



C/2024/2269

22.3.2024

**Sintesi della decisione della Commissione**

**del 17 gennaio 2024**

**relativa a un procedimento ai sensi dell'articolo 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea**

**(caso AT.40735 - Distribuzione online di biglietti ferroviari in Spagna)**

*[notificata con il numero C(2024) 135 final]*

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

(C/2024/2269)

Il 17 gennaio 2024, la Commissione ha adottato una decisione relativa a un procedimento ai sensi dell'articolo 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Conformemente al disposto dell'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio <sup>(1)</sup>, la Commissione pubblica i nomi delle parti e il contenuto essenziale della decisione, comprese le sanzioni irrogate, tenuto conto del legittimo interesse delle imprese coinvolte alla protezione dei propri segreti aziendali.

**1. INTRODUZIONE**

- (1) La decisione rende giuridicamente vincolanti gli impegni offerti da Renfe-Operadora, E.P.E. e Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. ("Renfe") a norma dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio ("regolamento n. 1/2003") nel quadro di un procedimento a norma dell'articolo 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("il trattato").

**2. PROCEDIMENTO**

- (2) Il 28 aprile 2023, la Commissione ha avviato un procedimento al fine di adottare una decisione ai sensi del capo III del regolamento (CE) n. 1/2003 e ha adottato una valutazione preliminare che espone le riserve preliminari della Commissione in materia di concorrenza.
- (3) Renfe, pur non concordando con la valutazione e i risultati preliminari della Commissione, ha presentato alla Commissione, in data 30 maggio 2023, una proposta di impegni (gli "impegni iniziali") in risposta alla valutazione preliminare.
- (4) Il 27 giugno 2023, a norma dell'articolo 27, paragrafo 4, del regolamento n. 1/2003, sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea un'esposizione sommaria del caso, gli impegni iniziali e l'invito, rivolto ai terzi interessati, a presentare osservazioni sugli impegni iniziali entro l'8 agosto 2023.
- (5) Il 29 settembre 2023, la Commissione ha informato Renfe in merito alle osservazioni inviate dai terzi interessati. Il 23 novembre 2023, Renfe ha presentato una proposta modificata degli impegni (gli "impegni definitivi").
- (6) Il 20 dicembre 2023, è stato interpellato il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti, il quale ha espresso parere favorevole.
- (7) Il 21 dicembre 2023, il consigliere-auditore ha presentato la sua relazione finale.

**3. RISERVE IN MATERIA DI CONCORRENZA ESPRESSE DALLA COMMISSIONE**

- (8) Renfe è l'operatore ferroviario storico di proprietà dello Stato spagnolo.

<sup>(1)</sup> GUL 1 del 4.1.2003, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 411/2004 (GUL 68 del 6.3.2004, pag. 1).

- (9) Nella valutazione preliminare, la Commissione è giunta alla conclusione che Renfe detiene una posizione dominante i) nel mercato a monte della fornitura di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in Spagna, dove opera come vettore ferroviario di passeggeri e ii) nel mercato a valle della vendita online di biglietti ferroviari per passeggeri in Spagna, dove opera attraverso il suo sito web, le sue applicazioni e la sua piattaforma di mobilità dōcō. Nel mercato a valle, Renfe compete con altre piattaforme di vendita di biglietti <sup>(?)</sup>.
- (10) La Commissione ha espresso in via preliminare il timore che Renfe abbia abusato della sua posizione dominante sul mercato a monte rifiutandosi di fornire alle piattaforme terze attive in Spagna l'intera gamma di biglietti, sconti e funzionalità ("contenuti") e i dati in tempo reale presenti e proposti sui propri canali di vendita online. Tale rifiuto può aver ostacolato la capacità delle piattaforme terze di creare un proprio prodotto, di innovare e di esercitare una concorrenza effettiva sul mercato a valle dei servizi di biglietteria ferroviaria online in Spagna.

#### 4. GLI IMPEGNI INIZIALI, IL TEST DI MERCATO E GLI IMPEGNI DEFINITIVI

- (11) Gli impegni iniziali proposti da Renfe possono essere così riassunti:

- *Accesso alla totalità dei contenuti e dei dati in tempo reale*: Renfe avrebbe messo a disposizione delle piattaforme terze, attraverso l'interfaccia di programmazione delle applicazioni VAV <sup>(?)</sup>, tutti i contenuti e i dati in tempo reale disponibili attualmente o in futuro sui propri canali online, compresa la piattaforma di mobilità dōcō. Gli impegni di Renfe sarebbero stati di natura dinamica e sarebbero rimasti in vigore a tempo indeterminato.
- *Rapporto look-to-book ("L2B")*: il rapporto L2B è stato definito come il rapporto tra il numero di richieste relative alla vendita di biglietti ("look") registrate sul sistema di vendita di biglietti di Renfe e il numero di vendite effettive ("book") effettuate in un determinato periodo di tempo. Renfe si era impegnata a non richiedere alle piattaforme terze una media mensile massima di L2B inferiore a 140. In alcuni casi, se una piattaforma terza avesse superato il rapporto L2B previsto, Renfe avrebbe potuto sospendere l'accesso della piattaforma al suo sistema informatico.
- *Tasso massimo di errore*: il tasso di errore è stato definito come il rapporto tra il numero di richieste di prenotazione non andate a buon fine e il numero totale di richieste di prenotazione presentate al sistema di vendita di biglietti di Renfe in un determinato periodo di tempo. Renfe si era impegnata a garantire un tasso di errore massimo, espresso come media annua, pari al 14,23 %.
- *Clausola di non elusione*: Renfe si era impegnata a non eludere in alcun modo e a non cercare di eludere direttamente o indirettamente, mediante azioni o omissioni, gli impegni.
- *Fiduciario incaricato del controllo*: Renfe si era impegnata a nominare un fiduciario incaricato del controllo che avrebbe monitorato l'attuazione degli impegni iniziali per un periodo di dieci anni e che avrebbe riferito alla Commissione in merito.

- (12) I partecipanti al test di mercato hanno accolto con favore l'obiettivo generale degli impegni iniziali, che avrebbero garantito parità di accesso ai contenuti e ai dati in tempo reale di Renfe tra le piattaforme terze e i canali di vendita digitale di Renfe. Tuttavia, essi hanno anche individuato alcune clausole che avrebbero dovuto essere modificate, per poter conseguire tale obiettivo, riguardanti in particolare l'ambito di applicazione degli impegni, le spese di accesso e vendita, il rapporto L2B e il tasso massimo di errore.

- (13) In risposta a tali osservazioni, Renfe ha presentato gli impegni definitivi, che comportano i seguenti miglioramenti fondamentali:

- *Ambito di applicazione*: gli impegni definitivi accordano parità di accesso a tutti i contenuti e ai dati in tempo reale di Renfe tra i canali di vendita online di Renfe (tra cui la piattaforma dōcō) e le piattaforme terze, indipendentemente dai canali attuali e futuri utilizzati da queste per accedere ai contenuti e ai dati in tempo reale di Renfe, con poche eccezioni. Gli impegni definitivi possono in generale essere attuati immediatamente ed efficacemente, al più tardi entro il 29 febbraio 2024. In via eccezionale, i contenuti e i dati in tempo reale di Renfe che richiedono l'avvio di una procedura di gara saranno resi accessibili entro la fine del 2024.

<sup>(?)</sup> Le piattaforme di vendita di biglietti sono imprese che forniscono servizi di vendita di biglietti ferroviari a clienti individuali e/o aziendali nell'Unione europea attraverso negozi di applicazioni software (ad esempio, Apple App Store o Google Play Store) o siti web.

<sup>(?)</sup> VAV è l'interfaccia di programmazione delle applicazioni sviluppata da Renfe per consentire l'accesso ai suoi contenuti e dati in tempo reale alle piattaforme terze e alla propria piattaforma dōcō.

- *Tariffe di vendita e di accesso*: le *tariffe di vendita* non si riferiscono direttamente alle condizioni imposte da Renfe per l'accesso delle piattaforme terze ai suoi contenuti e ai suoi dati in tempo reale e non rientrano pertanto nelle pratiche oggetto della presente decisione. Le *tariffe di accesso* sono direttamente collegate alle condizioni imposte da Renfe per l'accesso delle piattaforme terze ai suoi contenuti e ai suoi dati in tempo reale e, pertanto, sono coperte dalla clausola di non elusione, che è stata modificata e che specifica che Renfe non applicherà misure *inique, irragionevoli o discriminatorie*.
- *L2B*: le piattaforme saranno classificate in tre categorie, in base al numero mensile di richieste di disponibilità inviate al sistema di vendita di Renfe. Ad ogni categoria viene assegnato un valore massimo di L2B che può essere richiesto da Renfe. Questi valori sono ragionevoli e non ostacolano la capacità delle piattaforme terze di competere e innovare.  
  
Renfe ha inoltre modificato le clausole relative alla sospensione da parte di Renfe dell'accesso delle piattaforme terze al sistema di vendita di Renfe se queste superano il limite massimo di L2B previsto o se nella piattaforma si registra un picco anomalo del rapporto L2B. In primo luogo, gli impegni definitivi apportano chiarezza e certezza del diritto per quanto riguarda l'eccezionalità della sospensione senza preavviso in caso di picco anomalo del rapporto L2B. In secondo luogo, le piattaforme terze e le piattaforme di mobilità di Renfe subiranno lo stesso trattamento nei casi di superamento del valore massimo del rapporto L2B e in caso di picco anomalo. In terzo luogo, gli impegni definitivi chiariscono e rafforzano il coinvolgimento del fiduciario di controllo nelle eventuali procedure di sospensione.
- *Tasso di errore massimo*: Renfe ha sostanzialmente ridotto il valore proposto di tasso massimo di errore, impegnandosi a non superare, a partire dal 2024, un tasso medio annuo del 4 %. Renfe ha inoltre chiarito che il tasso di errore è calcolato sulla base di errori imputabili esclusivamente a Renfe. Oltre all'impegno relativo al tasso massimo di errore, Renfe si impegna a non superare, a partire dal 2025, un tasso massimo di non disponibilità <sup>(4)</sup> dell'1%. Ciò garantisce che la qualità dei servizi di biglietteria forniti dalle piattaforme terze non sia concretamente ostacolata dalla frequenza dei guasti al sistema di vendita di Renfe.

## 5. CONCLUSIONE

- (14) La Commissione ritiene che gli impegni definitivi rispondano efficacemente alle riserve in materia di concorrenza individuate nella sua valutazione preliminare, senza essere sproporzionati. Per giungere a tale conclusione, la Commissione ha preso in considerazione gli interessi dei terzi, ivi compresi i terzi che hanno partecipato al test di mercato.

---

<sup>(4)</sup> Il tasso di indisponibilità è il rapporto tra il numero di minuti compresi tra le ore 6 e le ore 23 durante i quali la somma delle vendite di biglietti di Renfe realizzate su tutti i canali è pari a zero e il numero totale di minuti compresi tra le ore 6 e le ore 23.