

**Resumen de la Decisión de la Comisión**  
**de 23 de mayo de 2013**  
**relativa a un procedimiento con arreglo al artículo 101 del tratado de funcionamiento de la Unión Europea**

**(Asunto AT.39595 — Continental/United/Lufthansa/Air Canada)**

[notificada con el número C(2013) 2836 final]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(2013/C 201/09)

El 23 de mayo de 2013, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Con arreglo a lo previsto en el artículo 30 del Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 1/2003 del Consejo <sup>(1)</sup>, la Comisión publica los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas por que no se revelen sus secretos comerciales.

### Introducción

- (1) La Decisión hace jurídicamente vinculantes los compromisos ofrecidos por Air Canada (AC), United Airlines, Inc. (UA) <sup>(2)</sup> y Deutsche Lufthansa AG (LH) (conjuntamente «las Partes»), con arreglo al artículo 9 del Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 1/2003 en un procedimiento de conformidad con el artículo 101 del Tratado. La presente Decisión se refiere al acuerdo (acuerdo A++) concluido entre las partes en relación con la creación de una empresa en participación con ingresos compartidos (empresa en participación A++) que abarca, entre otros, todos los servicios de transporte aéreo de pasajeros de las partes en las rutas entre Europa y América del Norte.

### Procedimiento

- (2) El 8 de abril de 2009, la Comisión incoó el procedimiento de investigación formal con vistas a adoptar una decisión con arreglo al capítulo III del Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 1/2003. El 10 de octubre de 2012, la Comisión adoptó un análisis preliminar.
- (3) El 11 de diciembre de 2012, las partes propusieron compromisos para despejar las dudas preliminares de la Comisión sobre el mercado de referencia. El 21 de diciembre de 2012 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* un anuncio, de conformidad con el artículo 27, apartado 4, del Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 1/2003, en el que se resumía el asunto y los compromisos propuestos y se invitaba a los terceros interesados a presentar sus observaciones. A raíz de las observaciones recibidas de terceros, el 15 de mayo de 2013, las partes presentaron la versión firmada de los compromisos definitivos.
- (4) El 7 de mayo de 2013, se consultó al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes, que emitió un dictamen favorable. El 8 de mayo de 2013, el Consejero Auditor presentó su informe final.

### Dudas suscitadas en el análisis preliminar

*Evaluación con arreglo al artículo 101, apartado 1, y al artículo 101, apartado 3, del Tratado*

- (5) En el análisis preliminar de 10 de octubre de 2012 se expusieron las dudas preliminares de la Comisión de que las partes hubieran podido restringir la competencia en el mercado *Premium* <sup>(3)</sup> en la ruta Fráncfort–Nueva York, tanto por objeto como por efecto, a través de su cooperación en el marco del acuerdo A++.
- (6) La Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que, por su propia naturaleza, el acuerdo A++ pretendía restringir la competencia y tenía el potencial para ello. Ello se debe a que la cooperación de las partes en la empresa en participación A++ eliminaba completamente la competencia entre estas partes en parámetros esenciales de la competencia, como el precio y la capacidad. En el contexto de la empresa en participación con ingresos compartidos y neutra en cuanto a las aeronaves empleadas, los incentivos específicos de las aerolíneas asociadas fueron sustituidos por el interés y beneficio comunes de la empresa en participación.
- (7) La Comisión también consideró con carácter preliminar que la cooperación de las partes en el marco del acuerdo A++ provocó efectos negativos apreciables para los pasajeros *Premium* en la ruta Fráncfort–Nueva York, pues era más que probable que la competencia que existía entre LH y CO antes de la cooperación en la empresa en participación A++ no fuera sustituida por competencia por parte de competidores de las partes como consecuencia de las sustanciales barreras de entrada y expansión.
- (8) Por lo tanto, desde el punto de vista preliminar de la Comisión, la cooperación entre las partes en virtud del acuerdo A++ en la ruta Fráncfort–Nueva York en lo que se refiere a los pasajeros *Premium* era incompatible con el artículo 101, apartado 1, del Tratado.

<sup>(1)</sup> DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

<sup>(2)</sup> En 2010, se fusionaron Continental Airlines (CO) y United Air Lines (asunto COMP/M.5889 — United Air Lines/Continental Airlines). El 31 de marzo de 2013 culminó la fusión entre estas dos compañías aéreas. CO era una de las partes de la investigación *antitrust* en este asunto hasta la fecha de finalización de la fusión.

<sup>(3)</sup> El mercado *Premium* incluye a los pasajeros de primera clase, clase *business* y clase flexible económica.

- (9) Las partes alegaron que el acuerdo A++ produce eficiencias tanto para los pasajeros que viajan en la ruta que plantea dudas como para los usuarios que viajan en rutas de enlace anteriores y posteriores. La Comisión decidió ampliar la prueba de las eficiencias fuera del mercado establecida en el apartado 43 de las Directrices relativas a la aplicación del artículo 101, apartado 3, del Tratado. Con arreglo a esta prueba ampliada, las eficiencias fuera del mercado en mercados vinculados se pueden considerar en la evaluación competitiva, siempre que beneficien a los consumidores que también resulten perjudicados por la cooperación. Esta evaluación no implica, por tanto, que se compensen los perjuicios ocasionados a un grupo de clientes, por un lado, con las ventajas de otro grupo, por el otro.
- (10) En el marco de la prueba ampliada, las partes deben demostrar, en primer lugar, que la ruta que plantea dudas y sus rutas de enlace anterior y posterior están vinculadas. Es necesario demostrar la existencia de un considerable grado de uniformidad entre los grupos de consumidores que viajan en la ruta que plantea dudas y estas rutas de enlace anterior y posterior, y que en ellas existe un flujo bidireccional de eficiencias. En segundo lugar, las partes deben cuantificar las eficiencias en las rutas de enlace anterior y posterior que benefician a los consumidores que también viajan en la ruta que plantea dudas. Por último, se ha de verificar que las eficiencias alegadas (tanto dentro como fuera del mercado) cumplan todas las demás condiciones del artículo 101, apartado 3, del Tratado en lo relativo a mejoras de eficiencia, participación equitativa de los consumidores, carácter indispensable de las restricciones, e imposibilidad de eliminar la competencia.
- (11) Tras la evaluación de las eficiencias presentada por las partes en el marco de la prueba ampliada, se llegó a la conclusión, sin embargo, de que, con arreglo al artículo 101, apartado 3, del Tratado, era probable que el nivel de eficiencias demostradas (tanto dentro como fuera del mercado) fuera insuficiente para compensar los probables efectos negativos significativos derivados de la restricción de la competencia de conformidad con el artículo 101, apartado 1, del Tratado.
- (12) El 11 de diciembre de 2012, las partes propusieron compromisos para despejar las dudas preliminares de la Comisión en relación con los pasajeros *Premium* en la ruta Fráncfort–Nueva York. Las partes ofrecieron:
- liberar pares de franjas horarias a la llegada y a la salida en el aeropuerto de Fráncfort o en el JFK y el Newark Liberty de Nueva York, a elección del competidor, para poder operar hasta una frecuencia diaria más (y hasta tres frecuencias diarias si los servicios de terceros existentes en esta ruta se suprimen); esta oferta está sujeta a una serie de condiciones, entre ellas la de que el competidor ha de agotar todos los esfuerzos razonables para obtener las franjas horarias necesarias mediante el procedimiento general de asignación de franjas; las partes tampoco tienen que liberar más de un par de franjas horarias en el aeropuerto JFK de Nueva York;
  - suscribir acuerdos de combinación de tarifas con los competidores para los pasajeros de la clase *Premium* <sup>(1)</sup>; los competidores elegibles son todos los que operan o han empezado a operar nuevos servicios directos o un número mayor de servicios directos en la ruta Fráncfort–Nueva York y no disponen de un centro de operaciones en ambos extremos de la ruta;
  - suscribir acuerdos especiales de prorrateo para el tráfico con un origen y un destino en Europa/Israel o Norteamérica/Caribe/América Central, siempre que parte del viaje incluya la ruta Fráncfort–Nueva York <sup>(2)</sup>; los competidores elegibles son todos los que han empezado a operar nuevos servicios directos o un número mayor de servicios directos en la ruta Fráncfort–Nueva York, y que, ni solos ni en combinación con otros socios de su alianza, no explotan un centro de operaciones en ningún extremo de la ruta Fráncfort–Nueva York;
  - abrir sus programas de fidelización a un competidor que inicie o aumente sus servicios en la ruta, si éste no dispone de un programa semejante y no participa en ninguno de los programas de fidelización de las partes.
- (13) Las partes proponen que un administrador sea el responsable de supervisar la aplicación de los compromisos. En caso de desacuerdo entre un nuevo competidor y las partes sobre los compromisos, las partes proponen un proceso de resolución de litigios en el que un tribunal de arbitraje decida en última instancia al respecto.
- (14) En respuesta a las observaciones de la prueba de mercado, las partes presentaron la versión firmada de los compromisos definitivos el 15 de mayo de 2013. Excepto algunos ajustes y aclaraciones de carácter técnico, estos compromisos revisados difieren de los ofrecidos inicialmente, especialmente por lo que respecta al alcance del compromiso del acuerdo especial de prorrateo. El alcance del compromiso se ha ampliado de quince a veinte rutas en las que las partes ofrecerán acceso a los competidores a su tráfico de tránsito, siempre que se cumplan determinadas condiciones.

### Compromisos iniciales y definitivos

- (12) El 11 de diciembre de 2012, las partes propusieron compromisos para despejar las dudas preliminares de la Comisión en relación con los pasajeros *Premium* en la ruta Fráncfort–Nueva York. Las partes ofrecieron:

- liberar pares de franjas horarias a la llegada y a la salida en el aeropuerto de Fráncfort o en el JFK y el Newark Liberty de Nueva York, a elección del competidor, para poder operar hasta una frecuencia diaria más (y hasta tres frecuencias diarias si los servicios de terceros existentes en esta ruta se suprimen); esta oferta está sujeta a una serie de condiciones, entre ellas la de que el competidor ha de agotar todos los esfuerzos razonables para obtener las franjas horarias necesarias mediante el procedimiento general de asignación de franjas; las partes tampoco tienen que liberar más de un par de franjas horarias en el aeropuerto JFK de Nueva York;

### Evaluación y proporcionalidad de los compromisos propuestos

- (15) En su forma definitiva los compromisos son suficientes para responder a las dudas preliminares manifestadas por la Comisión en su análisis preliminar, sin ser desproporcionados. Los compromisos facilitan la entrada o expansión en la ruta Fráncfort–Nueva York a los pasajeros

<sup>(1)</sup> Los acuerdos de combinación de tarifas contemplan la posibilidad de que un competidor (o agencias de viajes) ofrezca viajes de ida y vuelta a los pasajeros *Premium*, que incluye, por tanto, un servicio sin escalas prestado en un trayecto por una de las partes y en el trayecto de vuelta por dicho competidor.

<sup>(2)</sup> Los acuerdos especiales de prorrateo permiten a las compañías aéreas interesadas obtener de las partes condiciones favorables para transportar pasajeros en tránsito en vuelos de las partes en rutas de corta distancia en Europa y América del Norte (y algunos otros países) con el fin de «nutrir» sus propios servicios transatlánticos en la ruta Fráncfort–Nueva York mediante la transferencia de estos viajeros a sus propios vuelos trasatlánticos.

*Premium* al rebajar las barreras de entrada o expansión, y reforzar los servicios existentes de los competidores. Su objetivo es ofrecer a los competidores mejor acceso al tráfico de tránsito y la posibilidad de suscribir con las partes acuerdos de combinación de tarifas y acuerdos de cooperación en materia de programas de fidelización de viajeros.

- (16) La Comisión considera que, en lo que respecta a las franjas horarias, el alcance de los compromisos definitivos es suficiente y adecuado para que sean efectivas y lo suficientemente atractivas para fomentar su utilización efectiva. Ello es especialmente cierto si se combina con los demás elementos de los compromisos definitivos, como los acuerdos de combinación de tarifas y los acuerdos especiales de prorrateo. El compromiso de combinación de tarifas mitigará la desventaja de frecuencias de los competidores en relación con las partes al hacer posible que los competidores ofrezcan más frecuencias combinadas. Hará que los servicios de los competidores sean más atractivos para los pasajeros *Premium* y, por tanto, no solo mejorará la sostenibilidad a largo plazo de los competidores exis-

tentes sino que también reducirá las barreras a la entrada de nuevos competidores. El compromiso en relación con los acuerdos especiales de prorrateo permitirá que todo nuevo competidor disponga del acceso necesario al tráfico de tránsito de las partes en condiciones ventajosas a ambos extremos de la ruta. Reducirá la ventaja de que gozan las partes frente a nuevos operadores por el hecho de disponer de un centro de operaciones, con lo que incentivará la entrada de competidores.

### Conclusión

- (17) La Decisión convierte en jurídicamente vinculantes para las empresas los compromisos propuestos por ellas.
- (18) Habida cuenta de los compromisos definitivos ofrecidos por las partes, la Comisión considera que ya no hay motivos que justifiquen su intervención. La Decisión será vinculante durante un período de diez años a partir de su fecha de adopción.