

**Resumen de la Decisión de la Comisión
de 12 de mayo de 2015
relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de
la Unión Europea**

(Asunto AT.39964 — Air France/KLM/Alitalia/Delta)

[notificada con el número C(2015) 3125]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(2015/C 212/05)

El 12 de mayo de 2015, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo ⁽¹⁾, la Comisión publica por la presente 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 Société Air France (en lo sucesivo, «AF»), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (en lo sucesivo, «KLM»), Alitalia Societ  Aerea Italiana SpA (en lo sucesivo, «AZ») y Delta Air Lines, Inc. (en lo sucesivo, «Delta») (conjuntamente, «las Partes»), en virtud del artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo («Reglamento 1/2003») en un procedimiento de conformidad con el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («el Tratado»). La presente Decisión se refiere a los acuerdos celebrados entre las Partes en relación con la creación de una empresa en participación con beneficios y pérdidas compartidos denominado Acuerdo para la creación de una empresa en participación transatlántica (el «Acuerdo TAJV»), que abarca, entre otras cosas, todos los servicios de transporte aéreo de pasajeros operados por las Partes en las rutas entre Europa y Norteamérica (en lo sucesivo, «las rutas transatlánticas»).

Procedimiento

- (2) El 23 de enero de 2012, la Comisión incoó un procedimiento antimonopolio con miras a adoptar una decisión con arreglo al capítulo III del Reglamento (CE) n° 1/2003. El 26 de septiembre de 2014, la Comisión adoptó un análisis preliminar, en el que exponía sus inquietudes en materia de competencia en relación con el mercado de gama alta París-Nueva York, los mercados de gama alta y básica Ámsterdam-Nueva York y los mercados de gama alta y básico Roma-Nueva York («las rutas en cuestión») ⁽²⁾.
- (3) El 3 de octubre de 2014, las Partes propusieron compromisos para despejar las dudas preliminares de la Comisión. El 23 de octubre de 2014, la Comisión publicó una Comunicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de conformidad con el artículo 27, apartado 4, del Reglamento 1/2003, en la que se resumía el asunto y los compromisos propuestos y se invitaba a los terceros interesados a presentar sus observaciones («la Comunicación de la prueba de mercado»). Tras las observaciones recibidas de terceros, el 4 de mayo de 2015 las Partes presentaron la versión firmada de los compromisos definitivos.
- (4) El 28 de abril de 2015, se consult  al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes, que emitió un dictamen favorable. El 30 de abril de 2015, el Consejero Auditor presentó su informe final.

Dudas suscitadas en el análisis preliminar

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

- (5) En el análisis preliminar de 26 de septiembre de 2014 se expusieron las dudas preliminares de la Comisión de que las Partes hubieran podido restringir la competencia en la ruta París-Nueva York en relación con los pasajeros de gama alta y en las rutas Ámsterdam-Nueva York y Roma-Nueva York en relación con los pasajeros de gama alta y básica, tanto por objeto como por efecto, a través de su cooperación en el marco del Acuerdo TAJV.
- (6) En su análisis preliminar, la Comisión llegó a la conclusión provisional de que el Acuerdo TAJV tiene un objeto contrario a la competencia, ya que prevé una amplia cooperación entre las Partes en todos los parámetros clave de competencia entre líneas aéreas, como precios, capacidad, horarios y calidad del servicio. En el contexto de la empresa en participación con beneficios y pérdidas compartidos y neutra en cuanto a las aeronaves empleadas, los incentivos específicos de las Partes en las rutas transatlánticas son sustituidos por el interés y beneficio comunes de la empresa en participación y de todas las Partes conjuntamente.

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ El mercado de gama alta incluye a los pasajeros de primera clase, clase business y clase flexible económica, mientras que el mercado básico incluye a los pasajeros de clase económica con restricciones.

- (7) La Comisión también consideró provisionalmente que el Acuerdo TAJV produce el efecto de restringir apreciablemente la competencia, por lo que se refiere a: i) los pasajeros de gama alta en la ruta París-Nueva York y ii) los pasajeros de gama alta y básica en las rutas Ámsterdam-Nueva York y Roma-Nueva York, respectivamente. La Comisión concluyó provisionalmente que la competencia que existía entre las Partes en las rutas en cuestión antes de su cooperación desaparece y es poco probable que sea sustituida por la competencia de otras compañías aéreas, debido a los importantes obstáculos de entrada y expansión.
- (8) Por lo tanto, la Comisión considera de manera preliminar que la cooperación entre las Partes en virtud del Acuerdo TAJV infringe el artículo 101, apartado 1, del Tratado en la ruta París-Nueva York en relación con los pasajeros de gama alta y en las rutas Ámsterdam-Nueva York y Roma-Nueva York en relación con los pasajeros de gama alta y básica.
- (9) Las Partes no han aducido argumentos sobre la creación de eficiencias en relación con las rutas en cuestión. Por lo tanto, la Comisión concluye provisionalmente que no hay eficiencias que puedan compensar la restricción apreciable de la competencia que es probable que resulte del Acuerdo TAJV en las rutas en cuestión.

Compromisos iniciales y definitivos

- (10) El 3 de octubre de 2014, las Partes propusieron compromisos para despejar las dudas en materia de competencia expresadas en el análisis preliminar. Las Partes ofrecieron:
- a) Liberar pares de franjas horarias de llegada y de salida en el aeropuerto de Ámsterdam y/o los aeropuertos de Nueva York JFK/Newark Liberty, así como en el aeropuerto de Roma y/o los aeropuertos de Nueva York JFK/Newark Liberty —a elección del competidor— a fin de permitir a uno o más competidores elegibles operar o incrementar hasta siete (7) frecuencias nuevas o adicionales semanalmente en cada par Ámsterdam-Nueva York y Roma-Nueva York. La oferta está sujeta a determinadas condiciones, entre ellas la de que el competidor haya agotado todos los esfuerzos razonables para obtener las franjas horarias necesarias mediante el procedimiento general de asignación de franjas.
 - b) Suscribir acuerdos de combinación de tarifas ⁽¹⁾ con los competidores para todas las categorías de pasajeros en cada ruta en cuestión, salvo en París-Nueva York, en la que los acuerdos solo incluirán a los pasajeros de gama alta. Los competidores elegibles son todos los competidores que comienzan a operar nuevos servicios directos o un número mayor de servicios directos en la ruta en cuestión, y que, solos o en combinación con sus socios de una alianza, no disponen de un centro de operaciones en ambos extremos de la ruta. En el caso de París-Nueva York, este compromiso se refiere también a los competidores que ya operan en la ruta servicios directos.
 - c) Suscribir acuerdos especiales de prorrateo ⁽²⁾ con los competidores para todas las categorías de pasajeros en cada ruta en cuestión, excepto París-Nueva York, en la que los acuerdos incluirán solo a los pasajeros de gama alta, para el tráfico con origen y destino en Europa o Norteamérica/Caribe/América Central, siempre que parte del viaje incluya una de las tres rutas en cuestión. Los competidores elegibles son todos los competidores que comienzan a operar nuevos servicios directos o un número mayor de servicios directos en la ruta en cuestión, y que, solos o en combinación con sus socios de una alianza, no disponen de un centro de operaciones en ambos extremos de la ruta. En el caso de París-Nueva York, este compromiso se refiere también a los competidores que ya operan en la ruta servicios directos.
 - d) Abrir sus programas de fidelización a un competidor que inicie o aumente sus servicios en cualquiera de las rutas en cuestión, si este no dispone ya de un programa propio semejante y no participa todavía en ninguno de los programas de fidelización de las Partes.
- (11) Las Partes proponen que un administrador sea el responsable de supervisar la aplicación de los compromisos. En caso de desacuerdo entre una compañía aérea solicitante y las Partes sobre los compromisos, las Partes proponen un proceso de resolución de litigios mediante el cual un tribunal de arbitraje decida en última instancia al respecto.
- (12) En respuesta a las observaciones recibidas por la Comisión tras la publicación de la Comunicación sobre la prueba de mercado, las Partes presentaron la versión firmada de los compromisos definitivos el 4 de mayo de 2015. Al margen de algunas aclaraciones, estos compromisos revisados solo difieren de los ofrecidos inicialmente en lo que respecta al alcance del compromiso del acuerdo especial de prorrateo. El ámbito geográfico de este compromiso se

⁽¹⁾ Un acuerdo de combinación de tarifas permite a un competidor (o a las agencias de viajes) ofrecer viajes de ida y vuelta a un grupo de pasajeros cubiertos por el compromiso, que incluyan, por tanto, un servicio sin escalas prestado en un trayecto por una de las Partes y en el trayecto de vuelta por el competidor.

⁽²⁾ Los acuerdos especiales de prorrateo permiten a las compañías aéreas competidoras elegibles obtener de las Partes condiciones favorables para transportar pasajeros que viajan en vuelos de conexión operados por las Partes en rutas en Europa y Norteamérica (y otros países seleccionados) con el fin de «alimentar» los propios servicios transatlánticos del competidor en la ruta en cuestión de que se trate, mediante la transferencia de estos pasajeros a los vuelos transatlánticos del competidor.

ha ampliado y ahora incluye el tráfico con origen/destino reales en Líbano e Israel, además del tráfico con origen o destino en Europa o Norteamérica/Caribe/América Central. Por otra parte, se ha añadido una aclaración por la que el compromiso del acuerdo especial de prorrateo, que incluye un derecho del competidor de seleccionar hasta veinte (20) rutas de enlace anteriores y posteriores operadas por las Partes, también incluye rutas de enlace anteriores y posteriores comercializadas por las Partes y operadas por algunas de las filiales de las Partes (es decir, KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner, vuelos arrendados con tripulación por AF operados por HOP y vuelos de conexión comercializados con la marca Delta Connection).

Evaluación y proporcionalidad de los compromisos propuestos

- (13) En su forma definitiva los compromisos son suficientes para disipar las inquietudes manifestadas por la Comisión en su análisis preliminar, sin ser desproporcionados. Facilitan la entrada o la expansión en las rutas en cuestión al reducir las barreras de entrada o expansión y reforzar los servicios de los competidores, concediéndoles acceso al tráfico de tránsito y la posibilidad de suscribir acuerdos de combinación de tarifas y acuerdos de cooperación en materia de programas de fidelización.
- (14) En las rutas Ámsterdam-Nueva York y Roma-Nueva York, la Comisión considera que la combinación de los compromisos relativos a las franjas horarias, por una parte, junto con los compromisos sobre acuerdos de combinación de tarifas, acuerdos especiales de prorrateo y programas de fidelización, por otra, es adecuada y suficiente para resolver los problemas de competencia señalados en el análisis preliminar. En particular, las condiciones asociadas a los compromisos relativos a las franjas horarias hacen que sean efectivas y lo suficientemente atractivas para animar a los competidores a usarlas realmente, mientras que los demás compromisos permitirán a los competidores aumentar la sostenibilidad de sus nuevos servicios. Por lo que se refiere a la ruta París-Nueva York, la Comisión señala que los competidores operan más frecuencias diarias que las Partes conjuntamente y que han podido añadir recientemente frecuencias en la ruta. Por lo tanto, la Comisión considera que los compromisos ofrecidos por las Partes en cuanto a acuerdos de combinación de tarifas, acuerdos especiales de prorrateo y programas de fidelización, tanto para los nuevos competidores como los ya existentes, son adecuados y suficientes para disipar sus dudas sobre esta ruta.

Conclusión

- (15) La Decisión convierte en jurídicamente vinculantes para las empresas los compromisos propuestos por ellas.
- (16) 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 la fecha de su adopción.
-