

# BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(1999. december 14.)

a 4064/89 (EGK) tanácsi rendelet 14. cikke alapján pénzbírságok megállapításáról egy vállalkozás számára, vállalati fúzióval kapcsolatos eljárás során adott bejelentésben szereplő valótlan és félrevezető információ miatt

(COMP/M.1608 sz. ügy – KLM/Martinair III)

(az értesítés a B(1999) 4496. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/152/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

szerinti és charterjellegű) utasszállításra szakosodott, főként Hollandiából földközi-tengeri üdülőkörzetekbe.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra,

- (2) A KLM-nek 50%-os részesedése van a Martinair Holland NV-ben is („Martinair”), ahol a fennmaradó 50% a Koninklijke Nedlloyd NV („Nedlloyd”) birtokában van. A Bizottság úgy véli, hogy ebben a helyzetben a KLM és a Nedlloyd „meghatározó befolyást” képes gyakorolni, a 4064/89/EGK rendelet („a vállalatfúziós rendelet”) 3. cikkének (3) bekezdése értelmében, a Martinair felett. Ezért ők a Martinairt közösen ellenőrzik, a vállalatfúziós rendelet alkalmazásában. A Martinair a második legnagyobb holland légitársaság, amelynek székhelye szintén Schipholban van, amely főként charterjáratokat üzemeltet Amszterdamból mediterrán üdülési célpontokra. Rendszeres utasszállítási szolgáltatásai is vannak korlátozott számú távolsági célpontra, nevezetesen Észak-Amerikába.

tekintettel a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EK tanácsi rendeletre<sup>(1)</sup> és különösen annak 14. cikke (1) bekezdésének b) pontjára,

miután megadta az érintett vállalkozásoknak azt a lehetőséget, hogy ismertessék nézeteiket a Bizottság által felhozott ellenvételekkel szemben,

tekintettel az összefonódásokkal foglalkozó tanácsadó bizottság véleményére,

mivel:

- (3) 1998. szeptember 1-jén a KLM a vállalatfúziós rendelet 4. cikke alapján bejelentett egy javasolt vállalati fúziót, amelynek révén a Martinair egésze felett megszerezné az ellenőrzést<sup>(2)</sup>. A bejelentés 1998. szeptember 22-én visszavonásra került<sup>(3)</sup>, miután a Bizottság szóban tájékoztatta a KLM-et arról a szándékáról, hogy a bejelentést hiányosnak fogja nyilvánítani. 1998. december 21-én a KLM a műveletet ismét bejelentette<sup>(4)</sup>. 1999. február 1-jén a Bizottság úgy határozott, hogy eljárást indít a vállalatfúziós rendelet<sup>(5)</sup> 6. cikke (1) bekezdése c) pontjának alkalmazásával, 1999. március 19-én pedig a Bizottság kifogási nyilatkozatot adott ki a tervezett művelet ellen. 1999. május 31-én a KLM tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy a műveletet feladta.

### I. BEVEZETŐ

- (1) A Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) a vezető holland légitársaság, amelynek székhelye az amszterdami Schiphol repülőtér. A KLM saját maga üzemeltet menetrendszerű repülőgépjáratokat utasok és rakományok szállítására, és széles körben szolgáltat európai és interkontinentális célállomásokat. A KLM légitársaság-befektetései között van a Transavia Airlines BV, egy többségi (80%) tulajdonú leányvállalat, amely (menetrend

<sup>(1)</sup> HL L 395., 1989.12.30., 1. o. A legutóbb az 1310/97/EK rendelettel (HL L 180., 1997.7.9., 1. o.) módosított rendelet.

<sup>(2)</sup> IV/M.1128 – KLM/Martinair ügy (HL C 281., 1998.9.10., 7. o.).

<sup>(3)</sup> HL C 298., 1998.9.26., 8. o.

<sup>(4)</sup> IV/M.1328 – KLM/Martinair ügy (HL C 408., 1998.12.29., 8. o.).

<sup>(5)</sup> HL C 42., 1999.2.17., 9. o.

## II. AZ ELJÁRÁS NYELVE EBBEN AZ ÜGYBEN

- (4) 1999. június 25-én a Bizottság kifogási nyilatkozatot küldött a KLM-nek, amelyben kifejtette azt az előzetes véleményét, hogy az 1998. szeptember 1-jei bejelentés valótlan és félrevezető információt tartalmazott (amennyiben más meghatározás nem szerepel, ebben a határozatban „a bejelentésre” történő hivatkozások az 1998. szeptember 1-jei bejelentésre vonatkoznak). A kifogási nyilatkozat angol nyelven készült. Válaszbeadványában a KLM kifogásolja az angol nyelv használatát, és kéri, hogy az eljárások lefolytatása holland nyelven történjen. A KLM hivatkozik a legutóbb az Ausztria, Finnország és Svédország csatlakozásáról szóló okmány módosított, az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról szóló 1. tanácsi rendelet<sup>(6)</sup> 3. cikkére, amely úgy rendelkezik, hogy azokat az okmányokat, amelyeket az EU valamely intézménye küld egy tagállamnak a joghatósága alá tartozó személynek, az adott állam nyelvén kell megszövegezni. A KLM úgy érvel, hogy az angol nyelv megválasztása részéről csak a bejelentésre vonatkozott (amely angol nyelven történt), és nem adta fel azt a jogát, hogy az 1999. június 25-i kifogási nyilatkozatot saját nyelvén kapja meg. A KLM elmagyarázza, hogy azért választotta a bejelentés angol nyelven történő beadását, hogy a Bizottságot segítse, tekintettel azokra a szoros és szigorú határidőkre, amelyek a vállalatfúziók ellenőrzési eljárására vonatkoznak. Megállapítja, hogy ezek a határidők nem vonatkoznak a jelen eljárásra.

- (5) Az 1. rendelet 2. cikke úgy rendelkezik, hogy azok az okmányok, amelyeket a Közösség intézményeinek küldenek, a feladó választása szerint a hivatalos nyelvek bármelyikén készülhetnek. Az intézmény válaszában aztán ugyanazon a nyelven kell készülnie, amelyet a feladó választott. A vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 4064/89/EGK tanácsi rendeletben előírt bejelentésekről, határidőkről és meghallgatásokról szóló, 1998. március 1-jei 447/98/EK bizottsági rendelet<sup>(7)</sup> 2. cikkének (4) bekezdése ezt az általános szabályt nyilvánítja ki. Úgy rendelkezik, hogy a felek által a bejelentéshez választott nyelv „az eljárás nyelvéné” válik. A KLM úgy érvel, hogy az angolt az eljáráshoz csak a bejelentést illetően választotta, és nem a jelen eljárás céljaira. A Bizottság ezt a rendelkezést úgy értelmezi, hogy az vonatkozik minden, a bejelentett művelettel kapcsolatos, a vállalatfúziós rendelet szerinti eljárásra, és nemcsak azokra az eljárásokra, amelyek érdemi döntésekhez vezetnek magával az összefonódással kapcsolatban, mint a 6. cikk vagy a 8. cikk szerinti döntés. A vállalatfúziós rendelet 4. cikke szerinti bejelentés kapcsán egy sor eljárás lehetséges, mint például a 11. cikk (5) bekezdése és a 13. cikk (2) bekezdése szerinti döntésekhez vezető eljárások, a 14. cikk (1) bekezdésének b), c) vagy d) pontja és a 14. cikk (2) bekezdésének a), b) vagy c) pontja szerinti eljárások, a 6. cikk (3) bekezdése vagy a 8. cikk (5) bekezdése szerinti döntés visszavonását eredményező döntésekhez vezető eljárások, vagy az anyagokhoz való hozzáférés kérdéseivel kapcsolatos eljárások.

rások. Mindezek az eljárások arra a bejelentésre vonatkoznak, amelyre a felek megválaszthatták a nyelvet.

- (6) Ebben az esetben a bejelentés angolul történt, és minden érintkezés a felekkel angolul zajlott. A KLM kérése azzal az eredménnyel járna, hogy a KLM által a Bizottságnak angolul tett kijelentéseket hollandul kellene megvitatni. A 14. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti eljárás elválaszthatatlanul kapcsolódik a bejelentéshez. Ezekből az okokból kifolyólag a Bizottság úgy véli, hogy az angol a megfelelő nyelv a jelen eljáráshoz.

## III. A VÁLLALATFÚZIÓS RENDELET MEGSÉRTÉSE, FŐBB TÉNYEK

- (7) A bejelentés szerint a KLM-csoport és a Martinair tevékenységei között három területen vannak átfedések: charterjáratok a földközi-tengeri térségbe, menetrend szerinti járatok Észak-Amerikába és a rakományok szállítása. A valótlan vagy félrevezető tájékoztatás a KLM leányvállalatának, a Transaviának a földközi-tengeri célpontokba irányuló személyszállítását érinti. A KLM valótlan tájékoztatást adott a Transavia charterjáratainak célpontjairól, és visszatartott fontos információkat a Transavia menetrend szerinti járatairól.

### 1. Tájékoztató a Transavia chartercéllomásairól

a) A bejelentésben adott tájékoztatás

- (8) A bejelentés a CO nyomtatvány 40. oldalán tartalmaz egy táblázatot, amely felsorolja a Transavia és a Martinair chartercéllomásait a földközi-tengeri térségbe 1998 nyarán. A táblázat formája egy szinopszis, amely az egyes országokban lévő céllomásokat hasonlítja össze. A „földközi-tengeri országok” kifejezést a bejelentés korábban úgy definiálta<sup>(8)</sup>, hogy az tartalmazza Ciprust, Egyiptomot, Franciaországot, Izraelt, Máltát, Spanyolországot, Olaszországot, Portugáliát, Görögországot, Törökországot, Tunéziát és Marokkót. 12 céllomás felsorolása szerepel a Martinairnél és 46 céllomás felsorolása a Transaviánál. A táblázat szerint csak 6 céllomás esetében van átfedés (Ibiza, Korfu, Kósz, Antalya, Dalaman és Monastir).
- (9) A táblázatot a 39. oldalon megelőzi az a kijelentés, hogy a Transavia és a Martinair tevékenysége nagymértékben kiegészíti egymást.

„A Transavia és a Martinair charterszolgáltatásai nagymértékben kiegészítik egymást. A Martinair nagy repülőgépeket üzemeltet (B747, MD-11, B767), de mindössze néhány földközi-tengeri céllomásra. A Transavia kisebb repülőgépeket üzemeltet (B757) különféle (más) céllomásokra, amelyek többségére – méretéből adódóan – nem nyújtható szolgáltatás a Martinair gépeivel.”

<sup>(6)</sup> HL 17., 1958.10.6., 385/58. o. A legutóbb a 2003. évi csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

<sup>(7)</sup> HL L 61., 1998.3.2., 1. o. A legutóbb a 2003. évi csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

<sup>(8)</sup> A bejelentés 26. oldala.

A táblázat a bejelentés 40. oldalán a következő:

**„Chartercéllomások a földközi-tengeri térségbe, Transavia és Martinair, 1998 nyara**

Ország	Martinair	Transavia
Spanyolország	Ibiza Las Palmas Tenerife Malaga Palma de Mallorca	Ibiza Jerez de la Front. Almeria Menorca Gerona Reus Arrecife Fuerteventura
Portugália	Faro	Oporto
Görögország	Korfu Kósz Heraklion	Korfu Kósz Prevenza Kefalina Zakynthos Kalamata Chania Santorini Mykonos Athén Volos Skiathos Thesszaloniki Kavala Limnos Mytilini Skyros Chios Szamosz Karpáthos
Törökország	Antalya Dalaman	Antalya Dalaman Bodrum Isztambul
Tunézia	Monastir	Monastir
Marokkó		Agadir
Egyiptom		Luxor Hurghada
Izrael		Tel-Aviv
Ciprus		Paphos Larnaca
Olaszország		Róma Catania Rimini Milánó Verona
Franciaország		Ajaccio

b) Valótlan tájékoztatás a Transavia chartercéllomásairól

- (10) A vizsgálat során világossá vált, hogy legalább 10 további úgynevezett földközi-tengeri célállomásra teljesített szol-

gáltatást a Transavia – nevezetesen Alicante, Las Palmas, Tenerife, Malaga, Palma de Mallorca, Faro, Funchal, Rodosz, Heraklion és Djerba – charterjárataival, és ezeket nem említették a táblázatban. Ez az információ egy Transavia menetrendben szerepelt, amelyet az információkérésre reagálva nyújtottak be<sup>(9)</sup>. Alicante, Funchal, Rodosz és Djerba kivételével ezek mind olyan célállomások, amelyekben a Martinair charterjáratai is szolgáltatnak. Ezért valamennyi Martinair-célállomásra a Transavia is szolgáltat, ami azt jelenti, hogy a valóságban teljes az átfedés a Transavia és a Martinair célállomásai között.

- (11) Ezenkívül a hiányzó célállomások többet is tartalmaznak az üdülővendégek, illetve a Transavia és a Martinair számára legfontosabbak közül. Például Spanyolország jelentékenyen a legnépszerűbb célország, a hiányzó célállomások pedig Spanyolországban és szigetein tartalmaznak néhányat az ottani legfontosabb idegenforgalmi repülőterek közül.

**2. Tájékoztatás a Transavia menetrend szerinti járatiról a földközi-tengeri célállomásokon**

a) A bejelentésben adott tájékoztatás

- (12) A bejelentésben sehol nem jelentette ki a KLM azt, hogy a Transavia jelentős menetrend szerinti tevékenységgel rendelkezik a földközi-tengeri üdülési célállomásokra, illetve, hogy ezeken a járatokon a férőhelyeket szervezett utazásokat kínáló irodáknak értékesíti.
- (13) A bejelentés 6. szakaszának címe „A piacok meghatározása”. Az „I. Érintett piacok” címsora alatt a CO nyomtatvány 6.1. kérdése megismétlődik. Aztán a KLM az „A. Európai (utaztatást is tartalmazó) charterpiac” címsor alatt<sup>(10)</sup> megállapítja, hogy nincs érintett piac, a felek kicsi ([...]<sup>(\*)</sup>)-os piaci részaránya miatt<sup>(11)</sup>. Bár a KLM

<sup>(9)</sup> A „Charterjáratok, 1998 nyara” menetrendet egy válaszbeadvány (1998. szeptember 9.) III. mellékleteként nyújtották be, egy információkérésre (1998. szeptember 4.). A menetrend megemlíti célállomásokat Máltán és Horvátországban is. Ugyanannak a válaszbeadványnak az I. melléklete tartalmaz egy felsorolást a Transavia nem menetrend szerinti, Hollandiából földközi-tengeri célállomásokra irányuló járatainak (55 célállomás) bizonyos számú meghosszabbításáról is, és bizonyos számú meghosszabbítást Európa más részeiből a földközi-tengeri célállomásokra (22 célállomás). Ez a felsorolás tartalmazza ezeket és további célállomásokat, Izraelben, Marokkóban és Tunéziában.

<sup>(10)</sup> A bejelentés 26. oldala.

<sup>(\*)</sup> Ennek a szövegnek egyes részeit megszerkesztették annak biztosítására, hogy bizalmas információ ne kerüljön közzétételre; ezek a részek négyzetes zárójelben szerepelnek, csillaggal megjelölve.

<sup>(11)</sup> Piaci részarányának meghatározására a földközi-tengeri charterjáratok piacán, a KLM nagyon tág földrajzi meghatározást alkalmazott. A KLM kijelenti, hogy a felek és más charter-légítárságok gépei valamennyi repülőteréről tevékenykedhetnek a Benelux államokban, az Egyesült Királyságban és Németországban. Ezen az alapon az [...]%-os piaci részarányt számították ki (a bejelentés 61. oldala). Ha csak a Hollandiából induló járatokat vennék figyelembe, a felek piaci részaránya [...] % felett lenne (a bejelentés 62. oldala).

következésképpen azt állítja, hogy a charterjáratok piaca nem érintett piac, azt mégis megállapítja, hogy a piacot úgy írja le, mintha érintett piac lenne. „Ahhoz azonban, hogy a Bizottságot a lényeges információkkal ellássák, ezt a piacot ők úgy írják majd le, mintha érintett piac lenne.”<sup>(12)</sup> A leírás aztán a bejelentés 26–41. oldalain szerepel, minden további címsor megadása nélkül.

- (14) A termékpiac meghatározása a következő:

„A KLM (elsődlegesen a Transavián keresztül)<sup>(13)</sup> és a Martinair mindketten azon a termékpiacon tevékenykednek, ami úgy határozható meg, mint a repülőgépes szállítás piaca utazásszervezők számára, szervezett külföldi utazási csomag részeként, amely magában foglalja a Földközi-tenger körüli országokban történő elszállásolást.”<sup>(14)</sup>

- (15) A bejelentés erre a piacra, mint „charterpiacra” hivatkozik, amely megkülönböztethető a menetrend szerinti légi közlekedés piacaitól. A charterjáratok és a menetrend szerinti járatok közötti különbségek kifejtése a következőképpen történik:

„Ez a charterpiac olyan piac, amely megkülönböztethető az ezekre a célállomásokra lebonyolított, menetrend szerinti légi közlekedés piacaitól. Először is, a légitársaságok ügyfelei a charterpiacon nem az utasok, mint a menetrend szerinti járatokon. Ezen a piacon az utazásszervezők a légitársaságok ügyfelei. Az utazásszervezők kéri a légitársaságokat, hogy bizonyos üdülési célállomásokra repüljenek, bizonyos gyakorisággal és kapacitással. Ők megveszik a chartergépek férőhelyeinek egy bizonyos (minimális) mennyiségét, amit kontingensnek neveznek. Ezeket a férőhelyeket egy átfogó túra keretében értékesítik az utasoknak az utazásszervezők és ügynökeik, saját számlájukra. Emiatt ez a szolgáltatás lényegesen különbözik a menetrend szerinti járatoktól.”<sup>(15)</sup>

- (16) Nincs olyan kijelentés ebben a fejezetben, hogy a Transavia menetrend szerinti járatokat üzemeltet a földközi-tengeri célállomásokra, és férőhelyeket értékesít azokon a járatokon az utazásszervezők számára, amelyekre az utazásszervezők garanciát vállalnak és utazási csomagokba építik be azokat. Sem a térképet a Transavia célállomásaival, sem a 10. bekezdésben említett menetrendet nem tartalmazták a bejelentés okmányai.

<sup>(12)</sup> A bejelentés 26. oldala.

<sup>(13)</sup> Bár úgy tűnik, ez a kijelentés azt vonja maga után, hogy a KLM kismértékben tevékenykedik ezen a piacon, nem adnak meg további információt a KLM-ről, kivéve az SH&E-tanulmány mellékletében szereplő statisztikai információt. A CO-nyomatvány 3.2.1. rovatában a KLM kijelenti: „A Transavia Airlines BV (80%) tevékenykedik az európai (utaztatást is tartalmazó idegenforgalmi) charterpiacon, amely az összefonódásban részt vevő felek véleménye szerint nem érintett piac. Egyedül a Bizottság tájékoztatására történik itt említés a Transaviáról.”

<sup>(14)</sup> A bejelentés 26. oldala.

<sup>(15)</sup> A bejelentés 26. oldala.

- (17) Az egyetlen kijelentés, amely szerint a Transavia egyáltalán üzemeltet menetrend szerinti járatokat, a következő, az Észak-Amerikába irányuló járatok piacának leírásáról szóló fejezetben szerepel. „B. Nyugat-Európa (Amszterdamon keresztül) – Egyesült Államok/Kanada piaca”. Egy lábjegyzetben, azzal a kijelentéssel kapcsolatban, hogy a Martinair nem vesz részt a KLM törzsutasprogramjában, a következő megállapítás szerepel: „A Transavia utasai csak akkor vesznek részt a KLM törzsutasprogramjában, ha a Transavia menetrend szerinti járatain utaznak, és amikor a KLM saját maga nem tevékenykedik ezeken az útvonalakon.”<sup>(16)</sup> Ez az információ nem szerepelt a menetrend szerinti járatokról szóló információként, hanem a KLM törzsutasprogramjában való részvétellel kapcsolatos információként szerepelt<sup>(17)</sup>.

- (18) A „II. Az érintett piacokhoz a III. szakasz értelmében kapcsolódó piacok” címsor alatt a CO-nyomatvány 6.2. kérdésének szövege szerepel: Ismertesse a vonatkozó terméket és a bejelentett művelet által érintett olyan földrajzi piacokat, amelyek szorosan kapcsolódnak azokhoz az érintett piac(ok)hoz (az inputoldal, az outputoldal és a horizontálisan szomszédos piacokon), ahol az összefonódásban részt vevő felek valamelyike tevékenykedik, és amelyek önmaguk nem érintett piacok a III. szakasz értelmében.

- (19) Erre válaszolva a KLM röviden elmagyarázza, hogy mind a KLM, mind a Martinair rendelkezik nem befolyásoló mértékű részesedéssel egy utazásszervező cégben, illetve, hogy részesedéssel rendelkezik egy számítógépes helyfoglaló rendszerben. A bejelentés így folytatódik:

„Ezenkívül a Martinair működtet charterjáratokat más célállomásokra (pl. Karib-térség). A KLM az európai charterpiacon csak leányvállalatán, a Transavián keresztül tevékenykedik. A KLM-nek és a Martinairnek vannak menetrend szerinti járatai különféle más célállomásokra.”<sup>(18)</sup>

- (20) Nincs olyan kijelentés ebben a fejezetben, hogy a Transavia működtet menetrend szerinti járatokat földközi-tengeri célállomásokra. Az egyetlen, a Transaviát érintő kijelentés ebben a fejezetben a következő: „A KLM az európai charterpiacon csak leányvállalatán, a Transavián keresztül tevékenykedik.”<sup>(19)</sup>

b) *A Transavia menetrend szerinti szolgáltatásairól biztosított tájékoztatás félrevezető vagy valótlan jellege*

- (21) Az ügy további vizsgálata során kiderült, hogy a Transavia jelentős menetrend szerinti tevékenységgel rendelkezik a földközi-tengeri célállomásokra, és azokon a járatokon férőhelyeket értékesít utazásszervezőknek, akik azokat a férőhelyeket szervezett utazásokba építik be.

<sup>(16)</sup> 11. lábjegyzet a bejelentés 45. oldalán.

<sup>(17)</sup> A KLM kísérőlevele az 1998. szeptember 1-jei bejelentéshez.

<sup>(18)</sup> A bejelentés 47. oldala.

<sup>(19)</sup> A bejelentés 47. oldala.

- (22) Egy információkérésre válaszolva<sup>(20)</sup>, a KLM 1998. szeptember 9-i keltezésű levelében megállapította, hogy a Transaviának menetrend szerinti szolgáltatásai vannak Malaga, Alicante, Barcelona, Casablanca, Djerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lisszabon, Las Palmas, Málta, Nizza, Palma de Mallorca, Tenerife felé (együttesen [...] egyirányú utazás 1997-ben). Ez a helyzet azóta lényegesen nem változott, a Transavia továbbra is jelentős menetrend szerinti tevékenységgel rendelkezik földközi-tengeri célállomásokra. Azoknak a célállomásoknak a többségére a Transavia charterjáratokat is szolgáltatnak. A KLM levelében nincs olyan kijelentés, hogy azokon a menetrend szerinti járatokon a férőhelyeket utazásszervezőknek adják el.
- (23) Csak az 1998 decemberében benyújtott okmányokban<sup>(21)</sup> adott a KLM további tájékoztatást a menetrend szerinti járatok férőhelyeinek értékesítéséről utazásszervezőknek, kijelentve, hogy: „Valóban, garantált férőhelyeket értékesítünk utazásszervezőknek.”<sup>(22)</sup> és „Az utazásszervezők által a garantált férőhelyekért fizetett díjak a menetrend szerinti járatokon egyenlőek a nem menetrend szerinti járatok garantált férőhelyeinek díjaival.”<sup>(23)</sup> Ezt az utóbbi kijelentést a KLM 1999. március 4-i levele is megerősítette, amely bemutatja, hogy az utazásszervezőknek értékesített garantált férőhelyek átlagos bruttó árai csaknem azonosak a menetrend szerinti és a nem menetrend szerinti járatokon. Az 1998. decemberi bejelentésben a KLM kijelentette: „A valóság azonban ritkán fekete-fehér, a határvonal a menetrend szerinti és a charterszolgáltatások között a szürke zónában van. A menetrend szerinti járatokon a garantált férőhelyek utazásszervezőknek történő értékesítése a népszerű üdülési célállomásokra a Földközi-tenger térségében közel jár a charterjáratok hasonló szolgáltatásaihoz.”<sup>(24)</sup> A benyújtott információkból kiszámítható, hogy a Transavia által<sup>(25)</sup> menetrend szerinti járatokon földközi-tengeri célállomásokra<sup>(26)</sup> szállított [...] utasból az 1997-es nyári és az 1997/1998-as téli szezonban összesen [...] férőhelyet adtak el utazásszervezőknek garantált alapon, és [...] férőhelyet adtak el utazásszervezőknek nem garantált alapon. Bizonyos célállomásokra az összes szállított utashoz képest<sup>(30)</sup> a férőhelyek többségét utazásszervezőknek adták el.

<sup>(20)</sup> Bizottsági kérés, 1998. szeptember 4.

<sup>(21)</sup> Az 1998. december 21-i bejelentés.

<sup>(22)</sup> Az 1998. december 21-i bejelentés, 64. o., 18. lábjegyzet.

<sup>(23)</sup> Az 1998. december 21-i bejelentés, 65. o., 19. lábjegyzet.

<sup>(24)</sup> Az 1998. december 21-i bejelentés, 66. o.

<sup>(25)</sup> Ezenkívül a KLM értékesít nem garantált férőhelyeket is járatain, utazásszervezők számára.

<sup>(26)</sup> Malaga, Alicante, Barcelona, Djerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lisszabon, Las Palmas, Málta, Nizza, Mallorca, Tenerife.

<sup>(27)</sup> [...] 1997 nyarán és [...] 1997/98 telén.

<sup>(28)</sup> Az 1998. december 21-i bejelentés 69. oldala és XXIX. (1997 nyara) és XXX. (1997/1998 tele) mellékletek; [...] 1997 nyarán és [...] 1997/1998 telén.

<sup>(29)</sup> Az 1998. december 21-i bejelentés 69. oldala és XXIX. (1997 nyara) és XXX. (1997/1998 tele) mellékletek; [...] 1997 nyarán és [...] 1997/1998 telén.

<sup>(30)</sup> Például az 1997-es nyári szezonban Djerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lisszabon, Las Palmas, Málta, Mallorca, Tenerife.

#### IV. VÁLASZBEADVÁNY A NYILATKOZATRA ÉS ANNAK ÉRTÉKELÉSE A BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

##### 1. Tájékoztató a Transavia chartercélállomásairól

- (24) A Bizottság kifogási nyilatkozatára válaszolva a KLM a 10. bekezdésben említett célállomások kihagyását „adminisztrációs hibaként” írja le. A KLM elmagyarázza, hogy a tájékoztatás megadásakor a Transavia által kiadott fedélzeti magazinra hagyatkozott. A fedélzeti magazin tartalmaz egy térképet a Transavia célállomásaival. A menetrend szerinti célállomásokat sárga pont jelöli, a chartercélállomásokat pedig egy piros pont. Azokat a célállomásokat azonban, amelyekre mind charter-, mind menetrend szerinti járatok mennek, szintén sárga ponttal jelölték. Ezek Alicante, Las Palmas, Tenerife, Malaga, Palma de Mallorca, Faro, Funchal, Rodosz, Heraklion és Djerba. A KLM kijelenti, hogy azoknak a célállomásoknak a fedélzeti magazinban szereplő helytelen megjelölése az oka annak, hogy azokat chartercélállomásokként nem említik.
- (25) A KLM hivatkozik egy SH&E-tanulmányra is, amelyet a bejelentéshez mellékeltek, amely – állítása szerint – világossá teszi, hogy a Transavia további chartercélállomásokat is kiszolgál. A KLM kijelenti, hogy nyilvánvalónak kell lennie mindenki számára, aki a bejelentést és mellékleteit megvizsgálta, hogy a bejelentésben szereplő táblázat és a mellékletekben szereplő táblázatok közötti különbség az előző évekre tévedés miatt következett be, és a bejelentés kicsit alaposabb megvizsgálása jogosan vetett fel kérdéseket a Bizottság részéről.
- (26) A bejelentés a X. mellékletben tartalmaz egy felsorolást a KLM és a Martinair célállomásairól, de nincs felsorolás a Transavia célállomásairól. A térkép a Transavia célállomásaival, illetve a 10. bekezdésben említett Transavia-menetrend nem képezték részét a bejelentési okmányoknak. A bejelentés VIII. melléklete tartalmazza az 1998. júniusi SH&E-tanulmányt. „Az európai charterpiac – Elemzés a Martinairben lévő 50 %-os Nedlloyd-részesedésnek a KLM által történő megszerzésével kapcsolatban”. A tanulmány szöveges része 60 oldal. A tanulmány 2. melléklete („Nem menetrend szerinti utasok Belgiumból, Németországból, Hollandiából és az Egyesült Királyságból, földközi-tengeri célállomások és utaztató szerint”) táblázatokat mutat be az 1993., 1995. és 1997. évre, amelyek felsorolják az összes földközi-tengeri célállomást, amelyek nem menetrend szerinti járatokkal látnak el a Schipholról, és amelyek minden célállomásra megadják az utasok teljes számát, a versenytársak által szállított utasok számát és a KLM, a Martinair és a Transavia által szállított utasok számát. Azokból a táblázatokból levonható a következtetés, hogy a Transavia az 1993–1997 közötti időszakban más repülőterekre szolgáltatott, mint az 1998. évre említett repülőterek a CO-nyomtatvány 40. oldalán szereplő táblázatban, beleértve azt a 10 célállomást, amelyeket a 10. bekezdés említ.
- (27) A CO-formanyomtatvány bevezetője tartalmaz egy szakaszt, amelynek a címe „A valós és teljes körű tájékoztatás igénye”, amely megállapítja:
- „Minden, ebben a nyomtatványban kért információknak valósnak és teljes körűnek kell lennie. A megkívánt tájékoztatást ennek a nyomtatványnak a megfelelő rovatában kell megadni. Ennek a nyomtatványnak a mellékleteit csak azoknak az információknak a kiegészítésére szabad használni, amelyek magában a nyomtatványban szerepelnek.”

(28) A chartercélállomásokra vonatkozó információk a CO-nyomtatvány 40. oldalán szereplő táblázatban világosak, és nincs bennük semmi félreérthető. Nincs olyan nyilvánvaló tévedés, amely könnyen felfedezhető lenne. A táblázat nem tartalmaz utalást a felek által idézett tanulmányra vagy bármely más információforrásra. Az egyetlen alkalom ebben a fejezetben, ahol hivatkozás történik a tanulmányra, a 34. oldalon van, a fontos piac földrajzi terjedelmének meghatározásával összefüggésben, és annak az érvnek az alátámasztására, hogy a földrajzi piac egész Európára kiterjed<sup>(31)</sup>. Ebben az összefüggésben a KLM kijelenti: „A KLM és a Martinair sajátjaikként fogadják el az SH&E következtetéseit ennek a bejelentésnek a céljaira.”<sup>(32)</sup>

(29) Az SH&E tanulmány az 1993 és 1997 közötti évekre vonatkozik, és nem tartalmaz semmiféle információt az 1998-as nyári szezonról. Mi több, a tanulmány mellékletében a statisztikai információk bemutatása nem olyan formában történik, hogy a bejelentésben szereplő táblázattal könnyen összehasonlíthatók lennének. Mindenesetre a légitársaságok időről időre megváltoztatják azokat a célállomásokat, amelyeket kiszolgálják. Következésképpen nem lehetett világosan kikövetkeztetni a 10. bekezdésben említett 10 célállomás meglétéből az SH&E tanulmányban az 1997-ig terjedő évekre, hogy az 1998-ra megadott információban azok hiánya a KLM által elkövetett hiba eredménye, nem pedig az általuk kiszolgált célállomások megváltozásáé. Ezért az SH&E-tanulmány mellékletében megadott információk nem szolgálhatnak a bejelentés CO-nyomtatványának megfelelő rovatában megadott valótlán információk korrigálására.

## 2. Tájékoztató a Transavia menetrend szerinti járatiról

(30) A KLM úgy érvel, hogy a Transavia férőhelyadásai a menetrend szerinti járatokon nem képezik részét a releváns termékpiacnak, és ezért azokat nem is kellett megemlíteni. Arra a szóbeli kérdésre, hogy a Transavia menetrend szerinti járatai szerepelnek-e a piaci részarányra a KLM bejelentésében megadott adatokban, a KLM a következő írásbeli választ adta:

„Ezek a piaci részarányok nem szerepelnek az SH&E-elemzésben, és ebből következően a KLM bejelentésében. A Martinair csak nem menetrend szerinti szállítóként működik a földközi-tengeri célállomásokra, aminek eredményeként nincs átfedés a Martinair és a Transavia tevékenysége között a nem menetrend szerinti földközi-tengeri piacon belül. Az európai nem menetrend szerinti földközi-tengeri piac jelentősen különbözik a menetrend szerinti piactól, az alább ismertetett okok miatt:

a nem menetrend szerinti (charter-) forgalmat gyakorlatilag csak az útvonal egyik végén értékesítik; a nem menetrend szerinti (charter-) járatok utasai férőhelyüket egy utazásszervezőtől vásárolják meg, míg a menetrend szerinti járatok utasai túlnyomórészt utazási irodáktól vagy közvetlenül az érintett légitársaságtól vásárolnak; a nem menetrend szerinti (charter-) járatokon a férőhe-

lyeket utazásszervezőknek adják el, a menetrend szerinti járatok férőhelyeivel szemben, amelyeket az utazásszervezőknek csak kis kontingentált mennyiségekben értékesítik; a nem menetrend szerinti (charter-) járatokat egy vagy több utazásszervező üzleti kockázatára működtetik, a menetrend szerinti üzleti kockázatát a légi szállító viseli; a menetrend szerinti járatoknál a törlésért fizetendő díjak vagy nem léteznek, vagy legalábbis sokkal liberálisabbak; a nem menetrend szerinti (charter-) piacnak sokkal több szereplője van és azok sokkal különbözöbnek.

A Bizottság információkérésére reagálva megadott információ nem adható hozzá a KLM-csoport piaci részarányához, amelyet a bejelentés 62. oldalán adtak meg. A Transavia menetrend szerinti járatainak belefoglalása a piaci bázisba szükségképpen a teljes piaci bázis lényeges növekedéséhez vezetne, mivel akkor más szállítók menetrend szerinti járatait is bele kellene venni. ...”<sup>(33)</sup>

(31) A CO-nyomtatvány által a piac meghatározásával kapcsolatban megkövetelt információk ismertetése a 6. szakaszban szerepel. A 6.1. szakaszban a releváns termékpiacra a következő fogalom meghatározást használják: „A releváns termékpiac magában foglalja mindazokat a termékeket és/vagy szolgáltatásokat, amelyeket a fogyasztó egymással kicserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tekint, a termék jellemzői, árai és rendeltetésszerű felhasználása okán. A releváns termékpiac egyes esetekben állhat bizonyos számú egyedi termékből és/vagy szolgáltatásból, amelyek nagyrészt azonos fizikai vagy műszaki jellemzőkkel rendelkeznek, és egymás között kicserélhetőek.”

(32) Tekintetbe véve azt a tényt, hogy a Transavia menetrend szerinti járatain egyes férőhelyeket szervezett utazásokat működtető utazásszervezőknek ugyanazon az áron és ugyanazzal a gazdasági feltétellel (garancia mellett) adtak el, mint a charterjáratok férőhelyeit, ezeket az eladásokat a Bizottság ugyanazon termékpiac részének tekinti. Az a tény, hogy a piac ilyen meghatározása – amely azt jelentené, hogy a más légitársaságok által működtetett menetrend szerinti járatokra eladott férőhelyeket is szerepeltetni kellene a releváns termékpiacban – nem teheti lehetővé a KLM számára ennek a tájékoztatásnak az elmulasztását.

(33) A Bizottság megjegyzi, hogy KLM azt hitte, a Transavia menetrend szerinti járatain utazásszervezőknek értékesített férőhelyek nem képezték részét ugyanannak a piacnak, mint a charterjáratokon értékesített férőhelyek. Mindazonáltal, még ezzel a feltételezéssel is, azokat a tevékenységeket meg kellett volna említeni a CO-nyomtatvány 6.2. kérdésére adott válaszban, mint „az érintett piachoz szorosan kapcsolódó piac” tevékenységeit (úgynevezett „szomszédos piacok”). A szomszédos piacokkal kapcsolatos kérdés rendeltetése pontosan az, hogy a szükséges információkat meg lehessen kapni azokban az esetekben, amikor a partnerek olyan piac meghatározást használtak, amely szűkebb lehet, mint az, amelyet a Bizottság használ.

<sup>(31)</sup> További hivatkozások szerepelnek az SH&E-tanulmányra a bejelentés 7. fejezetében (Tájékoztató az érintett piacokról).

<sup>(32)</sup> A bejelentés 34. oldala.

<sup>(33)</sup> A KLM 1998. szeptember 18-i levele.

- (34) A KLM részletes magyarázatot adott, hogy nézete szerint a menetrend szerinti járatok miért nem képezik részét a releváns termékpiacnak, és ezért tisztában volt azzal, hogy ez olyan piac, amely szorosan kapcsolódik. A szomszédos piacokról szóló 6.2. kérdésre adott válaszában a KLM nem hagyta kitöltetlenül a megfelelő rovatot. A KLM hivatkozott arra, hogy saját maga és a Martinair rész tulajdonnal rendelkeznek utazásszervezőkben, valamint arra, hogy részesedése van egy számítógépes helyfoglaló rendszerben. Továbbá kijelentette, hogy a Martinairnek vannak charterjáratok más célállomásokra (Karib-térség), valamint a KLM-nek és a Martinairnek menetrend szerinti járatok vannak több más célállomásra<sup>(34)</sup>. Ez a kijelentés a charter- és a menetrend szerinti járatokról azt mutatja, hogy a KLM megértette a szomszédos piacokról szóló kérdést. Mindazonáltal a KLM nem tett említést ott a Transavia menetrend szerinti járatairól. Ilyen összefüggésben a KLM részletes ismertetése más szomszédos tevékenységekről megerősíti azt a benyomást, hogy a tájékoztatás teljes körű, és ez a kihagyást félrevezetővé teszi.

## V. JOGI ÉRTÉKELÉS

### 1. Tájékoztatás a Transavia chartercélállomásairól

- (35) A CO-nyomtatvány 40. oldalán szereplő táblázatban megadott, a Transavia chartercélállomásairól szóló tájékoztatás valótlán, mivel legalább 10 célállomás – amelyek többsége fontos – nincs benne megemlítve. A tájékoztatás valótlanságát megerősíti a táblázatot megelőző kijelentés, miszerint „a Transavia és a Martinair charterszolgáltatásai nagyrészt kiegészítik egymást”<sup>(35)</sup>. Különösen azért, hogy fontos spanyol, portugál és görög célállomásokat hagytak ki, a táblázat azt a valótlán benyomást kelti, hogy a műveletek átfedése a Transavia és a Martinair között csak korlátozott mértékű. A 39. oldalon az a hivatkozás, hogy a szolgáltatások kiegészítő jellegűek, nem értelmezhető úgy, hogy ez csak a repülőgépek méretére vonatkozik, tekintetbe véve a szövegösszefüggést, amelyben ezt a kijelentést tették – közvetlenül a táblázat előtt. Továbbá az a kijelentés, hogy a Transavia olyan célállomásokkal tevékenykedik, amelyek „mások”, mint a Martinairéi, azt a téves benyomást támasztja alá, amelyet az olvasó a táblázatból nyer.
- (36) Ennek a valótlán információnak a megadása durva hanyagság volt. Még akkor is, ha elfogadjuk a felek magyarázatát a Transavia fedélzeti magazinjának használatát illetően, nagyfokú hanyagságról van szó. Egy fedélzeti magazin egy marketing- és promóciós brosúra, amelynek pontossága nem szükségképpen garantált. A feleknek megbízhatóbb információs forrást kellett volna használniuk, mint például a Transavia belső statisztikáit, vagy a Transavia menetrendjét, amelyet később a Bizottságnak megküldtek. Mivel a Transavia teljes mértékben ellenőrzött leányvállalat, ez az információ készen állt a KLM számára.
- (37) Ennek megfelelően az, hogy a KLM nem tudott helyes információt adni ezzel a ponttal kapcsolatban, olyan

jogsértés, amelyre pénzbírság szabható ki a vállalatfúziós rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint.

### 2. Tájékoztatás a Transavia menetrend szerinti járatiról

- (38) Minden olyan információ elhagyása, amely azt jelzi, hogy a Transaviának vannak menetrend szerinti járatok földközi-tengeri célállomásokra, és hogy a Transavia értékesít férőhelyeket utazásszervezőknek, a Transaviáról szóló tájékoztatást mind félrevezetővé, mind valótlanná teszi a vállalatfúziós rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében.
- (39) Az, hogy nem utaltak a Transavia menetrend szerinti földközi-tengeri járataira, a CO-nyomtatványban megadott többi információ szövegkörnyezetében nem egyszerű kihagyás, hanem – ahogyan a fentiek (a III. és IV. szakaszokban) kifejtik – jelentősen félrevezeti az olvasót, mivel a valós tényekről torzított képet ad. Ily módon a tájékoztatás egyszerre valótlán és félrevezető, a vállalatfúziós rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében.

- (40) A Bizottság nem zárhatja ki annak lehetőségét, hogy a KLM szándékosan tartotta vissza az információkat a Transavia menetrend szerinti járatairól. Legalábbis nagyfokú hanyagságról van szó, mivel a tájékoztatás, annak fontossága és az a követelmény, hogy azt a CO-nyomtatványon kell megadni ismertek a KLM előtt, vagy ismereteknek kellett lenniük.
- (41) Ennek megfelelően az, hogy a KLM elmulasztotta bevenni ezeket az információkat, szintén jogsértés, amelyre vonatkozóan pénzbírság szabható ki.

## VI. PÉNZBÍRSÁGOK KISZABÁSA

- (42) A vállalatfúziós rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint a Bizottság a vállalkozásokra 1 000 euró és 50 000 euró közötti pénzbírságot szabhat ki, amikor szándékosan vagy hanyagságból valótlán vagy félrevezető tájékoztatást adnak meg a vállalatfúziós rendelet 4. cikke alapján tett bejelentésben. A 14. cikk (3) bekezdése szerint a pénzbírság összegének megállapításakor a Bizottságnak figyelembe kell vennie a jogsértés jellegét és súlyosságát. A Bizottság ennek megfelelően figyelembe veszi a súlyosbító vagy enyhítő körülményeket.

### 1. A jogsértés jellege

- (43) A KLM által elkövetett jogsértés valótlán és félrevezető tájékoztatás megadásának formáját öltötte, a vállalatfúziós rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében. Ennek a valótlán és félrevezető tájékoztatásnak a megadása legalábbis durva hanyagság volt.

### 2. A jogsértés súlyossága

- (44) A vállalatfúziós rendelet megsértését a KLM részéről súlyos jogsértésnek kell tekinteni, az alábbiakban ismertetett okok miatt:

<sup>(34)</sup> A bejelentés 47. oldala.

<sup>(35)</sup> A bejelentés 39. oldala.

a) A valótlan vagy félrevezető tájékoztatás fontossága

(45) A felek közötti, az egyes célállomásokat illető, bármiféle átfedéssel kapcsolatos tájékoztatás nyilvánvalóan fontos a művelet versenyjogi értékelése szempontjából. Ez független attól, hogy a vonatkozó piac egyedi útvonalakból áll-e vagy az összes vagy bizonyos földközi-tengeri célállomásokból. Azok a Transavia-célállomások, amelyeket nem említettek meg, fontos spanyol, portugál és görög üdülési célállomások, amelyek nagy számban vonzanak utasokat. Az a tájékoztatás, amely szerint a Transavia minden fontos Martinair-célállomáson is működik, fontos a Martinair és a Transavia közötti tényleges verseny mértékének megítélésében is, különösen, ha a felek ismételt nyilatkozatainak összefüggésében szemléljük, miszerint a Martinair és a Transavia tevékenysége egymást kiegészíti<sup>(36)</sup>.

(46) Az a tájékoztatás, hogy a Transavia sok fontos üdülési célállomásra működtet menetrend szerinti és charterjáratokat, szintén nyilvánvalóan fontos a Transavia piaci pozíciójának megítéléséhez. Tekintet nélkül arra, hogy a menetrend szerinti járatokra eladott férőhelyek részét képezik-e a vonatkozó termékpiacnak, az a tájékoztatás, hogy a Transavia jelentős menetrend szerinti tevékenységgel rendelkezik chartercélállomásaira, fontos a Transavia piaci erejének meghatározásához azoknál az útvonalaknál.

b) Enyhítő tényezők, amelyeket a KLM vetett fel

(47) A KLM hangsúlyozza, hogy több megbeszélése volt a Bizottsággal a bejelentés előkészítése érdekében, hogy megvitatta a bejelentés több tervezetét azokon a megbeszéléseken, és jóhiszeműen tartotta magát a Bizottság által tett javaslatokhoz és megjegyzésekhez. Rámutat arra is, hogy egy ilyen ügyben a bejelentés nagyon összetett, a könnyen elérhető adatok hiánya miatt. A KLM továbbá megállapítja, hogy nem bizonyosodott be, miszerint „valótlan vagy félrevezető” tájékoztatást adott volna, de mindenesetre, az ügy sajátos körülményeit tekintetbe véve, semmiféle ilyen rendelkezés nem vehető alapul egy pénzbírság kiszabásához. A Bizottság nem tudja osztani ezt a nézetet, az alábbiakban ismertett okokból.

i. A Transavia chartercélállomásai

(48) A kifogási nyilatkozathoz fűzött megjegyzéseiben a KLM a Transavia chartercélállomásainak kihagyását adminisztrációs hibaként<sup>(37)</sup> magyarázza. A KLM emellett úgy érvel, hogy a tévedésnek nyilvánvalónak kellett lennie bárki számára, aki a bejelentést megvizsgálja.

(49) A KLM úgy érvel, hogy a kérdéses táblázat a CO-nyomatvány szövegébe csak a Bizottság kérésére került be, és a folyamatban lévő 1998-as nyári szezonra részletes adatok a piaci részarányról még nem álltak rendelkezésre. A bejelentés 40. oldalán szereplő táblázat nem mellékletként vagy az ennek a határozatnak a 26. bekezdésében említett SH&E-tanulmányban foglalt tájékoztatás frissítéseként jelenik meg. Ez egy illusztráció, amely a KLM-nek

azt a kijelentését követi, hogy a Transavia és a Martinair tevékenységei „nagyreszt egymást kiegészítik”. A KLM-nek az a felvetése, hogy ezt a táblázatot csak a tanulmánnyal összefüggésben lett volna szabad olvasni, megalapozatlan, és ott nincs még egy utalás sem a tanulmányra.

(50) A KLM-nek az a felvetése, hogy a táblázat valótlansága nyilvánvaló volt, szintén megalapozatlan. Ha a kérdéses chartercélállomások kihagyását a KLM nem vette észre, holott sokkal jobb ismeretekkel rendelkezik tevékenységeiről, mint bárki más, ez bizonyára nem volt olyan nyilvánvaló tévedés, hogy bármely alapos olvasó észrevehette volna.

(51) A KLM hangsúlyozza, hogy nem állt szándékában információt visszatartani a Bizottságtól, és hogy az adminisztrációs hiba komolyságát a Bizottság eltúlozza. Mindazonáltal annak megmagyarázása, hogy a KLM miként gyűjtött információkat a Transavia chartercélállomásairól, a nemtörődömség magas fokát mutatja. A tájékoztatást egy fedélzeti magazinra alapozni – nem pedig egy megbízhatóbb forrásra – a szükséges információk gondos kiválasztására vonatkozó kötelesség súlyos elhanyagolását jelenti, különös tekintettel arra a tényre, hogy a Transavia teljes mértékben ellenőrzött leányvállalat.

ii. A Transavia menetrend szerinti tevékenysége

(52) A KLM úgy érvel, hogy soha nem csinált titkot a Bizottsággal fenntartott kapcsolatairól során abból a tényből, hogy a KLM-csoport, beleértve a Transavia leányvállalatot is, menetrend szerinti járatokat üzemeltet általában Európában és ezen belül a földközi-tengeri térségbe. Azt is kijelenti, hogy több információt nyújtott volna a Transavia menetrend szerinti járatáról, ha a Bizottság kérte volna azt a bejelentést megelőző tárgyalásokon. A KLM hivatkozik az SH&E-tanulmányra, amely szerinte világossá teszi, hogy az összes holland üdülésre utazó személy 47%-a menetrend szerinti járatot vesz szabadságra. A KLM kijelenti, hogy elképzelhetetlen lenne, ha ezeknek az utasoknak nagy részét nem tulajdonítanák a KLM-csoportnak.

(53) A bejelentést megelőző találkozókra folytatott megbeszélések főként a piac meghatározásának tisztázására irányultak. A Bizottság elfogadja, hogy mivel a KLM nem magyarázta el, hogy a Transaviának jelentős férőhely-értékesítése van menetrend szerinti járatainak szervezett utazásokkal foglalkozó irodák számára, a Bizottság eredetileg nem vette fontolóra, hogy ezeket a tevékenységeket figyelembe kell venni a piac meghatározásának céljaira. Ez nem szünteti meg azonban a KLM-nek azt a kötelességét, hogy teljes körű tájékoztatást adjon ezekről a tevékenységekről, legalábbis a CO-nyomatvány 6.2. kérdésére válaszolva<sup>(38)</sup>. Ezen túlmenően az SH&E-tanulmányban

<sup>(36)</sup> A bejelentés 32. és 39. oldala, az 1998. szeptember 9-i levél 5. oldala.

<sup>(37)</sup> Lásd ennek a határozatnak a (24) bekezdését.

<sup>(38)</sup> Ilyen információt az 1998. december 21-i bejelentésben adtak meg.

megadott információk az összes holland üdülni utazó személyre vonatkoznak, nem pedig csak azokra az ügyfelekre, akik szervezett utazást vásárolnak egy utazásszervezőtől. Ezért abból a tájékoztatásból nem lehetett azt megállapítani, hogy a Transavia menetrend szerinti járatain férőhelyeket értékesít szervezett utazásokat kínáló irodáknak. Az a mód, ahogyan a Transaviára vonatkozó tájékoztatást bemutatták, valamennyi benyújtott változatban, nem valószínűsítette, hogy a Bizottság részéről ilyen kérdések merülnek fel. A Transavia bemutatása mindig „charterszolgáltatóként” történt. Azt az információt, hogy a Transavia menetrend szerinti járatokat is üzemeltet, csak a bejelentés végleges változatában, a 45. oldal 11. lábjegyzetében adták meg, amely a Transaviának a KLM törzsutasprogramjában való részvételére vonatkozott. Ezt az információt a korábbi tervezetek nem tartalmazták. Ezért az az érv, hogy a Bizottság kérhette volna, vagy kérnie kellett volna ezt az információt, megalapozatlan.

- (54) A KLM továbbá azt állítja, hogy a menetrend szerinti járatokkal kapcsolatos információ nem változtatta meg a KLM piaci részarányát, és ezért ennek az információnak az elhagyása nem releváns. A társaság tényleges piaci részaránya azonban csak egyik eleme annak, hogy piaci erejét megmérjék. Az, hogy a Transavia menetrend szerinti szolgáltatásokat nyújt olyan célállomásokra, amelyeket charteralapon is kiszolgál, nyilvánvalóan olyan tényező, amely hozzájárul erejéhez azokon az útvonalakon, és ezért releváns a Bizottság értékelése számára a versenyről, a fúzióval összefüggésben. Ennek megfelelően az ügynek a Bizottság részéről történő érdemi megítélését, valamint az esetleg szükséges megoldások jellegét és terjedelmét valószínűleg befolyásolja az, amit tud (vagy nem tud) azoknak a tevékenységeknek a meglétéről, valamint azok jellegéről és terjedelméről.
- (55) Például, ha valóban az lenne a helyzet, hogy a Transaviának nem lenne menetrend szerinti tevékenysége azokra a célállomásokra, akkor lehetne úgy érvelni, hogy viszonylag könnyű lenne más, menetrend szerinti légitársaságok számára az ilyen tevékenységeket megkezdni, a férőhelyeket magánszemélyeknek és utazásszervezőknek értékesíteni, és hogy ebből következően a fúziót meg engedni. Hasonlóképpen, ha megállapítást nyer egy lehetséges domináns pozíció megléte az érintett útvonalak némelyikén, egy olyan megoldás, amely kizárólag a Martinair tevékenységeire összpontosít, vagy a Transavia chartertevékenységére, elégtelen lehet, hiszen az nem hatna ki a Transavia által azokon az útvonalakon a Transavia menetrend szerinti járataira az utazásszervezőknek megvalósított jelentős értékesítést, illetve nem venné figyelembe azt.
- 3. A pénzbírság összege**
- (56) A vállalatfúziós rendelet szerint kezdeményezett eljárásokban nagyon fontos, hogy a fúzióban részt vevő felek teljes körű tájékoztatást nyújtsanak, amikor bejelentésüket leadják. Ezek a korlátozások azt jelentik, hogy a cégeknek különösen gondosaknak kell lenniük, amikor a fúzió részleteit megadják.
- (57) A jelen esetben a KLM olyan tájékoztatást adott meg, amely valótlan és félrevezető volt, és a KLM legalábbis durván hanyag volt. Továbbmenve, az információ nyilvánvalóan fontos volt a művellet versenyjogi megítélése szempontjából.
- (58) A KLM a valós információt nem saját kezdeményezésére adta meg, hanem csak a Bizottság vizsgálatának eredményeként. A további Transavia-chartercélállomásokkal kapcsolatos teljes körű tájékoztatást csak egy információkérésre válaszolva benyújtott tájékoztatásból lehetett megszerezni, amelyet végül szóban megerősítettek. Azt a tájékoztatást, hogy a Transavia menetrend szerinti járatokat üzemeltet földközi-tengeri célállomásokra, az információkérés eredményeként adták meg. Azt a tényt, hogy a KLM menetrend szerinti járataira utazásszervezőknek férőhelyeket értékesít, ugyanolyan gazdasági feltételekkel, mint charterjárataira, és ennek a tevékenységnek a fontosságát teljes mértékben csak az 1998. december 21-i bejelentés erősítette meg, illetve a Bizottság ezt követő vizsgálata a bejelentésben foglalt tájékoztatásról.
- (59) A KLM magatartásának megítélésében azt is észben kell tartanunk, hogy a KLM nagy európai társaság, amely jelentős üzleti tevékenységet folytat Európában. A KLM-nek voltak már tapasztalatai a vállalatfúziós rendelet szerinti bejelentéssel kapcsolatban.
- (60) Enyhítésképpen a KLM azt vetette fel egy összefoglalóban, ahogyan azt részletesebben a 47–55. bekezdés ismerteti, hogy az állítólagos jogsértések nem voltak előre megfontoltak, hogy a Bizottságnak képesnek kellett volna lennie arra, hogy a hiányzó információt meghatározza, és azt kérje a bejelentést megelőző időszakban (ami ebben az esetben meglehetősen hosszúra nyúlt), illetve, hogy a hiányzó információ nem volt meghatározó az ügy kimenetele szempontjából.
- (61) A Bizottság nézete szerint csak kis súllyal eshetnek latba ezek a felvetések a jogsértés súlyosságára gyakorolt hatásukat illetően, és ezáltal a kiszabandó pénzbírság összegének megállapítása során. Nincs bizonyíték arra, hogy a jogsértések szándékosak voltak, és a KLM részvétele a bejelentést megelőző kapcsolattartásban a Bizottsággal azt jelzi, hogy legalábbis szeretett volna gondoskodni arról, hogy a bejelentés elfogadható legyen. Mindazonáltal annak felelőssége, hogy az összes releváns információt biztosítsák, a KLM-é volt, és nem tanúsított kellő gondosságot ennek a feladatnak az elvégzése során. A jogsértésekkel kapcsolatos hanyagság mértéke nagyon jelentős, mindkét előfordulásnál. A KLM-nek nem lett volna szabad egy fedélzeti magazinra támaszkodnia döntő információknál, amilyenek a Transavia chartercélállomásaira vonatkozóak. Megadhatta volna a tájékoztatást a Transavia menetrend szerinti járatairól, és fel kellett volna mérnie ennek jelentőségét, még akkor is, ha nincs konkrét kérdés vagy emlékeztető a Bizottság részéről. Ezenkívül minden bizonnyal lehetséges, hogy amennyiben a Bizottság nem azonosította be a hiányzó információ egyik elemét sem, annak folytatólagos hiánya hatott volna a fúzióval kapcsolatos érdemi döntésre, és olyan módon, amiből a KLM hasznot húzhatott volna.

(62) A fentiek alapján, valamint figyelembe véve az ügy körülményeit, a Bizottság egy 40 000 eurós pénzbírság kiszabását tartja helyénvalónak a KLM-re, a vállalatfúziós rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Ezennel egy 40 000 eurós pénzbírság kiszabására kerül sor a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) számára, a 4064/89/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján, valótlán és félrevezető tájékoztatás megadása miatt a Bizottság számára annak a rendeletnek az alapján 1998. szeptember 1-jén benyújtott bejelentésben.

*2. cikk*

Az 1. cikkben említett pénzbírságot az erről a határozatról szóló értesítéstől számított három hónapon belül kell megfizetni, az Európai Bizottságnak a Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond Point Schuman 5, B-1040 Brüsszelnél vezetett 310-0933000-43 sz. számlájára.

Ennek az időszaknak a leteltével automatikusan kamat fizetendő, amelynek mértéke az Európai Központi Bank által repóműveleteire alkalmazott kamatláb annak a hónapnak az első munkanapján, amelyben a határozat elfogadásra került, vagyis 3 %, plusz 3,5 százalékpont, ami 6,5 %-ot tesz ki.

*3. cikk*

Ennek a határozatnak a címzettje:

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV  
Amsterdamseweg 55  
NL-1182 GP Amstelveen

Kelt Brüsszelben, 1999. december 14-én.

*a Bizottság részéről*

Mario MONTI

*a Bizottság tagja*

---