

Резюме на Решение на Комисията
от 12 май 2015 година
относно производство по член 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз
(Дело AT.39964 — Air France/KLM/Alitalia/Delta)
(нотифицирано под номер C(2015) 3125)
(само текстът на английски език е автентичен)
(2015/C 212/05)

На 12 май 2015 г. Комисията прие решение относно производство по член 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Съгласно разпоредбите в член 30 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета ⁽¹⁾ с настоящото Комисията публикува наименованията на страните и основното съдържание на решението, като взе предвид законния интерес на предприятията при защитата на техните търговски тайни.

Въведение

- (1) Решението прави правно обвързващи ангажиментите, предложени от Société Air France („AF“), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV („KLM“), Alitalia Società Aerea Italiana SpA („AZ“) и Delta Air Lines Inc. („Delta“) (по-нататък наричани заедно „страните“), в съответствие с член 9 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета (наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 1/2003“) в производство по член 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „Договора“). Това решение засяга така нареченото „Трансатлантическо споразумение за съвместно предприятие“, сключено между страните с цел създаване на съвместно предприятие за разпределяне на печалбите и загубите (наричано по-нататък „Споразумението за ТССП“), което включва, наред с другото, всички услуги за пътнически въздушен транспорт, предлагани от страните по маршрути между Европа и Северна Америка (наричани по-нататък „трансатлантическите маршрути“).

Процедура

- (2) На 23 януари 2012 г. Комисията започна антиitrustово производство с оглед на приемане на решение по глава III от Регламент (ЕО) № 1/2003. На 26 септември 2014 г. Комисията прие предварителна оценка (наричана по-нататък „предварителната оценка“), в която изразява своето безпокойство по отношение на конкуренцията във връзка с пазара за пътници в луксозна класа по маршрута Париж—Ню Йорк, на пазара за пътници в луксозна и стандартна класа по маршрута Амстердам—Ню Йорк и на пазара за пътници в луксозна и стандартна класа по маршрута Рим—Ню Йорк (наричани по-нататък „маршрутите, пораждащи безпокойство“) ⁽²⁾.
- (3) На 3 октомври 2014 г. страните предложиха ангажименти с цел да отговорят на първоначалните опасения, изразени от Комисията. На 23 октомври 2014 г. Комисията публикува известие в *Официален вестник на Европейския съюз* в съответствие с член 27, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1/2003, в което се съдържа резюме на делото и на предложените ангажименти и покана към заинтересованите трети страни да предоставят своите мнения (наричано по-нататък „известие за допитване до участниците на пазара“). Въз основа на мненията, получени от трети страни, на 4 май 2015 г. страните представиха подписана версия на окончателните ангажименти.
- (4) На 28 април 2015 г. беше проведено допитване с Консултативния комитет по ограничителни практики и господстващо положение, който даде положително становище. На 30 април 2015 г. служителят по изслушването публикува своя окончателен доклад.

Опасения, изразени в предварителната оценка

Оценка в съответствие с член 101, параграф 1 и член 101, параграф 3 от Договора

- (5) В предварителната оценка от 26 септември 2014 г. Комисията изрази своите предварителни опасения, че страните може да са ограничили конкуренцията по маршрута Париж—Ню Йорк по отношение на пътниците в луксозна класа и по маршрутите Амстердам—Ню Йорк и Рим—Ню Йорк по отношение на пътниците в луксозна и стандартна класа както като цел, така и като въздействие вследствие на своето сътрудничество по Споразумението за ТССП.
- (6) В своята предварителна оценка Комисията изрази предварителното си заключение, че Споразумението за ТССП има антиконкурентен характер, тъй като предвижда широкообхватно сътрудничество между страните по отношение на всички ключови параметри на конкуренцията между авиокомпаниите, в това число цени, капацитет, график и качество на услугата. В рамките на съвместното предприятие за разпределяне на печалбите и загубите независимо от използвания самолет отделните стимули на страните по трансатлантическите маршрути са заместени от общия интерес и извлечаната полза за съвместното предприятие и общо за всички страни.

⁽¹⁾ ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1.

⁽²⁾ Пазарът на луксозни услуги включва пътниците, закупуващи билети в първа класа, бизнес класа и икономична класа с гъвкави условия, а пазарът на стандартни услуги включва пътниците, купуващи билети в икономична класа с ограничени условия.

- (7) Комисията също така предварително заключи, че Споразумението за ТССП води до съществено ограничаване на конкуренцията за: i) пътници в луксозна класа по маршрута Париж—Ню Йорк и ii) пътници в луксозна и стандартна класа съответно по маршрутите Амстердам—Ню Йорк и Рим—Ню Йорк. Комисията стигна до предварителното заключение, че конкуренцията, която е съществувала между съответните страни по маршрутите, пораждащи безпокойство, преди тяхното сътрудничество, е премахната и е малко вероятно тя да бъде заменена с конкуренция от други авиокомпании поради наличието на съществени пречки за навлизане на пазара и за развитие.
- (8) Следователно според предварителното мнение на Комисията сътрудничеството между страните по силата на Споразумението за ТССП е в нарушение на член 101, параграф 1 от Договора за маршрута Париж—Ню Йорк по отношение на пътниците в луксозна класа и за маршрутите Амстердам—Ню Йорк и Рим—Ню Йорк по отношение на пътниците в луксозна и стандартна класа.
- (9) Страните не предоставиха аргументи относно създаването на ефективност по маршрутите, пораждащи безпокойство. Следователно Комисията стигна до предварителното заключение, че не е налице ефективност, която ще балансира същественото ограничение на конкуренцията, до което може да доведе Споразумението за ТССП по маршрутите, пораждащи безпокойство.

Първоначални и окончателни ангажименти

- (10) На 3 октомври 2014 г. страните предложиха ангажименти, за да разсеят опасенията на Комисията по отношение на конкуренцията, изразени в предварителната оценка. Страните предложиха:
- а) да предоставят двойки слотове за пристигане и заминаване на летището в Амстердам и/или на летищата JFK/Newark Liberty в Ню Йорк, както и на летището в Рим и/или на летищата JFK/Newark Liberty в Ню Йорк — по избор на потенциалния конкурент, за да се даде възможност на един или повече допустими конкуренти да започнат да предлагат полети или да увеличат до седем (7) нови или допълнителни седмични честоти по всеки от маршрутите Амстердам—Ню Йорк и Рим—Ню Йорк. Предложението е обвързано с някои условия, сред които и условието конкурентът да е изчерпал всички налични начини за получаване на необходимите слотове посредством общата процедура за разпределение на слотове;
 - б) да сключат споразумения за комбиниране на тарифите ⁽¹⁾ с конкурентите за пътници във всички класи по всеки от маршрутите, пораждащи безпокойство, с изключение на маршрута Париж—Ню Йорк, за който споразуменията ще се прилагат само за пътниците в луксозна класа. Допустими конкуренти са всички конкуренти, които започнат да извършват директни полети без междинно кацане или разширят тези въздухоплавателни услуги по съответния маршрут, пораждащ безпокойство, и които самостоятелно или заедно със своите партньори не използват хъб/базово летище в двете крайни точки на маршрута. В случая с маршрута Париж—Ню Йорк този ангажимент включва също и конкурентите, които вече предлагат директни полети по този маршрут;
 - в) да сключат специални разпределителни споразумения ⁽²⁾ с конкуренти за пътниците във всички класи по всеки маршрут, пораждащ безпокойство, с изключение на маршрута Париж—Ню Йорк, при който споразуменията ще включват само пътниците в луксозна класа, за полети с произход и местоназначение в Европа или в Северна Америка/Карибския басейн/Централна Америка, при условие че част от пътуването включва един от трите маршрута, пораждащи безпокойство. Допустимите конкуренти са всички конкуренти, които започнат да предлагат нови директни полети или разширят тези услуги по съответния маршрут, пораждащ безпокойство, и които самостоятелно или заедно със своите партньори не използват хъб/базово летище в двете крайни точки на маршрута. В случая с маршрута Париж—Ню Йорк този ангажимент включва също и конкуренти, които вече извършват директни полети по този маршрут;
 - г) да отворят своите програми за редовни пътници за всеки конкурент, който започне да извършва полети или разшири своите въздухоплавателни услуги по някой от маршрутите, пораждащи безпокойство, при условие че този конкурент не разполага със собствена сходна програма и не участва в никоя от програмите за редовни пътници на страните.
- (11) Страните предлагат да възложат отговорността за изпълнението на ангажиментите на доверено лице. В случай на несъгласие между кандидатстващата авиокомпания и страните относно ангажиментите страните предлагат процес за решаване на спорове, в рамките на който крайното решение по въпроса ще бъде взето от арбитражен съд.
- (12) В отговор на мненията, получени от Комисията в отговор на публикуваното известие за допитване до участниците на пазара, страните представиха подписана версия на окончателните ангажименти на 4 май 2015 г. С изключение на някои пояснения, тези изменени ангажименти се различават от първоначалните ангажименти само по отношение на обхвата на ангажимента за специални разпределителни споразумения. Географският обхват на този ангажимент беше

⁽¹⁾ Споразумението за комбиниране на тарифите позволява на конкурента (или на туристическата агенция) да предлага двупосочен полет на група пътници, за които се прилага ангажиментът, като в това се включват директните полети, които в една посока се извършват от една от страните, а в обратната посока — от конкурента.

⁽²⁾ Специалните разпределителни споразумения позволяват на допустимите конкурентни авиокомпании да получат от страните благоприятни условия за превоз на пътници, пътуващи на свързващи полети, обслужвани от страните по маршрути в Европа и Северна Америка (и избрани други страни), с цел да „захранват“ собствените трансатлантически услуги на конкурента по съответния маршрут, пораждащ безпокойство, като прехвърлят тези пътници на трансатлантическите полети на конкурента.

разширен, за да бъде включен в него трафикът с истински произход/местоназначение в Ливан и Израел, в допълнение към трафика с произход/местоназначение в Европа и Северна Америка/Карибския басейн/Централна Америка. Освен това беше включено пояснение, според което ангажиментът за специално разпределително споразумение, което предвижда право на конкурента да избере до двацет (20) минали и бъдещи маршрута, обслужвани от страните, включва също и минали и бъдещи маршрути, предлагани от страните и обслужвани от определени дъщерни дружества на страните (например KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner, полети, обслужвани от НОР, взети на мокър лизинг от AF, и свързващи полети, предлагани под марката Delta Connection).

Оценка и пропорционалност на предложените ангажименти

- (13) Ангажиментите в техния окончателен вид са достатъчни да отстранят опасенията, изразени от Комисията в нейната предварителна оценка, и са пропорционални. Те улесняват навлизането на конкуренти или разширяването на тяхната дейност по маршрутите, пораждащи безпокойство, като намаляват пречките за навлизане и развитие и укрепват услугите на конкурентите, предоставяйки им достъп до свързващ трафик и възможност за сключване на споразумения за комбиниране на тарифите и споразумения за сътрудничество по програми за редовни пътници.
- (14) По отношение на маршрутите Амстердам—Ню Йорк и Рим—Ню Йорк Комисията приема, че съчетанието от ангажиментите за слотове, от една страна, заедно с ангажиментите за комбиниране на тарифите, специалните разпределителни споразумения и програмите за редовни пътници, от друга страна, е подходящо и достатъчно за премахване на опасенията по отношение на конкуренцията, установени в предварителната оценка. По-специално условията, предвидени по отношение на ангажиментите за слотовете, ги правят достатъчно ефективни и атрактивни, за да насърчат конкурентите да ги приемат в действителност, като в същото време останалите ангажименти ще насърчат конкурентите да повишат устойчивостта на своите услуги. Що се отнася до маршрута Париж—Ню Йорк, Комисията отбелязва, че конкурентите обслужват повече честоти дневно отколкото страните взети заедно и че неотдавна конкурентите са успели да добавят честоти по този маршрут. Следователно Комисията счита, че ангажиментите за споразумение за комбиниране на тарифите, специално разпределително споразумение и програми за редовни пътници, предложени от страните както за съществуващите конкуренти, така и за нови такива, са подходящи и достатъчни да разсеят нейните опасения във връзка с този маршрут.

Заклучение

- (15) С решението ангажиментите, предложени от засегнатите предприятия, стават правно обвързващи за тях.
 - (16) С оглед на окончателните ангажименти, предложени от страните, Комисията смята, че вече не съществуват основания за действие от нейна страна. Решението се прилага за период от десет години от датата на неговото приемане.
-