

Sintesi della decisione della Commissione**del 12 maggio 2015****relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea****(Caso AT.39964 — Air France/KLM/Alitalia/Delta)**

[notificata con il numero C(2015)3125]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(2015/C 212/05)

Il 12 maggio 2015 la Commissione ha adottato la decisione relativa a un procedimento ai sensi dell'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Conformemente alle disposizioni dell'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio ⁽¹⁾, la Commissione con la presente pubblicazione indica i nomi delle parti interessate ed il contenuto essenziale della decisione, tenuto conto del legittimo interesse delle imprese a che non vengano divulgati segreti aziendali.

Introduzione

- (1) La decisione rende giuridicamente vincolanti gli impegni proposti da Société Air France («AF»), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV («KLM»), Alitalia Società Aerea Italiana SpA («AZ») e Delta Air Lines, Inc. («Delta») (in seguito denominate collettivamente «le parti») ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio in un procedimento ai sensi dell'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in seguito denominato «il trattato»). La presente decisione riguarda gli accordi conclusi tra le parti per la costituzione di un'impresa comune (*joint venture*) transatlantica per la ripartizione dei profitti e delle perdite, denominata «Transatlantic Joint Venture Agreement» (in seguito denominato «l'accordo TAJV») e concernente, tra l'altro, tutti i servizi di trasporto aereo di passeggeri operati dalle parti sulle rotte tra l'Europa e il Nord America (in seguito denominate «le rotte transatlantiche»).

Procedimento

- (2) Il 23 gennaio 2012 la Commissione ha avviato un procedimento in materia di intese (*antitrust*) al fine di adottare una decisione a norma del capitolo III del regolamento (CE) n. 1/2003. Il 26 settembre 2014 la Commissione ha adottato una valutazione preliminare (in seguito denominata «la valutazione preliminare»), in cui formula le riserve della Commissione sul piano della concorrenza rispetto al mercato premium sulla rotta Parigi-New York, al mercato premium e non-premium sulla rotta Amsterdam-New York e al mercato premium e non-premium sulla rotta Roma-New York (in seguito denominate «le rotte interessate») ⁽²⁾.
- (3) Il 3 ottobre 2014 le parti hanno proposto di assumersi impegni per risolvere i problemi individuati in via preliminare dalla Commissione. Il 23 ottobre 2014 la Commissione ha pubblicato una comunicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, a norma dell'articolo 27, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1/2003, nella quale sintetizzava il caso e gli impegni proposti e invitava i terzi interessati a presentare le loro osservazioni (in seguito denominata «la comunicazione sul test di mercato»). A seguito delle osservazioni formulate dai terzi, il 4 maggio 2015 le parti hanno presentato la versione firmata degli impegni finali.
- (4) Il 28 aprile 2015 è stato interpellato il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti, il quale ha espresso parere favorevole. Il 30 aprile 2015 il consigliere-auditore ha presentato la sua relazione finale.

Riserve espresse nella valutazione preliminare*Valutazione ai sensi dell'articolo 101, paragrafi 1 e 3, del trattato*

- (5) La valutazione preliminare del 26 settembre 2014 ha indicato le riserve preliminari della Commissione sulla possibile restrizione alla concorrenza operata per oggetto e per effetto dalle parti in virtù della cooperazione prevista dall'accordo TAJV in relazione alla rotta Parigi-New York in relazione ai passeggeri premium e alla rotta Amsterdam-New York in relazione ai passeggeri premium e non-premium.
- (6) Nella sua valutazione preliminare, la Commissione ha concluso in via provvisoria che l'accordo TAJV ha finalità anticoncorrenziali, in quanto prevede un'ampia cooperazione tra le parti in tutti i principali parametri di concorrenza, tra cui il prezzo, le capacità, gli orari e la qualità del servizio. Nell'ambito della *joint venture* per la ripartizione degli utili/delle perdite, neutrale rispetto all'aeromobile utilizzato, gli incentivi individuali sulle rotte transatlantiche sono stati sostituiti dagli interessi e vantaggi comuni della *joint venture* e dell'insieme delle parti.

⁽¹⁾ GUL 1 del 4.1.2003, pag. 1.

⁽²⁾ Il mercato premium comprende i passeggeri che acquistano biglietti di prima classe, classe business e classe economica flessibile, mentre il mercato non-premium riguarda i passeggeri che acquistano biglietti di classe economica con restrizioni.

- (7) La Commissione ha inoltre ritenuto in via provvisoria che l'accordo TAJV abbia l'effetto di limitare sensibilmente la concorrenza per i) i passeggeri del mercato premium sulla rotta Parigi-New York e ii) i passeggeri premium e non-premium sulle rotte Amsterdam-New York e Roma-New York. La Commissione ha concluso in via provvisoria che la concorrenza tra le parti sulle tratte interessate che sussisteva prima della loro cooperazione è venuta meno ed è improbabile che possa essere sostituita dalla concorrenza di altre compagnie aeree, a causa di notevoli barriere all'ingresso e all'espansione.
- (8) La Commissione ha pertanto concluso, in via preliminare, che la cooperazione tra le parti nell'ambito dell'accordo TAJV viola l'articolo 101, paragrafo 1, del trattato relativamente alla rotta Parigi-New York per i passeggeri premium e alle rotte Amsterdam-New York e Roma-New York per i passeggeri premium e non-premium.
- (9) Le parti non hanno addotto alcun argomento relativo a incrementi di efficienza in relazione alle tratte interessate. Pertanto, la Commissione ha concluso in via provvisoria che non vi sono incrementi di efficienza che possano compensare la probabile limitazione sensibile della concorrenza conseguente all'accordo TAJV sulle tratte interessate.

Gli impegni iniziali e finali

- (10) Il 3 ottobre 2014 le parti hanno proposto una serie di impegni per rispondere alle preoccupazioni in materia di concorrenza esposti nella valutazione preliminare. Le parti si erano impegnate:
- a) a rendere disponibili coppie di bande orarie di arrivo e di partenza negli aeroporti di Amsterdam e/o New York JFK/Newark Liberty, nonché presso l'aeroporto di Roma e/o negli aeroporti New York JFK/Newark Liberty, a scelta del concorrente, per consentire ad uno o più concorrenti ammissibili di operare o aumentare fino a sette (7) nuove o ulteriori frequenze settimanali su ciascuna delle rotte Amsterdam-New York e Roma-New York. Tale proposta è subordinata a determinate condizioni, inclusa quella che il concorrente abbia espletato tutti i mezzi ragionevoli per ottenere le bande orarie necessarie attraverso la relativa procedura generale di assegnazione;
 - b) a concludere accordi di combinabilità⁽¹⁾ delle tariffe con i concorrenti per tutte le categorie di passeggeri su ogni rotta interessata, ad eccezione della rotta Parigi-New York, per la quale gli accordi riguardano solo i passeggeri premium. I concorrenti ammissibili sono tutti i concorrenti che effettuano o avviano servizi diretti nuovi o potenziati sulla relativa rotta interessata e non gestiscono, singolarmente o con altri partner della loro alleanza, un hub/aeroporto di «focus city» ai due estremi della stessa rotta. Nel caso della rotta Parigi-New York, l'impegno in oggetto riguarda anche i concorrenti che già operano servizi diretti sulla rotta;
 - c) a concludere accordi speciali prorata⁽²⁾ con i concorrenti per tutte le categorie di passeggeri su ogni rotta interessata, ad eccezione della rotta Parigi-New York, per la quale gli accordi riguardano solo passeggeri premium, per il traffico con origine e destinazione in Europa e in Nord America/Caraibi/America centrale, a condizione che una parte del viaggio includa una delle tre rotte interessate. I concorrenti ammissibili sono tutti i concorrenti che effettuano o avviano servizi diretti nuovi o potenziati sulla relativa rotta interessata e non gestiscono, singolarmente o con altri partner della loro alleanza, un hub/aeroporto di «focus city» ai due estremi della stessa rotta. Nel caso della rotta Parigi-New York, l'impegno in oggetto riguarda anche i concorrenti che già operano servizi diretti sulla rotta;
 - d) ad aprire i propri programmi frequent flyer a un concorrente che avvia o espande i servizi su una qualsiasi delle rotte interessate, se quest'ultimo non dispone di un programma analogo e non partecipa già a uno dei programmi frequent flyer delle parti.
- (11) Le parti propongono inoltre di affidare a un amministratore fiduciario il controllo dell'adempimento degli impegni. In caso di disaccordo tra una compagnia aerea richiedente e le parti in merito agli impegni, le parti propongono un sistema di risoluzione della vertenza in base al quale la decisione finale spetterebbe a un collegio arbitrale.
- (12) In risposta alle osservazioni pervenute alla Commissione in seguito alla pubblicazione della comunicazione sul test di mercato, il 4 maggio 2015 le parti hanno presentato la versione firmata degli impegni finali. Ad eccezione di alcune precisazioni, questi impegni riveduti differiscono da quelli inizialmente presentati solamente per quanto riguarda la portata dell'impegno relativo agli accordi speciali prorata. Il campo di applicazione geografico

(1) Un accordo di combinabilità delle tariffe prevede che un concorrente (o agente di viaggio) possa offrire un viaggio di andata e ritorno a passeggeri interessati dall'impegno, comprendendo pertanto un servizio diretto fornito per una tratta da una delle parti e per l'altra dal concorrente.

(2) Gli accordi speciali prorata consentono alle compagnie aeree concorrenti di ottenere dalle parti condizioni favorevoli per il trasporto di passeggeri che usufruiscono di voli in coincidenza operati dalle parti sulle rotte a corto raggio in Europa e Nord America (e altri paesi selezionati) al fine di «alimentare» i servizi transatlantici del concorrente sulla relativa rotta interessata trasferendo tali passeggeri sui voli transatlantici di quest'ultimo.

dell'impegno è stato esteso al fine di coprire il traffico con origine/destinazione in Libano e Israele, oltre al traffico con origine/destinazione in Europa e in Nord America/Caraibi/America centrale. Inoltre, è stato inserito un chiarimento secondo cui l'impegno relativo agli accordi speciali prorata, che comprende il diritto del concorrente di selezionare fino a venti (20) rotte precedenti/successive servite dalle parti, include anche le rotte precedenti/successive commercializzate dalle parti e operate da determinate controllate delle parti (ossia voli operati da KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner, HOP presi a noleggio da AF, nonché voli in coincidenza commercializzati con il marchio Delta Connection).

Valutazione e proporzionalità degli impegni proposti

- (13) Nella loro forma finale, gli impegni sono sufficienti a risolvere i problemi individuati dalla Commissione nella sua valutazione preliminare, senza essere sproporzionati. Essi agevolano l'ingresso o l'espansione sulle rotte interessate, riducendo le barriere all'ingresso o all'espansione e rafforzando i servizi dei concorrenti, concedendo loro accesso al traffico in coincidenza e la possibilità di concludere accordi di combinabilità delle tariffe e accordi di cooperazione sui programmi frequent flyer.
- (14) Per le rotte Amsterdam-New York e Roma-New York, la Commissione ritiene che la combinazione tra gli impegni relativi alle bande orarie e gli impegni relativi alla combinabilità delle tariffe, agli accordi speciali prorata e ai programmi frequent flyer sia adeguata e sufficiente per risolvere i problemi di concorrenza individuati nella valutazione preliminare. In particolare, le condizioni legate agli impegni relativi alle bande orarie li rendono efficaci e sufficientemente interessanti per convincere i concorrenti a farne effettivamente uso, mentre gli altri impegni dovrebbero consentire ai concorrenti di accrescere la sostenibilità dei loro nuovi servizi. Per quanto riguarda la rotta Parigi-New York, la Commissione osserva che i concorrenti possono operare più frequenze al giorno rispetto all'insieme delle parti e che i concorrenti sono stati recentemente in grado di aggiungere frequenze sulla rotta. La Commissione ritiene pertanto che gli impegni assunti dalle parti in relazione agli accordi di combinabilità delle tariffe, agli accordi speciali prorata e ai programmi frequent flyer, sia nei confronti di concorrenti esistenti che nuovi, siano adeguati e sufficienti per rispondere alle proprie preoccupazioni su questa rotta.

Conclusioni

- (15) La decisione rende giuridicamente vincolanti gli impegni proposti dalle imprese interessate.
- (16) Alla luce degli impegni finali proposti dalle parti, la Commissione ritiene che il suo intervento non sia più giustificato. La decisione sarà vincolante per un periodo di dieci anni a decorrere dalla data di adozione.
-