ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 20ής Ιουλίου 1999
για μια διαδικασία σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου
(Ηλεκτρονική Έκδοση Εισιτηρίων)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 2068]

(Το κείμενο στην γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/618/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, σχετικά με τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό 323/1999 [2], και ιδίως το άρθρο 16 παράγραφος 2,

το γεγονός ότι, δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89, δόθηκε η δυνατότητα στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση να γνωστοποιήσει τις απόψεις της επί των αντιρρήσεων που προέβαλε η Επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ, ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Η καταγγελία

(1) Με επιστολή χρονολογημένη στις 9 Ιανουαρίου 1997, ο πωλητής συστημάτων SABRE Travel Information Network («SABRE») κατήγγελλε ότι η Deutsche Lufthansa AG (στο εξής «Lufthansa») παραβιάζει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 (κώδικας συμπεριφοράς), με την έννοια ότι παρέχει κίνητρα στους συνεργαζόμενους πελάτες να χρησιμοποιούν την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων για τις εσωτερικές πτήσεις της Lufthansa. Αυτό είχε αρνητικές επιπτώσεις για όσους συνεργαζόμενους πελάτες συναλλάσσονται μόνο με ταξιδιωτικούς πράκτορες που χρησιμοποιούν το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) START AMADEUS (του οποίου η Lufthansa είναι εν μέρει κάτοχος), αφού είναι το μοναδικό ηλεκτρονικό σύστημα έκδοσης εισιτηρίων. Αντίγραφο της καταγγελίας εστάλη στη Lufthansa στις 20 Ιανουαρίου 1997, από την οποία ζητήθηκε να υποβάλει τις παρατηρήσεις της εντός μηνός. Η Lufthansa υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 19 Φεβρουαρίου 1997.

(2) Η SABRE κατήγγειλε ότι η Lufthansa αμέλησε να της παράσχει τις πληροφορίες και τις τεχνικές προδιαγραφές που χρειάζονται για να είναι σε θέση να εκδίδει ηλεκτρονικά τα εισιτήρια για τη Lufthansa και ότι αυτό υπονομεύει σοβαρά την ικανότητα της SABRE να προσελκύει και να έχει σταθερούς συνδρομητές. Η SABRE έχει αναπτύξει δικό της τρόπο ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, που λειτουργεί σύμφωνα με τα βιομηχανικά πρότυπα που έχουν συμφωνηθεί από όλες τις αεροπορικές εταιρείες μέλη της IATA (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Εταιρειών). Η SABRE έκρινε ότι οι προαναφερθείσες ενέργειες της Lufthansa είχαν ως αποτέλεσμα να παρακωλύεται ο θεμιτός ανταγωνισμός στη γερμανική αγορά ΗΣΚ.

(3) Μετά από προκαταρκτική εκτίμηση της καταγγελίας, η Επιτροπή εξέδωσε στις 16 Δεκεμβρίου 1997 ανακοίνωση των αιτιάσεων κατά της Lufthansa. Η Lufthansa απάντησε στις 3 Μαρτίου 1998. Τα κύρια επιχειρήματα της Lufthansa ήταν ότι τα κίνητρα σκοπό είχαν να ενθαρρυνθεί το καταναλωτικό κοινό και οι συνδρομητές να αποδεχθούν την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων και όχι να θιγούν τα ανταγωνιστικά ΗΣΚ και ότι για να είναι δυνατόν να διατεθεί ένα νέο τεχνολογικό προϊόν σε όλα τα άλλα ΗΣΚ χρειάζεται κάποια μεταβατική περίοδος. Επίσης, η αεροπορική εταιρεία διαχώρισε βάσει του κώδικα τα εισιτήρια από τις υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς υποστηρίζοντας ότι τα εισιτήρια δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 1, το οποίο απαγορεύει την παροχή κινήτρων. Η Lufthansa έθεσε ζητήματα σχετικά με δικαιώματα υπεράσπισης και ζήτησε ακρόαση.

[1] ΕΕ L 220 της 29.7.1989, σ. 1.
[2] ΕΕ L 40 της 13.2.1999, σ. 1.

(4) Με επιστολή της 21ης Απριλίου 1999, η SABRE πληροφορούσε την Επιτροπή ότι τα ζητήματα που αποτελούσαν της βάση της αρχικής καταγγελίας είχαν αντιμετωπιστεί ικανοποιητικά μέσω μιας νέας εμπορικής συμφωνίας με τη Lufthansa.

2. **Τα μέρη**

(5) Το ΗΣΚ γνωστό με την ονομασία «SABRE» ανήκει στη SABRE Travel Information Network of Dallas, Texas, USA, η οποία και το χειρίζεται. Η SABRE Travel Information Network ανήκει κατά 80 % στην εταιρεία AMR (AMR Corporation) στην οποία ανήκει και η American Airlines. Το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά ΗΣΚ υπολογίζεται ότι είναι 26,1 % (με βάση τον αριθμό των πρακτορείων ταξιδίων). Το μερίδιό της στη γερμανική αγορά ΗΣΚ υπολογίζεται ότι είναι 5,1 %.

(6) Η Lufthansa έχει την έδρα της στην Κολωνία της Γερμανίας και είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Κοινότητα. Το 1997, ο κύκλος εργασιών της ανήλθε σε 23 149 εκατομμύρια γερμανικά μάρκα.

(7) Η Lufthansa κατέχει το 29,2 % του κεφαλαίου της Amadeus Global Travel Distribution SA «AGTD», η οποία κατέχει και χειρίζεται το ΗΣΚ γνωστό ως «Amadeus». Η Lufthansa κατέχει επίσης το 50 % του κεφαλαίου της START Holding GmbH. Η START Holding GmbH κατέχει με τη σειρά της το 95 % της START Amadeus Vertrieb GmbH «START AMADEUS», η οποία έχει και την αποκλειστική αρμοδιότητα εμπορίας του ΗΣΚ Amadeus στη Γερμανία. Το υπόλοιπο 5 % της START AMADEUS ανήκει σε μέλη του ομίλου AGTD. Το μερίδιο του Amadeus στην παγκόσμια αγορά ΗΣΚ υπολογίζεται σε 33,8 % (με βάση τον αριθμό των πρακτορείων ταξιδίων). Το μερίδιο της START AMADEUS στη γερμανική αγορά ΗΣΚ υπολογίζεται σε 88,6 %.

3. **Ο κώδικας**

(8) Ο κώδικας εκδόθηκε από το Συμβούλιο για να ρυθμιστεί ένας τομέας που διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στη διανομή των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς. Ο κώδικας εγγυάται ότι η λειτουργία των ΗΣΚ δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ μεταφορέων που συμμετέχουν στα μέσα διανομής αυτών ούτε όσον αφορά τις τεχνικές λειτουργίες ούτε όσον αφορά τα τέλη που καταβάλλονται για τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Επίσης, δεν επιτρέπει στους μεταφορείς, ιδιοκτήτες τέτοιων συστημάτων, να αρνούνται τη διανομή των υπηρεσιών τους μέσω ανταγωνιστικών ΗΣΚ για να μην μπορούν να περιορίσουν έτσι την προσέλκυση πελατείας από τα ανταγωνιστικά ΗΣΚ.

4. **Τα γεγονότα**

α) *Ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων*

(9) Η ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων αποτελεί πρόσφατη εξέλιξη στη βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών και έχει μελετηθεί για να μην χρειάζεται πλέον η έκδοση εισιτηρίων σε χαρτί και να διευκολυνθούν έτσι οι διαδικασίες ελέγχου των εισιτηρίων στους αερολιμένες. Τα ηλεκτρονικά εισιτήρια είναι στην πραγματικότητα τίτλοι ταξιδίου που υπάρχουν μόνον στο εσωτερικό σύστημα κράτησης θέσεων ενός αερομεταφορέα. Στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ενός αεροδρομίου, ο επιβάτης παρουσιάζει τα στοιχεία ταυτότητάς του και του χορηγείται κάρτα επιβίβασης με βάση την καταχώρισή του στο σύστημα του αερομεταφορέα και όχι με βάση ένα εισιτήριο σε χαρτί. Η IATA υπολογίζει ότι το κόστος του συμβατικού εισιτηρίου σε χαρτί είναι 8 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών, ενώ το κόστος του ηλεκτρονικού εισιτηρίου κυμαίνεται από 1 έως 2 δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών. Το οικονομικό όφελος της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων οδήγησε στην ταχεία ανάπτυξή της. Ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας των ΗΠΑ, American Airlines, χρησιμοποίησε την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων κατά 40 % στα εσωτερικά της δρομολόγια το 1996.

β) *ΗΣΚ*

(10) Τα ΗΣΚ είναι ηλεκτρονικά συστήματα που περιέχουν πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για τα δρομολόγια των αερομεταφορέων, τις θέσεις, τους ναύλους και τις συναφείς υπηρεσίες, με ή χωρίς ευκολίες μέσω των οποίων: μπορεί να γίνεται κράτηση θέσεων ή να εκδίδονται εισιτήρια για ορισμένα ή για όλα τα δρομολόγια που διατίθενται στους συνδρομητές. Υπολογίζεται ότι το 85 % των πωλήσεων εισιτηρίων για προγραμματισμένα αεροπορικά δρομολόγια από ταξιδιωτικά πρακτορεία της IATA πραγματοποιείται μέσω των ΗΣΚ. Επομένως, τα ΗΣΚ είναι ουσιαστικά εργαλεία για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

(11) Σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα ΗΣΚ που λειτουργούν στην Κοινότητα (Galileo, SABRE και Worldspan), το Amadeus δεν διαθέτει δική του λειτουργία έκδοσης εισιτηρίων και για το λόγο αυτό η έκδοση εισιτηρίων πραγματοποιείται για λογαριασμό του από τοπική εταιρεία διανομής, η οποία στη Γερμανία είναι η START AMADEUS. Η START AMADEUS παρέχει τη διεπαφή μεταξύ ταξιδιωτικών πρακτόρων στη Γερμανία και του ΝΣΚ Amadeus. Όταν ένας ταξιδιωτικός πράκτορας συναλλάσσεται με έναν πελάτη, συνδέεται με το START AMADEUS για να λάβει πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια, τις θέσεις και τους ναύλους από την κεντρική μνήμη του Amadeus. Στη συνέχεια, εισάγει τα δεδομένα της κράτησης μέσω της διεπαφής START AMADEUS στο Amadeus για να εκδώσει το εισιτήριο και να φέρει σε πέρας τις σχετικές λογιστικές εργασίες.

γ) *Ανάπτυξη της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων από τη Lufthansa*

(12) Απαντώντας στην καταγγελία της SABRE, η Lufthansa, σε επιστολή της 19ης Φεβρουαρίου 1997, ανέφερε ότι η εισαγωγή της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων (ETIX) είναι πολυπλοκότατο έργο και για το λόγο αυτό η Lufthansa είχε αποφασίσει να το υλοποιήσει σε τρία στάδια. Το πρώτο στάδιο, από 1ης Μαρτίου 1996 για τη γερμανική αγορά, όπου συμπεριλαμβάνεται το START AMADEUS, το ευρύτερα χρησιμοποιούμενο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων στη Γερμανία [«ETIX für den deutschen Markt..... ETIX über das am meisten verbreitete Ticketing-Systems in Deutschland (START AMADEUS)»]. Το δεύτερο στάδιο, από 1ης Νοεμβρίου 1996 για τις διεθνείς πτήσεις on-line. Το τρίτο στάδιο, από το 1997, επέκταση στα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων. Η Lufthansa ανέφερε ότι τα δύο πρώτα στάδια ήταν αναγκαία για να μεγιστοποιηθεί ο όγκος του ETIX έτσι ώστε να αποσβεσθεί το σχετικά υψηλό αναπτυξιακό του κόστος.

(13) Η Lufthansa, σε επιστολή της προς την Επιτροπή με ημερομηνία 14 Μαΐου 1997, ανέφερε επίσης ότι «ο μόνος τεχνικά και οικονομικά δικαιολογημένος τρόπος επέκτασης του δοκιμαστικού σταδίου ήταν να συγκεντρωθούν προσωρινά οι προσπάθειες στην επέκταση της υπάρχουσας διεπαφής Lufthansa/START AMADEUS».

(14) Η Lufthansa ανέπτυξε τη λειτουργία ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων ξεκινώντας από το πρόγραμμα ελέγχου εισιτηρίων που ήδη διαθέτει. Από τον Μάιο έως τον Δεκέμβριο του 1995, το ETIX προσφέρθηκε στην αρχή δοκιμαστικά σε μια περιορισμένη ομάδα 600 ταξιδιωτικών πρακτόρων στη Γερμανία. Για να αυξηθεί ο αριθμός των πρακτόρων σε όσο το δυνατόν πιο σύντομο χρονικό διάστημα, τον Μάρτιο του 1996 μεταφέρθηκε η λειτουργία στο START AMADEUS (πρώτο στάδιο).

(15) Στην από 14 Μαΐου 1997 επιστολή της, η Lufthansa ανέφερε: «Η Lufthansa βρίσκεται σήμερα στο τελικό στάδιο εισαγωγής του προϊόντος. Μόλις οι τεχνικές συνθήκες επιτρέψουν τη διεθνή χρήση του ETIX, η Lufthansa θα χειρίζεται το ETIX μέσω άλλων ΗΣΚ.»

(16) Τον Ιούλιο του 1996, η Lufthansa ανήγγειλε ότι θα μείωνε την προμήθειά της στους ταξιδιωτικούς πράκτορες στη Γερμανία για την πώληση εισιτηρίων των εσωτερικών πτήσεων σε όλη τη γερμανική αγορά. Όμως, στην από 14 Μαΐου 1997 επιστολή της προς την Επιτροπή, η Lufthansa αντικρούει τον ισχυρισμό της SABRE σχετικά με την εκ μέρους της παροχή κινήτρων στους ταξιδιωτικούς πράκτορες για να χρησιμοποιούν το ETIX, λέγοντας ότι «... μέχρι στιγμής δεν έχει προωθηθεί τίποτε στους πράκτορες. Προς το παρόν έχει δοθεί απλώς η υπόσχεση ενός κινήτρου για το ETIX, επειδή πρόκειται να αρχίσει η λειτουργία του από τον Ιούλιο του 1997.»

(17) Σε συνάντηση που είχαν με αντιπροσώπους της Επιτροπής στις 25 Ιουλίου 1997, οι εκπρόσωποι της Lufthansa επιβεβαίωσαν ότι από 1ης Ιουλίου είχαν καταβληθεί σε ταξιδιωτικούς πράκτορες στη Γερμανία προμήθειες ύψους 0,5 % επί της τιμής κάθε ηλεκτρονικού εισιτηρίου που πωλήθηκε για πτήσεις εντός της Γερμανίας και για πτήσεις προς Παρίσι και Λονδίνο. Στην από 27 Αυγούστου 1997 επιστολή της, η Lufthansa ανέφερε ότι από 1ης Ιανουαρίου 1997 είχε αρχίσει να εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα παροχής κινήτρων σε συνεργαζόμενους πελάτες. Το κίνητρο ήταν το 1 % του ακαθάριστου εσόδου του ETIX για ποσά που υπερέβαιναν τα 50 000 DM, το 1,5 % για έσοδα άνω των 2,5 εκατομ. DM και 2 % για έσοδα άνω των 5 εκατομ. DM.

(18) Επειδή το ETIX δεν διατίθεται ούτε στη SABRE ούτε σε κανένα άλλο ΗΣΚ που λειτουργεί στη Γερμανία, τα μόνα ταξιδιωτικά πρακτορεία που μπορούσαν να αποκομίσουν τις πρόσθετες προμήθειες ήταν εκείνα που ήταν συνδρομητές του START AMADEUS.

(19) Σε επόμενη συνάντηση με αντιπροσώπους της Επιτροπής τον Ιούνιο του 1998, συζητήθηκε και πάλι το θέμα των κινήτρων. Η Lufthansa εξήγησε τότε ότι, από τον Μάιο του 1998, έξι μήνες μετά την έκδοση της ανακοίνωσης των αιτιάσεων, οι προμήθειες προς τα ταξιδιωτικά πρακτορεία αυξήθηκαν πράγματι από 0,5 % σε 1 %. Επίσης, από τον Ιανουάριο του 1998, στις εσωτερικές πτήσεις της Γερμανίας, κάθε επιβάτης που αγόραζε ηλεκτρονικό εισιτήριο απολάμβανε έκπτωσης 10 γερμανικών μάρκων, παρά το γεγονός ότι το πρόγραμμα συνεργαζόμενων πελατών έληγε τον ίδιο μήνα. Τα οικονομικά κίνητρα αυξήθηκαν για να αυξηθούν και οι πωλήσεις του ETIX, οι οποίες, σύμφωνα με τη Lufthansa, ήταν πολύ χαμηλότερες από τις δυνατότητές του.

δ) *Τα βιομηχανικά πρότυπα της IATA*

(20) Ανεξάρτητα από την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων που ανέπτυξε η Lufthansa, η IATA, ανταποκρινόμενη στην αναγνωρισμένη αναγκαιότητα να υπάρχει ένα βιομηχανικό πρότυπο για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων, δημοσίευσε προς το σκοπό αυτό μια βιομηχανικώς τυποποιημένη μέθοδο διεπαφής των ΗΣΚ με τα συστήματα των αεροπορικών εταιρειών. Τα πρότυπα εκπονήθηκαν από ομάδες εργασίας της IATA επί μία διετία. Οι αεροπορικές εταιρείες που παραβρέθηκαν στη διάσκεψη εξυπηρέτησης επιβατών της IATA στο Λος Άντζελες τον Οκτώβριο του 1996 εξέδωσαν ομόφωνα (συμπεριλαμβανομένης της Lufthansa) τις αποφάσεις αριθ. 722f και αριθ. 722g [1] για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων. Βασική συνιστώσα στη δημιουργία ενός βιομηχανικού προτύπου ήταν η θέσπιση του προτύπου μηνυμάτων ηλεκτρονικής ανταλλαγής παραστατικών στοιχείων για τη διοίκηση, το εμπόριο και τις μεταφορές («EDIFACT») για τη διαβίβαση στοιχείων δεδομένων του ETIX. Οι αποφάσεις είχαν προγραμματισθεί να τεθούν σε ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 1997. Στην από 14 Μαΐου 1997 επιστολή της, η Lufthansa παραδέχθηκε ότι τα πρότυπα «έχουν αρχίσει να ισχύουν από 1ης Ιανουαρίου 1997».

(21) Πριν ακόμη εκδοθούν οι αποφάσεις της IATA, η SABRE χρησιμοποιούσε στο σύστημά της το πρότυπο μηνυμάτων «EDIFACT» που ήταν σύμφωνο με το εσωτερικό πρότυπο της αμερικανικής ένωσης αερομεταφορέων. Επρόκειτο για βελτιωμένη έκδοση αυτού του προτύπου EDIFACT που ενσωματώθηκε στη συνέχεια με τις αποφάσεις της IATA στο πρότυπο ETIX. Αντίθετα, το πρότυπο ETIX της Lufthansa μέσω του START AMADEUS ήταν ένα καθαρά εγχώριο σύστημα που δεν χρησιμοποιούσε καθόλου το πρότυπο EDIFACT.

(22) Στην από 14 Μαΐου 1997 επιστολή της, η Lufthansa δήλωνε ότι «η Lufthansa ουδέποτε κατήργησε ή αγνόησε τα πρότυπα της IATA... Όταν η Lufthansa εκπονούσε το ETIX δεν ήταν δυνατόν να καταστρατηγήσει κανένα πρότυπο, αφού πρότυπα δεν υπήρχαν.» Θεωρεί ότι επέλεξε τη συγκεκριμένη λύση για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων διότι επρόκειτο για ένα προϊόν υψηλής ποιότητας. Στην ίδια επιστολή, η Lufthansa αναφέρει επίσης ότι «η Lufthansa δεν αρνήθηκε ποτέ να προσαρμόσει το σύστημα στα πρότυπα της IATA... Η Lufthansa επιδιώκει πάντοτε τη συνεργασία. Η πείρα που θα αποκτηθεί στο μεταξύ θα αποβεί χρήσιμη.» Απαντώντας στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, η Lufthansa ισχυρίζεται: «Μόλις έγινε γνωστό ότι επρόκειτο να εκδοθεί πρότυπο της IATA για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων, η Lufthansa άρχισε να εφαρμόζει το πρότυπο αυτό με βάση την πείρα από το δικό της σύστημα ETIX».

(23) Από την πρώτη όμως ημέρα (1η Ιανουαρίου 1997) που η Lufthansa αποδέχθηκε ως ισχύουσες τις αποφάσεις της IATA για το ETIX, καθιέρωσε το πρώτο κίνητρο για τη σύνδεση με ένα εσωτερικό σύστημα ETIX, αποκλειστικό του START AMADEUS.

[1] IATA Resolution 722f: Electronic Ticketing/Electronic Miscellaneous Documents — Airline. IATA Resolution 722g: Electronic Ticket/Electronic Miscellaneous Documents — Neutral.

ε) *Επαφές της Lufthansa με τη SABRE και άλλους πωλητές συστημάτων*

(24) Η SABRE ισχυρίζεται ότι επεδίωξε να έλθει σε συμφωνία με τη Lufthansa σχετικά με τη δυνατότητα των συνδρομητών της να εκδίδουν ηλεκτρονικά εισιτήρια για τις πτήσεις της Lufthansa. Τον Ιούνιο του 1995, τον Απρίλιο του 1996 και δύο ακόμη φορές στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις για να συζητηθεί η υπηρεσία της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων της SABRE. Τον Σεπτέμβριο του 1996, η Lufthansa δήλωσε ότι επιθυμεί να αρχίσει τη συζήτηση του θέματος στις αρχές του 1997. Η πρώτη συνάντηση πραγματοποιήθηκε στις 13 Ιανουαρίου 1997 (βλέπε στη συνέχεια).

(25) Η Lufthansa αναφέρει επίσης ότι στη συνάντηση της 13ης Ιανουαρίου 1997 η SABRE αναγνώρισε ότι κατανοεί την προσέγγιση που υιοθέτησε η Lufthansa στην ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όσον αφορά την ανάπτυξη της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων. Κρίνει επίσης ότι η ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων είναι απλώς μια λειτουργία έκδοσης εισιτηρίων και ότι είναι επομένως ανεξάρτητη από τα συνήθη ΗΣΚ.

(26) Στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 21 Μαρτίου 1997 σε απάντηση της Lufthansa, η SABRE ανέφερε και πάλι τα επιχειρήματα που περιείχε η αρχική της καταγγελία. Η SABRE πρόσθεσε επίσης, στη συνάντηση της 13ης Ιανουαρίου 1997, ότι κατανοεί πλήρως την ιεράρχηση προτεραιοτήτων της Lufthansa αλλά ότι δεν δήλωσε ότι την αποδέχεται. Επίσης, στην ίδια, συνάντηση, υπενθύμισε στη Lufthansa ότι ήταν ήδη έτοιμη ένα χρόνο πριν να εγκαινιάσει την ανάπτυξη του ETIX με τη Lufthansa αλλά ότι δεν υπήρξε συνεργασία.

(27) Τον Νοέμβριο του 1997, η SABRE και η Lufthansa κατέληξαν σε συμφωνία σχετικά με την εφαρμογή της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων. Με βάση τη συμφωνία αυτή, η Lufthansa αναλάμβανε να φέρει σε πέρας ό,τι ήταν αναγκαίο για να εγγυηθεί την εφαρμογή το αργότερο μέχρι 30 Σεπτεμβρίου 1998. Εάν όμως η SABRE ενημέρωνε γραπτώς τη Lufthansa ότι η εφαρμογή θα μπορούσε να ολοκληρωθεί μέχρι 30 Ιουνίου 1998, η Lufthansa θα έπραττε τα αναγκαία για να ανταποκριθεί στην προγενέστερη αυτή ημερομηνία. Η SABRE δεν εξέδωσε όμως σχετική ανακοίνωση και για τον λόγο αυτό η Lufthansa ολοκλήρωσε το μερίδιο των εργασιών της στις 14 Σεπτεμβρίου 1998.

(28) Στη συνέχεια η SABRE προέβη στις αναγκαίες δοκιμές μετά τις οποίες, στις 8 Δεκεμβρίου 1998, άρχισε η εκμετάλλευση της λειτουργίας ETIX στο ΗΣΚ SABRE.

(29) Ως προς τα άλλα ΗΣΚ, η Lufthansa κατέληξε σε συμφωνία με έναν πωλητή συστημάτων σχετικά με το χρονοδιάγραμμα εγκατάστασης τον Σεπτέμβριο του 1997, και οι δοκιμές επρόκειτο να αρχίσουν τον Μάρτιο του 1998. Μέχρι σήμερα όμως η εγκατάσταση δεν έχει ολοκληρωθεί. Τον Νοέμβριο του 1997 η Lufthansa απηύθυνε επιστολές στους άλλους δύο πωλητές συστημάτων ζητώντας τους να εγκαταστήσουν τη λειτουργία ETIX στα συστήματά τους. Κατά τη διάρκεια του 1998 επετεύχθη συμφωνία και η εγκατάσταση προβλέπεται να ολοκληρωθεί κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους.

(30) Σε επιστολή της με ημερομηνία 2 Νοεμβρίου 1998, η Lufthansa ενημέρωσε την Επιτροπή ότι θα καταργήσει όλα τα κίνητρα που συνδέονται με την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων στα τέλη του 1998.

(31) Στη συνέχεια η SABRE, με την από 21 Απριλίου 1999 επιστολή της, ενημέρωσε την Επιτροπή εξηγώντας ότι στις 2 Απριλίου 1999 είχε υπογράψει νέα εμπορική συμφωνία με τη Lufthansa με σκοπό να επιλυθούν τα θέματα που είχε εγείρει η SABRE στην αρχική καταγγελία.

II. **ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

(32) Απαντώντας στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, η Lufthansa ισχυρίσθηκε ότι οι ίδιες διαδικαστικές εγγυήσεις και τα δικαιώματα υπεράσπισης, όπως αυτά αναγνωρίζονται στις νομικές διαδικασίες περί ανταγωνισμού και διαφυλάσσονται μέσω των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 17/92 [1], (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 [2] και (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 [3] του Συμβουλίου, ισχύουν και για τον κώδικα συμπεριφοράς. Αιτούμενη την εφαρμογή των διατάξεων αυτών, η αεροπορική εταιρεία ζήτησε ακρόαση όπως προβλέπεται για τις διαδικασίες βάσει του κανονισμού 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής [4].

(33) Η παρούσα υπόθεση δεν εξετάζεται με βάση τα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης, σύμφωνα με τα οποία η διαδικασία ορίζεται στους προαναφερθέντες κανονισμούς, αλλά βάσει του κώδικα συμπεριφοράς. Ο κώδικας δεν προβλέπει τις ίδιες διαδικασίες, η Επιτροπή όμως έχει μεριμνήσει για να διασφαλίσει ισότιμη προστασία των δικαιωμάτων υπεράσπισης.

(34) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κώδικα συμπεριφοράς, κοινοποιήθηκε στη Lufthansa σημείωμα με τις αντιρρήσεις της Επιτροπής. Τον Φεβρουάριο του 1998, η Lufthansa συμβουλεύθηκε το φάκελο της Επιτροπής ούτως ώστε να ετοιμάσει την απάντησή της στην ανακοίνωση αιτιάσεων. Μετά την απάντηση της Lufthansa στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, η Επιτροπή, με επιστολή της 4ης Μαΐου 1998, έδωσε την ευκαιρία στην εταιρεία να αναπτύξει ευρύτερα τις απόψεις της προφορικά αλλά εκείνη δεν εκμεταλλεύθηκε τη δυνατότητα αυτή.

Εφαρμογή του κώδικα συμπεριφοράς για τα ΗΣΚ

α) *Ο κώδικας συμπεριφοράς για τα ΗΣΚ*

(35) Το άρθρο 11 του κώδικα προβλέπει ότι η Επιτροπή, κατόπιν καταγγελίας ή με δική της πρωτοβουλία, κινεί τη διαδικασία παύσης της παράβασης των διατάξεων του κανονισμού. Βάσει του άρθρου 11 λοιπόν η Επιτροπή εξέτασε την καταγγελία της SABRE κατά της Lufthansa σχετικά με τις αναφερθείσες παραβάσεις του άρθρου 8 του κώδικα.

[1] ΕΕ L 13 της 21.2.1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ L 175 της 23.7.1968, σ. 1.
[3] ΕΕ L 274 της 31.12.1987, σ. 1.
[4] ΕΕ L 127 της 20.8.1963, σ. 2268/63.

β) *Πεδίο εφαρμογής του κώδικα συμπεριφοράς για τα ΗΣΚ*

i) START AMADEUS

(36) Κατ' αρχάς είναι αναγκαίο να καθοριστεί κατά πόσον η ευκολία έκδοσης εισιτηρίων αποτελεί μέρος του «ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων» (ΗΣΚ) για τους σκοπούς του κώδικα συμπεριφοράς, καθώς και να προσδιοριστεί η θέση του START AMADEUS με βάση τον κώδικα.

Το άρθρο 2 παράγραφος στ) του κώδικα ορίζει ένα ΗΣΚ ως:

«το σύστημα κράτησης θέσεων με ηλεκτρονικό υπολογιστή που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, πληροφορίες για:

— τα δρομολόγια,

— την ύπαρξη θέσεων,

— τους ναύλους και

— τις συναφείς υπηρεσίες,

και παρέχει ενδεχομένως, αλλά όχι αναγκαστικά, τη δυνατότητα:

— να γίνονται μέσω αυτού κρατήσεις θέσεων ή

— να εκδίδονται εισητήρια,

στο βαθμό που ορισμένες ή όλες αυτές οι υπηρεσίες προσφέρονται στους συνδρομητές.»

Το άρθρο 2 σημείο ζ) προβλέπει ότι ως «μέσα διανομής» νοούνται τα μέσα που παρέχει ο πωλητής συστήματος για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τα δρομολόγια των αερομεταφορέων, την ύπαρξη θέσεων, τους ναύλους και τις συναφείς υπηρεσίες και σχετικά με την κράτηση θέσεων ή/και την έκδοση εισιτηρίων και για οποιαδήποτε άλλη συναφή υπηρεσία.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 σημείο η), ως «πωλητής συστήματος» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και οι θυγατρικές του, που είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία ή εμπορία του ΗΣΚ.

Και τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 2 σημείο λ), ως «συνδρομητής» νοείται κάθε πρόσωπο ή επιχείρηση, εκτός από τους συμμετέχοντες μεταφορείς, που χρησιμοποιεί τις δυνατότητες διανομής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς ενός ΗΣΚ στο πλαίσιο σύμβασης ή άλλης ρύθμισης με πωλητή συστήματος.

(37) Η START AMADEUS είναι η μόνη υπεύθυνη στη Γερμανία για την εμπορική διάθεση του ΗΣΚ και άρα αποτελεί πωλητή συστημάτων υπό την έννοια του άρθρου 2 σημείο η). Τα μέσα διανομής που προσφέρει η START AMADEUS στους συνδρομητές περλαμβάνουν όχι μόνον πληροφορίες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τους ναύλους (που παρέχονται από την κύρια μνήμη του Amadeus την οποία χειρίζεται η AGTD), αλλά και υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων. Εφόσον αυτά τα μέσα διανομής «προσφέρονται στους συνδρομητές», όπως αναφέρεται στην τελευταία σειρά του άρθρου 2 σημείο στ), αποτελούν μέρος του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσων, όπως αυτό ορίζεται στον κώδικα.

(38) Επίσης, στις 18 Ιουλίου 1995, η Επιτροπή έστειλε επιστολή στη START AMADEUS πληροφορώντας την ότι, εφόσον ενήργησε ως εκδότης εισιτηρίων για λογαριασμό του ΗΣΚ Amadeus, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κώδικα και ότι είχε την υποχρέωση να υποβάλλει τις δραστηριότητες έκδοσης εισιτηρίων σε λογιστικό έλεγχο κάθε χρόνο, όπως απαιτείται με βάση το άρθρο 21 α του κώδικα, το οποίο απαιτεί από τον πωλητή συστημάτων να μεριμνά για την «τεχνική συμμόρφωση του ΗΣΚ» προς ορισμένα άρθρα του κώδικα. Με την από 29 Νοεμβρίου 1995 επιστολή της, η START AMADEUS γνωστοποιούσε στην Επιτροπή το ονοματεπώνυμο του ελεγκτή που είχε διορίσει για να εγγυηθεί τη συμμόρφωση του συστήματός της προς τον κώδικα. Για τις ανάγκες αξιολόγησης της καταγγελίας, το συγκεκριμένο ΗΣΚ είναι εκείνο που διανέμεται στη γερμανική αγορά από τον πωλητή συστημάτων START AMADEUS.

ii) Lufthansa

(39) Το άρθρο 2 σημείο θ) ορίζει ως μητρικό αερομεταφορέα «κάθε αερομεταφορέα που άμεσα ή έμμεσα, μόνος ή από κοινού με άλλους, διαθέτει ή ελέγχει πραγματικά έναν πωλητή συστήματος, καθώς και κάθε αερομεταφορέα που ανήκει σε αυτόν ή βρίσκεται υπό τον πραγματικό του έλεγχο». Εφόσον η Lufthansa κατέχει το 50 % της START Holding GmbH, η οποία με τη σειρά της κατέχει το 95 % της START AMADEUS, κατέχει έμμεσα, και από κοινού με άλλους, την START AMADEUS και είναι επομένως μητρικός αερομεταφορέας.

iii) Άρθρο 2 σημεία α), β) και γ — υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς

(40) Το άρθρο 2 σημείο γ) ορίζει ως υπηρεσία αερομεταφοράς «και την απλή και τη συνδυασμένη υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς».

(41) Το άρθρο 2 σημείο α) ορίζει ως απλή υπηρεσία αερομεταφοράς «την αεροπορική μεταφορά επιβάτη μεταξύ δύο αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένων όλων των συναφών βοηθητικών υπηρεσιών και πρόσθετων παροχών που προσφέρονται προς πώληση ή/και πωλούνται ως αναπόσπαστο μέρος της εν λόγω υπηρεσίας».

(42) Το άρθρο 2 σημείο β) ορίζει ως συνδυασμένη υπηρεσία αερομεταφοράς «τον προκαθορισμένο συνδυασμό απλής υπηρεσίας αεροπορικής μεταφοράς και άλλων υπηρεσιών, μη βοηθητικών της αεροπορικής μεταφοράς, που προσφέρονται προς πώληση ή/και πωλούνται σε συνολική τιμή».

γ) *Άρθρο 8 παράγραφος 1*

(43) Το άρθρο ορίζει ότι:

«Ο μητρικός μεταφορέας δεν συνδέει, άμεσα ή έμμεσα την υπό συνδρομητού χρήση οποιουδήποτε συγκεκριμένου ΗΣΚ με την είσπραξη προμήθειας ή με άλλο κίνητρο ή αντικίνητρο για την πώληση υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς που διατίθενται στις πτήσεις του.»

(44) Ένα από τα συμπεράσματα της Επιτροπής στην ανακοίνωση των αιτιάσεων ήταν ότι τα κίνητρα που προσφέρονταν μέσω της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, όταν η διανομή του μέσου λειτουργούσε προς τους συνδρομητές του START AMADEUS, αποτελούσαν παραβίαση του άρθρου 8 παράγραφος 1.

(45) Στην απάντησή της η Lufthansa αμφισβήτησε ότι το εισιτήριο μιας αεροπορικής εταιρείας, ηλεκτρονικό ή άλλο, αποτελεί «υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς», όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, και ότι επομένως δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 1. Αυτό αφορούσε το αρχικό άρθρο 8 παράγραφος 1, πριν την αναθεώρηση του κώδικα το 1993 ([1]), όπου αναφέρονταν και τα εισιτήρια και οι υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς και επομένως συναγόταν το συμπέρασμα ότι υπήρχε πράγματι διαχωρισμός.

(46) Το άρθρο 8 παράγραφος 1 όμως αφορά την πώληση μιας υπηρεσίας αεροπορικής μεταφοράς, το γεγονός δηλαδή ότι αυτός που παρέχει την υπηρεσία (ο αερομεταφορέας) συνάπτει (άμεσα ή έμμεσα) σύμβαση μεταφοράς με ένα πελάτη με την οποία ο ίδιος ο αερομεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει τον πελάτη και ο πελάτης δέχεται να πληρώσει για τη μεταφορά του. Η σύναψη της σύμβασης αυτής μεταξύ των μερών πραγματοποιείται συνήθως με την έκδοση εισιτηρίου, ανεξαρτήτως της μορφής του εισιτηρίου (έντυπο ή ηλεκτρονικό). Επομένως, η πράξη έκδοσης ενός εισιτηρίου, παρόλο που δεν αποτελεί μέρος της εκτέλεσης της υπηρεσίας αεροπορικής μεταφοράς, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της πράξης πώλησής της και συνεπώς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 1.

(47) Επιπλέον, οιαδήποτε ερμηνεία του όρου «υπηρεσίες» που αποκλείει την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων θα στερούσε από το άρθρο 8 παράγραφος 1 μεγάλο μέρος του επιδιωκόμενου στόχου του. Η Επιτροπή βρίσκει επίσης παράδοξο το γεγονός ότι η Lufthansa, για να στηρίξει το επιχείρημά της, επικαλείται το κείμενο του πρώην άρθρου 8 παράγραφος 1, το οποίο αντικαταστάθηκε ρητά το 1993 από το νέο κείμενο που καταργεί κάθε διαχωρισμό μεταξύ υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς και έκδοσης εισιτηρίων.

(48) Το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κώδικα σκοπό έχει να αποτρέπει τον μητρικό μεταφορέα ενός πωλητή συστήματος από του να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό μεταξύ ΗΣΚ με την παροχή κινήτρων στους συνδρομητές (ταξιδιωτικούς πράκτορες) για να χρησιμοποιούν το δικό του σύστημα.

(49) Η συνεργασία και μόνον της Lufthansa, υπό την ιδιότητα του μητρικού μεταφορέα με το START AMADEUS για την εισαγωγή της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων θέτει σε μειονεκτική θέση όλα τα υπόλοιπα ΗΣΚ στη γερμανική αγορά ΗΣΚ, πράγμα που σημαίνει ότι οι προμήθειες και τα κίνητρα που προσέφερε η Lufthansa για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων μπορούσαν να αποσπασθούν μόνον από όσους χρησιμοποιούσαν το START AMADEUS. Η Lufthansa πίστευε ότι τα κίνητρα δεν συνδέονταν με τη χρήση του START AMADEUS, διότι οι πωλήσεις των δικών της υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς με άλλα (π.χ. συμβατικά) εισιτήρια από το START AMADEUS δεν θα δημιουργούσε τα κίνητρα αυτά. Επίσης, είχε την άποψη ότι τα κίνητρα δεν αποτελούσαν δέλεαρ για να χρησιμοποιείται το START AMADEUS εφόσον τα κίνητρα παρέχονταν σε όλους τους ταξιδιωτικούς πράκτορες ανεξαρτήτως του ΗΣΚ που χρησιμοποιούσαν. Η Lufthansa γνώριζε όμως ότι η εξαγγελία της σχετικά με την παροχή κινήτρων στους συνδρομητές για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων θα μπορούσε να έχει απήχηση μόνον στους συνδρομητές του συστήματος του οποίου είναι μητρικός μεταφορέας. Οι συνδρομητές όλων των υπολοίπων ΗΣΚ που λειτουργούν στη Γερμανία δεν θα μπορούσαν να επωφεληθούν του προγράμματος παροχής κινήτρων.

(50) Η Lufthansa υποστήριξε ότι η παροχή κινήτρων χρειαζόταν για να εξασφαλιστεί επιτυχής εισαγωγή του ETIX, ότι η συνεργασία ήταν αναγκαία τόσο από τεχνική άποψη όσο και από την πλευρά των ταξιδιωτικών πρακτόρων για να ενθαρρυνθούν οι πελάτες να χρησιμοποιούν την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων και ότι το ίδιο επιχείρημα ισχύει και για τους συνεργαζόμενους πελάτες και τους επιβάτες εν γένει. Η Lufthansa πρόσθεσε ότι, παρά τα κίνητρα, ο ρυθμός πωλήσεων του ETIX ήταν πολύ αργός. Ωστόσο, είτε χρειαζόταν κάποια παρότρυνση για να αρχίσει η ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων είτε όχι (το οποίο είναι ένα ερώτημα), ο κώδικας συμπεριφοράς ούτως ή άλλως απαγορεύει ξεκάθαρα τη σύνδεση της χρήσης ενός συγκεκριμένου ΗΣΚ με την αποκόμιση κινήτρων, ανεξάρτητα μάλιστα από τους λόγους των οποίων μπορεί να γίνει επίκληση για την εισαγωγή κινήτρων. Ανεξαρτήτως εάν τα κίνητρα συνιστούσαν δαπάνη ή εξοικονόμηση κόστους, η Lufthansa είχε καθήκον να μην τα περιορίζει στο δικό της μόνο ΗΣΚ, το START AMADEUS. Δεν χρειάζεται επομένως καμία τελεολογική ερμηνεία του άρθρου 8 με επίκληση του άρθρου 3 της συνθήκης, όπως έκανε η Lufthansa.

(51) Επομένως, η Lufthansa παραβίασε το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κώδικα συνδέοντας άμεσα ή έμμεσα τη χρήση του ΗΣΚ START AMADEUS απο τους συνδρομητές με την παραλαβή προμήθειας ή άλλου κινήτρου για την πώληση υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς στις εσωτερικές πτήσεις της στη Γερμανία και στις πτήσεις ανάμεσα στη Γερμανία και το Παρίσι ή το Λονδίνο.

(52) Το πρόγραμμα παροχής κινήτρων στους συνεργαζόμενους πελάτες λειτούργησε από την 1 η Ιανουαρίου 1997 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997, το πρόγραμμα παροχής κινήτρων στους ταξιδιωτικούς πράκτορες λειτούργησε από την 1η Ιουλίου 1997 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998 και το πρόγραμμα έκπτωσης για τους επιβάτες λειτούργησε από την 1η Ιανουαρίου 1998 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998. Ωστόσο, η Lufthansa έδωσε τη δυνατότητα στη SABRE να προσφέρει ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων μέχρι τις 30 Ιουνίου 1998, οπότε μετά την ημερομηνία αυτή η SABRE μπορούσε να προσφέρει ηλεκτρονικά εισιτήρια για τις πτήσεις της Lufthansa και άρα η Lufthansa έπαυε να συνδέει τη χρήση του ΗΣΚ START AMADEUS με την αποκόμιση κινήτρου. Η περίοδος της παράβασης εκτείνεται επομένως από την 1η Ιανουαρίου 1997 έως τις 30 Ιουνίου 1998.

([1]) ΕΕ L 278 της 11.11.1993, σ. 1.

III. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(53) Η Lufthansa προσέφερε κίνητρα για τη χρήση της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων κατά την πώληση υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς. Οι αποδέκτες των κινήτρων αυτών ήταν ταξιδιωτικοί πράκτορες στη Γερμανία στην περίπτωσή των εσωτερικών πτήσεων στη Γερμανία και των δρομολογίων προς Λονδίνο και Παρίσι και συνεργαζόμενοι πελάτες στην περίπτωση των πτήσεων εσωτερικού. Επίσης, προσέφερε κίνητρο σε όλους τους επιβάτες των εσωτερικών γερμανικών πτήσεων υπό μορφή ειδικής έκπτωσης 10 γερμανικών μάρκων.

(54) Η Lufthansa ανέπτυξε την υπηρεσία ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, η οποία μέχρι 30 Ιουνίου 1998 μπορούσε να διατίθεται μόνο μέσω του START AMADEUS και όχι άλλων ανταγωνιστικών ΗΣΚ. Επομένως, η δυνατότητα προσφοράς της ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων υπήρχε μόνο για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες που ήταν συνδρομητές του START AMADEUS, του οποίου η Lufthansa είναι μητρικός μεταφορέας. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή κρίνει ότι η Lufthansa παραβίασε το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κώδικα διότι συνέδεσε έμμεσα τη χρήση του START AMADEUS με την παροχή προμήθειας ή άλλου κινήτρου.

Άρθρο 16 παράγραφος 2 το κώδικα

(55) Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 του κώδικα, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει πρόστιμο στους πωλητές συστημάτων, μητρικούς μεταφορείς και συμμετέχοντες μεταφορείς ή/και συνδρομητές ύψους έως 10 % του ετήσιου κύκλου εργασιών τους για την αντίστοιχη δραστηριότητα της ενδιαφερόμενης επιχείρησης [1]. Στον καθορισμό του ύψους του προστίμου, λαμβάνεται υπόψη τόσο η σοβαρότητα όσο και η διάρκεια της παράβασης.

(56) Στην εκτίμηση της σοβαρότητας της παράβασης, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο χαρακτήρας της και ο πραγματικός της αντίκτυπος στην αγορά. Η παράβαση είχε χαρακτήρα έμμεσης, όχι άμεσης, σύνδεσης μεταξύ αποκόμισης προμήθειας και χρήσης ενός συγκεκριμένου ΗΣΚ. Μολονότι αυτό έγινε με αποκλεισμό και άρα σε βάρος των άλλων ΗΣΚ, ως προς τον πραγματικό αντίκτυπο στην αγορά, η Επιτροπή δεν κρίνει ότι η ζημία που προκλήθηκε στα υπόλοιπα ΗΣΚ ήταν τέτοια ώστε να δημιουργήσει ανυπέρβλητες δυσχέρειες στις εμπορικές τους δραστηριότητες στη συγκεκριμένη αγορά. Επίσης, οι υπόλοιποι πωλητές συστημάτων δεν απέδειξαν με σαφήνεια ότι χρειάζεται εν γένει η εφαρμογή της υπηρεσίας ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων στα συστήματά τους όσο το δυνατόν ενωρίτερα και ταχύτερα. Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης την άποψη της Lufthansa ότι τα κίνητρα ήταν αναγκαία για να ενθαρρυνθούν και οι συνδρομητές και οι επιβάτες να αποδεχθούν αυτόν το νέο τύπο εισιτηρίων προωθώντας έτσι την τεχνική πρόοδο και ότι στο τέλος του 1998 δεν υπήρχαν πλέον κίνητρα.

(57) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η παράβαση είναι σχετικά μικρή. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι είναι η πρώτη περίπτωση που ο κώδικας συμπεριφοράς οδηγεί σε επίσημη απόφαση.

(58) Από την άλλη πλευρά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Lufthansa στην πραγματικότητα αύξησε τα κίνητρα για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων τόσο σε αξία όσο και σε ποσότητα από τη στιγμή που εκδόθηκε η ακοίνωση των αιτιάσεων.

(59) Όσον αφορά τη διάιρκεια, η παράβαση διήρκεσε για σχετικά μικρό χρονικό διάστημα, το οποίο είναι δώδεκα μήνες για τα κίνητρα των συνεργαζόμενων, δώδεκα μήνες για τα κίνητρα των ταξιδιωτικών πρακτόρων και έξι μήνες για την έκπτωση στους επιβάτες.

(60) Η Επιτροπή κρίνει ότι η προαναφερθείσα παράβαση θεμελιώνει την επιβολή συμβολικού προστίμου στη Lufthansa βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 2 του κώδικα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Lufthansa AG παραβίασε το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κώδικα συμπεριφοράς για τα ΗΣΚ διότι συνέδεσε έμμεσα τη χρήση του START AMADEUS με την παροχή προμήθειας ή άλλου κινήτρου.

Η περίοδος της παράβασης εκτείνεται από την 1 η Ιανουαρίου 1997 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998 για τα κίνητρα προς τους συνεργαζόμενους πελάτες και σε ό,τι αφορά γενικότερα τους ταξιδιωτικούς πράκτορες από την 1η Ιουλίου 1997 έως τις 30 Ιουνίου 1998. Όσον αφορά την έκπτωση για τους επιβάτες, από την 1η Ιανουαρίου 1998 έως τις 30 Ιουνίου 1998.

Άρθρο 2

1. Επιβάλλεται στη Lufthansa AG πρόστιμο 10 000 ευρώ για την παράβαση που περιγράφεται στην παράγραφο 1.

2. Το πρόστιμο θα καταβληθεί σε ευρώ εντός τριών μηνών αφότου κοινοποιηθεί η παρούσα απόφαση, στον τραπεζικό λογαριασμό 310-0933000-43 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Bruxelles/Brussel.

Μετά τη λήξη της προθεσμίας, το πρόστιμο επιβαρύνεται με τόκους οι οποίοι υπολογίζονται βάσει του επιτοκίου που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα για τις συναλλαγές συνταξιοδοτικής ασφάλισης την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μήνα κατά τον οποίο εκδόθηκε η παρούσα απόφαση, προσαυξημένου κατά 3,5 ποσοστιαίες μονάδες, δηλαδή 6 %.

[1] Σε επιστολή της με ημερομηνία 27 Αυγούστου 1997, η Lufthansa εξήγησε ότι «το πρόγραμμα παροχής κινήτρων (για την ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων) περιλάμβανε τις μετακινήσεις εντός της Γερμανίας και τις μετακινήσεις προς Λονδίνο και Παρίσι». Στην προκειμένη περίπτωση αυτό νοείται ως αντίστοιχη δραστηριότητα.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Deutsche Lufthansa AG, Von-Gablenz-Straβe 2-6, D-50679 Κολωνία, Γερμανία.

Βρυξέλλες, 20 Ιουλίου 1999.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής