywistość jest rzadko czarno-biała, granica pomiędzy regularnymi i czarterowymi lotami leży w szarej strefie. Zagwarantowane miejsca sprzedawane na loty regularne organizatorom wycieczek na trasy do popularnych wczasowych miejsc docelowych w krajach śródziemnomorskich są zbliżone do podobnych usług w lotach czarterowych”⁽²⁴⁾. Z przedłożonych informacji można obliczyć, że z [...] pasażerów przewiezionych przez Transavię⁽²⁵⁾ w regularnych lotach do śródziemnomorskich miejsc docelowych⁽²⁷⁾ w sezonie letnim 1997 i zimowym 1997/1998 łącznie [...] miejsc zostało sprzedanych organizatorom wycieczek na zasadzie zagwarantowania i [...] miejsc zostało sprzedanych organizatorom wycieczek bez zasady zagwarantowania⁽²⁹⁾. W przypadku pewnych miejsc docelowych większość miejsc dla przewożonych pasażerów⁽³⁰⁾ jest sprzedawana organizatorom wycieczek.

⁽²⁰⁾ Prośba Komisji z dnia 4 września 1998 r.

⁽²¹⁾ Zgłoszenie z dnia 21 grudnia 1998 r.

⁽²²⁾ Zgłoszenie z dnia 21 grudnia 1998 r., str. 64, przypis 18.

⁽²³⁾ Zgłoszenie z dnia 21 grudnia 1998 r., str. 65, przypis 19.

⁽²⁴⁾ Zgłoszenie z dnia 21 grudnia 1998 r., str. 66.

⁽²⁵⁾ [...] latem 1997 i [...] zimą 1997/98.

⁽²⁶⁾ Ponadto KLM sprzedaje również niegwarantowane miejsca na swoje loty organizatorom wycieczek.

⁽²⁷⁾ Malaga, Alicante, Barcelona, Dżerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lizbona, Las Palmas, Malta, Nicea, Majorka, Teneryfa.

⁽²⁸⁾ Strona 69 zgłoszenia z dnia 21 grudnia 1998 r. i załączniki XXIX (lato 1997) i XXX (zima 1997/1998); [...] latem 1997 i [...] zimą 1997/1998.

⁽²⁹⁾ Strona 69 zgłoszenia z dnia 21 grudnia 1998 r. i załączniki XXIX (lato 1997) i XXX (zima 1997/1998); [...] latem 1997 i [...] zimą 1997/1998.

⁽³⁰⁾ Np. w sezonie letnim 1997, Dżerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lizbona, Las Palmas, Malta, Majorka, Teneryfa.

IV. ODPOWIEDŹ NA OŚWIADCZENIE I JEGO OCENA PRZEZ KOMISJĘ

1) Informacja o miejscach docelowych czarteru Transavii

- (24) W odpowiedzi na pisemne zarzuty Komisji, KLM opisuje pominięcie miejsc docelowych, o których mowa w ust. 10, jako „błąd administracyjny”. KLM wyjaśnia, że dostarczając tych informacji, opierał się na biuletynie pokładowym publikowanym przez Transavię. Biuletyn pokładowy zawiera mapę z miejscami docelowymi Transavii. Regularne miejsca docelowe są zaznaczone żółtą kropką, a czarterowe miejsca docelowe są zaznaczone czerwoną kropką. Jednakże miejsca docelowe, do których dolatują zarówno loty czarterowe, jak i regularne, są również oznaczone żółtą kropką. Są to Alicante, Las Palmas, Teneryfa, Malaga, Palma de Mallorca, Faro, Funchal, Rodos, Heraklion i Dżerba. KLM stwierdza, że niewłaściwe oznaczenie tych miejsc docelowych w biuletynie pokładowym jest powodem, dla którego nie zostały one wspomniane jako czarterowe miejsca docelowe.
- (25) KLM odwołuje się również do badań SH&E załączonych do zgłoszenia, które, jak twierdzi, jasno pokazuje, że Transavia obsługuje dalsze czarterowe miejsca docelowe. KLM stwierdza, że powinno być oczywiste dla każdego, kto bada zgłoszenie i załączniki, że różnica pomiędzy tabelą w zgłoszeniu i tabelami w załącznikach za poprzedni rok była wynikiem pomyłki i że bliższe zapoznanie się ze zgłoszeniem słusznie spowodowało pytania ze strony Komisji.
- (26) Zgłoszenie zawiera w załączniku X listę miejsc docelowych KLM i Martinair, lecz nie zawiera listy miejsc docelowych Transavii. Mapa miejsc docelowych Transavii i rozkład lotów, o którym mowa w ust. 10, nie były zawarte w dokumentach zgłoszeniowych. Załącznik VIII zgłoszenia zawiera badania SH&E z czerwca 1998 r.: „Europejski rynek czarterowy – analiza w związku z nabyciem przez KLM 50 % udziałów Nedlloyda w Martinair”. Analiza zawiera 60 stron tekstu. Dodatek 2 do analizy („Nieregularni pasażerowie z Belgii, Niemiec, Niderlandów i Zjednoczonego Królestwa a śródziemnomorskie miejsca docelowe i przewoźnik”) przedstawia tabele za lata 1993, 1995 i 1997, która wymienia wszystkie śródziemnomorskie miejsca docelowe obsługiwane przez nieregularne loty z Schiphol i podaje przy każdym miejscu docelowym całkowitą liczbę pasażerów, liczbę pasażerów przewiezionych przez konkurencję i liczbę pasażerów przewiezionych przez KLM, Martinair i Transavię. Z tabeli można wywnioskować, że Transavia obsługiwała w okresie 1993–1997 porty lotnicze inne niż porty lotnicze wspomniane za rok 1998 w tabeli na str. 40 formularza CO zgłoszenia, włączając 10 miejsc docelowych, o których mowa w ust. 10.
- (27) Wstęp do formularza CO zawiera część zatytułowaną „Potrzeba ścisłej i pełnej informacji”, która stwierdza:

„Wszystkie informacje w niniejszym formularzu muszą być ścisłe i pełne. Wymagane informacje muszą być dostarczone w odpowiedniej części formularza. Załączniki do niniejszego formularza będą używane jedynie w celu uzupełnienia informacji dostarczonych w samym formularzu.”

(28) Informacja o czarterowych miejscach docelowych w tabeli na str. 40 formularza CO jest jasna i nie zawiera żadnych dwuznaczności. Nie ma oczywistej pomyłki, która mogłaby zostać łatwo wykryta. Tabela nie zawiera odniesienia do analizy przytaczanej przez strony lub innych źródeł informacji. Jedyne odniesienie w tym rozdziale do analizy znajduje się na str. 34 w kontekście definicji geograficznego zasięgu rynku właściwego i w celu poparcia argumentu, że geograficzny rynek obejmuje całą Europę⁽³¹⁾. W tym kontekście KLM stwierdza: „KLM i Martinair przyjmuje wniosek SH&E jako swój własny do celów niniejszego zgłoszenia”⁽³²⁾.

(29) Analiza SH&E odnosi się do lat 1993–1997 i nie zawiera żadnej informacji o sezonie letnim 1998. Ponadto statystyczne informacje w dodatku do analizy nie są przedstawione w taki sposób, aby można łatwo przeprowadzić porównanie z tabelą w zgłoszeniu. W każdym razie linie lotnicze od czasu do czasu zmieniają miejsca docelowe, które obsługują. W rezultacie nie można jasno wywnioskować na podstawie obecności 10 miejsc docelowych, o których mowa w ust. 10 w analizie SH&E za lata do 1997 r., że ich brak w informacji dostarczonej odnośnie 1998 r. był wynikiem pomyłki KLM, a nie zmiany obsługiwanych miejsc docelowych. A zatem informacja dostarczona w dodatku do analizy SH&E nie może służyć do skorygowania nieścisłej informacji podanej w odpowiedniej części formularza CO zgłoszenia.

2) Informacja o regularnych lotach Transavii

(30) KLM argumentuje, że sprzedaż miejsc przez Transavię na regularne loty nie jest częścią rynku właściwego produktu i dlatego nie musi być przytaczana. W odpowiedzi na ustne zapytanie, czy regularne loty Transavii są zawarte w danych o udziale w rynku dostarczonych w zgłoszeniu, KLM przedstawił następującą pisemną odpowiedź:

„Takie udziały w rynku nie są zawarte w analizie SH&E i, w rezultacie, w zgłoszeniu KLM. Martinair działa jedynie jako nieregularny przewoźnik do śródziemnomorskich miejsc docelowych, w rezultacie czego nie zachodzi zachodzenie na siebie działań Martinair i Transavii w ramach nieregularnego śródziemnomorskiego rynku. Europejski nieregularny śródziemnomorski rynek jest zasadniczo różny od rynku regularnego z powodów opisanych poniżej:

nieregularny (czarterowy) ruch jest faktycznie sprzedawany tylko na jednym końcu trasy; pasażerowie nieregularnych (czarterowych) lotów kupują miejsca głównie od organizatora wycieczek, podczas gdy pasażerowie regularnych lotów kupują głównie w biurach podróży lub bezpośrednio w danych liniach lotniczych; miejsca na nieregularne (czarterowe) loty są sprzedawane organiza-

torom wycieczek, w przeciwieństwie do miejsc na loty regularne, które są jedynie sprzedawane organizatorom wycieczek w małych przydziałach; nieregularne (czarterowe) loty są prowadzone na własne ryzyko handlowe jednego lub więcej organizatorów wycieczek, ryzyko handlowe regularnych lotów ponosi przewoźnik; kary za odwołanie regularnych lotów nie istnieją lub są przynajmniej znacznie bardziej liberalne; na rynku nieregularnych (czarterowych) lotów jest więcej różnych graczy.

Informacje dostarczone w odpowiedzi na prośbę Komisji o informacje nie mogą być dodane do udziału rynkowego grupy KLM podanego na str. 62 zgłoszenia. Włączenie regularnych lotów Transavii do rynku podstawowego prowadziłoby koniecznie do znacznego wzrostu całkowitego rynku podstawowego, jako że w tym momencie należałoby również włączyć regularne loty innych przewoźników...”⁽³³⁾.

(31) Informacje wymagane przez formularz OC w odniesieniu do definicji rynku są opisane w części 6. W części 6.I używa się następującej definicji właściwego rynku asortymentowego: „Właściwy rynek asortymentowy obejmuje te wszystkie produkty i/lub usługi, które są uważane przez konsumenta za zamienne lub wymienne z powodu cech produktu, ich cen i zamierzonego wykorzystania. Właściwy rynek asortymentowy może w niektórych przypadkach składać się z pewnej liczby indywidualnych produktów i/lub usług, które w dużym stopniu prezentują identyczne fizyczne i techniczne cechy i są zamienne.”.

(32) W świetle faktu, że pewne miejsca w regularnych lotach Transavii są sprzedawane organizatorom wycieczek zorganizowanych w tej samej cenie i pod takim samym ekonomicznym warunkiem (zagwarantowane), jak miejsca na loty czarterowe, Komisja uważa, że ich sprzedaż stanowi część tego samego rynku produktów. Fakt, że taka definicja rynku oznaczałaby, że miejsca sprzedawane na loty regularne wykonywane przez inne linie lotnicze musiałyby zostać włączone we właściwy rynek asortymentowy, nie może służyć jako przyzwolenie na pominięcie tej informacji przez KLM.

(33) Komisja zwraca uwagę, że KLM wierzył, że miejsca sprzedawane organizatorom wycieczek na regularne loty Transavii nie tworzyły części tego samego rynku, co miejsca sprzedawane na loty czarterowe. Jednakże, nawet przy tym założeniu, działania te powinny być zostac wspomniane w odpowiedzi na pytanie 6.2 formularza CO jako działania na „rynku blisko związanym z rynkiem dotkniętym” (tzw. rynki sąsiadujące). Celem pytania o rynki sąsiadujące jest dokładne otrzymanie koniecznych informacji w przypadkach, w których strony używają definicji rynku, która może być węższa od tej, którą przyjmuje Komisja.

⁽³¹⁾ Dalsze odniesienia do analizy SH&E znajdują się w rozdziale 7 (Informacja o dotkniętych rynkach) zgłoszenia.

⁽³²⁾ Strona 34 zgłoszenia.

⁽³³⁾ List od KLM z dnia 18 września 1998 r.

- (34) KLM złożył dokładne wyjaśnienie, dlaczego w jego opinii regularne loty nie stanowią części właściwego rynku asortymentowego, i dlatego był świadomy, że jest to rynek, który jest blisko powiązany. W swojej odpowiedzi na pytanie 6.2 o rynki sąsiadujące KLM nie pozostawił odpowiedniego rozdziału niewypełnionego. KLM odniósł się do udziału swojego i Martinair w organizacji wycieczek i do swojego udziału w komputerowym systemie rezerwacji. Dalej stwierdził, że Martinair prowadził loty czarterowe do innych miejsc docelowych (Karaiby) i że KLM i Martinair prowadził regularne loty do różnych innych miejsc docelowych⁽³⁴⁾. To stwierdzenie o lotach czarterowych i regularnych pokazuje, że KLM rozumiał pytanie o rynki sąsiadujące. Jednakże KLM nie wspomniał tam o regularnych lotach Transavii. W tym kontekście szczegółowy opis podany przez KLM innych sąsiadujących działalności wzmacnia wrażenie, że informacja jest pełna, i sprawia, że opuszczenie wprowadza w błąd.

V. OCENA PRAWNA

1) Informacja o miejscach docelowych czarteru Transavii

- (35) Informacja podana w tabeli na str. 40 formularza CO o czarterowych miejscach docelowych Transavii jest nieścisła w tym, że co najmniej 10 miejsc docelowych, większość z nich bardzo ważnych, nie jest wspomnianych. Nieścisłość informacji jest wzmocniona stwierdzeniem poprzedzającym tabelę, że „Usługi czarterowe Transavii i Martinair są w dużym stopniu komplementarne”⁽³⁵⁾. W szczególności, pomijając ważne miejsca docelowe w Hiszpanii, Portugalii i Grecji, tabela wywołuje niewłaściwe wrażenie, że zachodzenie na siebie działań pomiędzy Transavią i Martinair jest dość ograniczone. Odniesienie na str. 39 do usług, że są komplementarne, nie może być rozumiane jako odnoszące się jedynie do rozmiaru samolotów, zważywszy na kontekst, w którym stwierdzenie się pojawia – bezpośrednio przed tabelą. Ponadto stwierdzenie, że Transavia obsługuje miejsca docelowe „inne” niż Martinair, wspiera fałszywe wrażenie, które czytelnik odbiera z tabeli.
- (36) Dostarczenie takich nieścisłych informacji było poważnym zaniedbaniem. Nawet jeżeli wyjaśnienia stron dotyczące wykorzystania biuletynu pokładowego Transavii zostaną przyjęte, to i tak ma miejsce wysoki stopień zaniedbania. Biuletyn pokładowy jest marketingową lub promocyjną broszurą, gdzie dokładność nie jest koniecznym zagwarantowana. Strony powinny korzystać z bardziej wiarygodnego źródła informacji, takiego jak wewnętrzne statystyki Transavii lub rozkład lotów Transavii, który został później przysłany do Komisji. Jako że Transavia jest w pełni kontrolowaną firmą zależną, taka informacja była łatwo dostępna dla KLM.
- (37) Konsekwentnie, zaniedbanie przez KLM dostarczenia ścisłej informacji w tym punkcie stanowi naruszenie, za które może zostać nałożona grzywna na mocy art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń.

2) Informacja o regularnych lotach Transavii

- (38) Pominięcie informacji wskazujących, że Transavia prowadzi regularne loty do śródziemnomorskich miejsc docelowych i że Transavia sprzedaje miejsca na te loty organizatorom wycieczek, sprawia, że informacja dostarczona na temat Transavii jest wprowadzająca w błąd i nieścisła w znaczeniu art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń.
- (39) Brak odniesienia do regularnych lotów śródziemnomorskich Transavii nie jest, w kontekście pozostałych informacji dostarczonych w formularzu CO, kwestią prostego pominięcia ale, jak to wyjaśniono powyżej (część III i IV), poważnie wprowadza czytelnika w błąd, jako że daje wypaczony obraz prawdziwych faktów. Tak więc informacja jest jednocześnie nieścisła i wprowadzająca w błąd w znaczeniu art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń.

- (40) Komisja nie może wykluczyć możliwości, że KLM umyślnie zataił informacje o regularnych lotach Transavii. W najlepszym razie można mówić o wysokim stopniu zaniedbania, jako że informacje, ich waga i wymóg ich dostarczenia w formularzu OC są lub powinny być znane KLM.
- (41) Konsekwentnie, zaniedbanie przez KLM dostarczenia tych informacji jest również naruszeniem, w odniesieniu do którego może zostać nałożona grzywna.

VI. NAŁOŻENIE GRZYWIEN

- (42) Na mocy art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń Komisja może nałożyć na przedsiębiorstwa grzywnę od 1 000 EUR do 50 000 EUR, kiedy, umyślnie lub przez zaniedbanie, dostarczają one nieścisłych lub wprowadzających w błąd informacji w zgłoszeniu, zgodnie z art. 4 rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń. Na mocy art. 14 ust. 3 przy ustalaniu wysokości grzywny Komisja ma wziąć pod uwagę naturę i wagę naruszenia. Komisja w ten sposób bierze pod uwagę okoliczności obciążające i łagodzące.

1) Natura naruszenia

- (43) Naruszenie popełnione przez KLM przyjęło formę dostarczenia nieścisłych i wprowadzających w błąd informacji w znaczeniu art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń. Dostarczenie nieścisłych lub wprowadzających w błąd informacji było co najmniej poważnym zaniedbaniem.

2) Waga naruszenia

- (44) Naruszenie rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń przez KLM powinno być traktowane jako poważne naruszenie z powodów przedstawionych poniżej.

⁽³⁴⁾ Str. 47 zgłoszenia.

⁽³⁵⁾ Strona 39 zgłoszenia.

a) *Znaczenie nieścisłych lub wprowadzających w błąd informacji*

(45) Informacje dotyczące zachodzenia na siebie poszczególnych miejsc docelowych pomiędzy stronami jest ewidentnie ważne do oceny konkurencyjności operacji. Nie zależy to od pytania, czy rynek właściwy składa się z indywidualnych tras lub wszystkich, lub pewnych śródziemnomorskich miejsc docelowych. Miejsca docelowe Transavii, które nie zostały wspomniane, to ważne miejsca docelowe w Hiszpanii, Portugalii i Grecji, które przyciągają dużą liczbę pasażerów. Informacja, że Transavia obsługuje wszystkie istotne miejsca docelowe Martinair, jest również istotna do oceny poziomu rzeczywistej konkurencji pomiędzy Martinair i Transavią, zwłaszcza widzianej w kontekście powtarzających się stwierdzeń stron, że działania Martinair i Transavii są komplementarne⁽³⁶⁾.

(46) Informacja, że Transavia prowadzi równoległe regularne i czarterowe usługi do wielu głównych wakacyjnych miejsc docelowych, jest również ewidentnie ważna w celu oceny pozycji rynkowej Transavii. Niezależnie od tego, czy miejsca sprzedawane na regularne loty tworzą część właściwego rynku asortymentowego, informacja, że Transavia prowadzi istotne regularne działania do swoich czarterowych miejsc docelowych, jest ważna przy ocenie siły rynkowej Transavii na tych trasach.

b) *Okoliczności łagodzące przywołane przez KLM*

(47) KLM podkreśla, że miał kilka spotkań z Komisją w celu przygotowania zgłoszenia, że na tych spotkaniach omawiał kilka projektów zgłoszenia i że dostosował się w dobrej wierze do sugestii i uwag poczynionych przez Komisję. Wskazuje również, że zgłoszenie w tej sprawie było bardzo złożone z powodu braku łatwo dostępnych danych. KLM dalej twierdzi, że nie dowiedziono, że dostarczył „nieścisłych lub wprowadzających w błąd” informacji lub że, w każdym razie, w świetle konkretnych okoliczności tej sprawy, żadne takie postanowienie nie może stanowić podstawy do nałożenia grzywny. Komisja nie może podzielić tego poglądu z powodów przedstawionych poniżej.

i) *Miejsca docelowe czarteru Transavii*

(48) W swoich uwagach odnośnie do pisemnych zarzutów KLM wyjaśnia pominięcie czarterowych miejsc docelowych Transavii jako administracyjny błąd⁽³⁷⁾. KLM dalej argumentuje, że pomyłka powinna była być oczywista dla każdego czytającego zgłoszenie.

(49) KLM argumentuje, że tabela będąca przedmiotem dyskusji została dołączona do formularza CO dopiero na prośbę Komisji i że dla bieżącego sezonu letniego 1998 szczegółowe dane na temat udziału w rynku nie były jeszcze dostępne. Jednakże tabela na str. 40 zgo-

szczenia nie jest przedstawiona jako dodatek do lub aktualizacja informacji zawartych w analizie SH&E, o której mowa w ust. 26 niniejszej decyzji. Jest to ilustracja idąca w ślad za stwierdzeniem KLM, że działania Transavii i Martinair są „w dużym stopniu komplementarne”. Roszczenie KLM, że ta tabela mogła być czytana jedynie w połączeniu z analizą, jest nieuzasadnione, jako że nie ma nawet odniesienia do analizy.

(50) Roszczenie KLM, że nieścisłość tabeli była oczywista, jest również nieuzasadnione. Jeżeli pominięcie czarterowych miejsc docelowych będących przedmiotem dyskusji nie zostało wykryte przez KLM, który ma znacznie lepszą wiedzę o swoich działaniach niż ktokolwiek inny, to na pewno nie była to oczywista pomyłka, która mogła być wykryta przez jakiegokolwiek uważnego czytelnika.

(51) KLM podkreśla, że nie było jego intencją ujawnianie tej informacji przed Komisją i że powaga administracyjnego błędu jest wyolbrzymiana przez Komisję. Jednakże wyjaśnienie, jak KLM zebrał informacje o czarterowych miejscach docelowych Transavii, pokazuje duży stopień niedbalstwa. Bazowanie informacji na podstawie biuletynu pokładowego, a nie na bardziej wiarygodnym źródle pokazuje poważne zaniedbanie obowiązku starannego wyboru koniecznych informacji, zwłaszcza w świetle faktu, że Transavia jest w pełni kontrolowaną firmą zależną.

ii) *Regularne działania Transavii*

(52) KLM argumentuje, że nigdy nie czynił sekretu w swoich kontaktach z Komisją z faktu, że Grupa KLM, włączając firmę zależną Transavia, obsługuje zwykle regularne połączenia w Europie, a śródziemnomorskie w szczególności. Stwierdza również, że dostarczyłby więcej informacji o regularnych lotach Transavii, gdyby Komisja tego zażądała podczas rozmów przed zgłoszeniem. KLM odnosi się do analizy SH&E, które, jak twierdzi, jasno wykazuje, że 47 % wszystkich niderlandzkich wczasowiczów jeździ na wakacje lotami regularnymi. KLM stwierdza, że byłoby niemożliwe do pomyślenia, że duży odsetek tych pasażerów nie był przypisany do grupy KLM.

(53) Dyskusje podczas spotkań przed dokonaniem zgłoszenia dotyczyły głównie wyjaśnienia definicji rynku. Komisja przyznaje, że skoro KLM nie wyjaśnił, że Transavia posiada znaczącą sprzedaż miejsc w lotach regularnych organizatorom zorganizowanych wycieczek, Komisja nie rozważała początkowo wzięcia tych działań pod uwagę w celu zdefiniowania rynku. To jednak nie zwalnia KLM z obowiązku zawarcia pełnej informacji o tych działaniach, przynajmniej w odpowiedzi na pytanie 6.2 formularza CO⁽³⁸⁾. Ponadto informacje podane w analizie SH&E odnoszą się do wszystkich niderlandzkich

⁽³⁶⁾ Strony 32 i 39 zgłoszenia, str. 5 listu z dnia 9 września 1998 r.
⁽³⁷⁾ Patrz: ust. 24 niniejszej decyzji.

⁽³⁸⁾ Taka informacja została podana w zgłoszeniu z dnia 21 grudnia 1998 r.

wczasowiczów, a nie tylko do klientów, którzy wykupują wczasy zorganizowane od organizatora wycieczek. Dlatego też niemożliwe było wywnioskowanie z tej informacji, że Transavia sprzedawała miejsca w swoich regularnych lotach organizatorom wycieczek. Nie było prawdopodobne, że sposób, w jaki informacja o Transavii została przedstawiona we wszystkich przedłożonych projektach, skłoni Komisję do zadania takich pytań. Transavia była zawsze przedstawiana jako „operator czarterowy”. Informacja, że Transavia prowadzi również regularne loty, została dopiero podana w ostatecznej wersji zgłoszenia w przypisie 11 na str. 45 dotyczącym uczestnictwa Transavii w planie częstych lotów KLM. Informacja ta nie była zawarta we wcześniejszych projektach. Argument, że Komisja mogła lub powinna była poprosić o tą informację, jest zatem niezasadniony.

- (54) KLM dalej twierdzi, że informacja o regularnych lotach nie zmieniła udziału rynkowego KLM i że dlatego pominięcie tej informacji było nieistotne. Jednakże faktyczny udział rynkowy firmy jest tylko jednym elementem do zmierzenia jej siły rynkowej. Obsługa przez Transavię regularnych usług do miejsc docelowych, które również obsługuje na zasadzie czarteru, jest ewidentnie czynnikiem, który może przyczynić się do jej siły na tych trasach i dlatego ma znaczenie dla oceny przez Komisję konkurencji w związku z połączeniem. Skutkiem tego prawdopodobnie wiedza (lub jej brak) o istnieniu tych działań oraz ich naturze i zakresie może mieć wpływ na merytoryczną ocenę sprawy przez Komisję oraz naturę i zasięg środków naprawczych, które mogą być wymagane.
- (55) Na przykład, gdyby rzeczywiście było prawdą, że Transavia nie ma regularnych działań do tych miejsc docelowych, można by się spierać, że stosunkowo łatwo byłoby innym liniom lotniczym rozpocząć takie działania, sprzedając miejsca osobom indywidualnym i organizatorom wycieczek i że w konsekwencji połączenie powinno być dozwolone. Podobnie, gdyby odkryto istnienie możliwej dominującej pozycji na niektórych omawianych trasach, środek naprawczy, ograniczający się wyłącznie do działań Martinair lub działań czarterowych Transavii, mógłby być niewystarczający, gdyż nie dotyczyłby lub nie brałby pod uwagę znaczącej sprzedaży organizatorom wycieczek, którą prowadzi Transavia na swoich regularnych lotach na tych trasach.

3) Wysokość grzywny

- (56) W postępowaniu zainicjowanym na mocy rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń bardzo ważne jest, aby strony połączenia dostarczyły pełnej informacji, przedkładając zgłoszenie. Te ograniczenia oznaczają, że firmy muszą zachować szczególną uwagę przy składaniu szczegółów dotyczących swojego połączenia.
- (57) W tym przypadku KLM dostarczył informacji, które były nieścisłe i wprowadzające w błąd, i KLM dopuścił się co

najmniej poważnego zaniedbania. Ponadto informacje były ewidentnie istotne do oceny konkurencyjności operacji.

- (58) KLM dostarczył ścisłych informacji nie z własnej inicjatywy, lecz dopiero w rezultacie dochodzenia Komisji. Pełna informacja o dodatkowych czarterowych miejscach docelowych Transavii mogła być jedynie zaczerpnięta z informacji dostarczonej w odpowiedzi na żądanie informacji i została na koniec potwierdzona ustnie. Informacja, że Transavia prowadzi regularne loty do śródziemnomorskich miejsc docelowych, została podana jako rezultat żądania informacji. Fakt, że KLM sprzedaje miejsca w swoich regularnych lotach organizatorom wycieczek na tych samych warunkach ekonomicznych, co dla swoich lotów czarterowych, oraz istotność tej działalności zostały dopiero w pełni potwierdzone w zgłoszeniu z dnia 21 grudnia 1998 r. i w dalszym dochodzeniu Komisji w sprawie informacji zawartych w tym zgłoszeniu.
- (59) Oceniając postępowanie KLM, trzeba pamiętać, że KLM jest dużą europejską firmą prowadzącą w Europie znaczną działalność gospodarczą. KLM miał również wcześniejsze doświadczenie zgłaszania w ramach rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń.
- (60) Jako usprawiedliwienie, KLM podaje, w skrócie i w pełniejszym opisie w ust. 47–55, że rzekome naruszenia nie były celowe, że Komisja powinna była być w stanie zidentyfikować brakujące informacje i zażądać ich w okresie poprzedzającym zgłoszenie (który w tym przypadku był dość długi) i że brakujące informacje nie były decydujące dla wyniku sprawy.
- (61) W opinii Komisji do tych roszczeń można przywiązywać tylko ograniczoną wagę co do ich wpływu na powagę naruszenia i stąd na wysokość grzywny, która powinna być nałożona. Nie ma dowodu, że naruszenia były umyślne, a udział KLM w kontaktach z Komisją przed dokonaniem zgłoszenia wskazuje przynajmniej na pragnienie zapewnienia, że jego zgłoszenie jest możliwe do przyjęcia. Niemniej jednak odpowiedzialność za zapewnienie, że wszystkie istotne informacje zostały podane, spadała na KLM, a on nie wykazał należytej troski przy wykonywaniu tego zadania. Stopień zaniedbania związany z naruszeniami jest w obu przypadkach bardzo znaczny. KLM nie powinno było polegać na biuletynie pokładowym w przypadku tak ważkich informacji, jak te dotyczące czarterowych miejsc docelowych Transavii. Mógł dostarczyć informacji o regularnych lotach Transavii i powinien był docenić wagę takiego postępowania, nawet przy braku specjalnego żądania lub przypomnienia ze strony Komisji. Ponadto na pewno jest możliwe, że gdyby Komisji nie udało się zidentyfikować jakiegoś elementu brakującej informacji, jej trwały brak miałby wpływ na merytoryczną decyzję o połączeniu, i to w sposób, który mógłby być korzystny dla KLM.

(62) Na podstawie tego co powiedziano wyżej i biorąc pod uwagę okoliczności sprawy, Komisja uważa za stosowne nałożyć na KLM grzywnę w wysokości 40 000 EUR, zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli połączeń,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Grzywna w wysokości 40 000 EUR zostaje niniejszym nałożona na Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM) na mocy art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 4064/89 za dostarczenie nieścisłych i wprowadzających w błąd informacji w zgłoszeniu przedłożonym Komisji na mocy owego rozporządzenia w dniu 1 września 1998 r.

Artykuł 2

Grzywna, o której mowa w art. 1, zostanie zapłacona w ciągu trzech miesięcy od daty ogłoszenia niniejszej decyzji na rachunek bankowy Komisji Europejskiej nr 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond Point Schuman 5, B-1040 Bruksela.

Po upływie tego okresu przypadają automatycznie do zapłaty odsetki o stopie procentowej stosowanej w Europejskim Banku Centralnym w swoich operacjach typu repo w pierwszym roboczym dniu miesiąca, w którym niniejsza decyzja zostaje przyjęta, czyli 3% plus 3,5% punktów procentowych, co czyni razem 6,5%.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja jest skierowana do:

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
Amsterdamseweg 55
NL-1182 GP Amstelveen.

Sporządzono w Brukseli, dnia 14 grudnia 1999 r.

W imieniu Komisji
Mario MONTI
Członek Komisji