

Komisijos sprendimo santrauka**2015 m. gegužės 12 d.****dėl bylos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnį****(Byla AT.39964 – Air France / KLM / Alitalia / Delta)***(pranešta dokumentu Nr. C(2015) 3125)***(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)**

(2015/C 212/05)

2015 m. gegužės 12 d. Komisija priėmė sprendimą dėl bylos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnį. Pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003⁽¹⁾ 30 straipsnio nuostatas Komisija skelbia šalių pavadinimus ir pagrindinį sprendimo turinį, atsižvelgdama į teisėtą įmonių interesą saugoti savo verslo paslaptis.

Įvadas

- (1) Šiuo sprendimu bendrovių „Société Air France“ (toliau – AF), „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV“ (toliau – KLM), „Alitalia Società Aerea Italiana SpA“ (toliau – AZ) ir „Delta Air Lines, Inc.“ (toliau – „Delta“) (toliau kartu – šalys) pasiūlyti išpareigojimai pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 (toliau – Reglamentas 1/2003) 9 straipsnį skelbiami teisiškai privalomais byloje, kuri nagrinėjama pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis) 101 straipsnį. Šis sprendimas yra susijęs su šalių susitarimais, sudarytais siekiant sukurti bendrą dalijimosi pelnu ar nuostoliais įmonę, vadinamais Transatlantinės jungtinės veiklos susitarimu (toliau – TJV susitarimas), kuris apima, be kita ko, visas šalių teikiamas keleivinio oro transporto paslaugas maršrutais tarp Europos ir Šiaurės Amerikos (toliau – transatlantiniai maršrutai).

Procedūra

- (2) 2012 m. sausio 23 d. Komisija pradėjo antimonopolinę bylą, kad galėtų priimti sprendimą pagal Reglamento 1/2003 III skyrių. 2014 m. rugsėjo 26 d. Komisija priėmė išankstinį vertinimą (toliau – išankstinis vertinimas), kuriame išdėstytos Komisijos iškeltos konkurencijos problemos, susijusios su maršruto Paryžius–Niujorkas aukštesnės klasės keleivių rinka, maršruto Amsterdamas–Niujorkas aukštesnės ir žemesnės klasių keleivių rinkomis ir maršruto Roma–Niujorkas aukštesnės ir žemesnės klasių keleivių rinkomis (toliau – maršrutai)⁽²⁾.
- (3) Atsižvelgdamos į preliminaras Komisijos abejones, 2014 m. spalio 3 d. šalys pasiūlė išpareigojimus. 2014 m. spalio 23 d. pagal Reglamento 1/2003 27 straipsnio 4 dalį Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė pranešimą, kuriame apibendrinta ši byla ir pasiūlyti išpareigojimai, o suinteresuotosios trečiosios šalys paragintos pateikti pastabas (toliau – rinkos tyrimo pranešimas). Gavusios trečiųjų šalių pastabas 2015 m. gegužės 4 d. šalys pateikė pasirašytą galutinių išpareigojimų versiją.
- (4) 2015 m. balandžio 28 d. konsultuotasi su Konkurenciją ribojančios veiklos ir dominuojančių padėčių patariamuoju komitetu, kuris pareiškė palankią nuomonę. 2015 m. balandžio 30 d. bylas nagrinėjantis pareigūnas pateikė galutinę ataskaitą.

Išankstiniame vertinime pareikštos abejonės*Vertinimas pagal Sutarties 101 straipsnio 1 ir 3 dalis*

- (5) 2014 m. rugsėjo 26 d. išankstiniame vertinime pateiktos preliminaros Komisijos abejonės, kad šalys, bendradarbiaudamos pagal TJV susitarimą, galėjo apriboti konkurenciją maršrute Paryžius–Niujorkas aukštesnės klasės keleivių atžvilgiu ir maršrutuose Amsterdamas–Niujorkas ir Roma–Niujorkas aukštesnės ir žemesnės klasių keleivių atžvilgiu tiek tikslo, tiek poveikio aspektu.
- (6) Išankstiniame vertinime Komisija padarė preliminarų išvadą, kad TJV susitarimo tikslas yra antikonkurencinis, nes jame numatoma, kad šalys glaudžiai bendradarbiauja visais pagrindiniais su oro transporto bendrovių konkurencija susijusiais klausimais ir, be kita ko, derina kainas, pajėgumus, tvarkaraščius ir paslaugų kokybę. Bendroje dalijimosi pelnu ar nuostoliais įmonėje, kurioje vadovaujamosi neutralumo oro vežėjo atžvilgiu principu (angl. *metal-neutral*) šalių individualios paskatos transatlantiniuose maršrutuose pakeistos bendros įmonės ir visų šalių bendrais interesais ir nauda.

⁽¹⁾ OL L 1, 2003 1 4, p. 1.

⁽²⁾ Aukštesnės klasės keleivių rinka apima keleivius, perkančius pirmos klasės, verslo klasės ir lanksčius ekonominės klasės bilietus, o žemesnės klasės keleivių rinka apima keleivius, perkančius tik ekonominės klasės bilietus su apribojimais.

- (7) Komisija taip pat padarė preliminarią išvadą, kad TJV susitarimu buvo labai ribojama konkurencija i) maršrute Paryžius–Niujorkas aukštesnės klasės keleivių atžvilgiu ir ii) atitinkamai maršrutuose Amsterdamas–Niujorkas ir Roma–Niujorkas aukštesnės ir žemesnės klasių keleivių atžvilgiu. Komisija padarė preliminarią išvadą, kad konkurencija maršrutais, buvusi tarp atitinkamų šalių prieš joms pradedant bendradarbiauti, panaikinama ir dėl didelių patekimo į rinką ir plėtimosi kliūčių mažai tikėtina, kad ją pakeistų kitų oro transporto bendrovių konkurencija.
- (8) Todėl, preliminaria Komisijos nuomone, šalims bendradarbiaujant pagal TJV susitarimą pažeidžiama Sutarties 101 straipsnio 1 dalis maršrute Paryžius–Niujorkas aukštesnės klasės keleivių atžvilgiu ir maršrutuose Amsterdamas–Niujorkas ir Roma–Niujorkas aukštesnės ir žemesnės klasių keleivių atžvilgiu.
- (9) Šalys nepateikė jokių argumentų dėl veiksmingumo maršrutuose padidinimo. Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad veiksmingumas nenusveria didelio konkurencijos apribojimo, kuris, tikėtina, atsiranda maršrutuose dėl TJV susitarimo.

Pradiniai ir galutiniai įsipareigojimai

- (10) 2014 m. spalio 3 d. šalys pasiūlė priimti įsipareigojimus, kad išspręstų konkurencijos problemas, išdėstytas išankstiniame vertinime. Šalys siūlo:
- vienam ar keliems reikalavimus atitinkantiems konkurentams jų pasirinkimu suteikti atskridimo ir išskridimo laiko tarpusius Amsterdamo oro uoste ir (arba) Niujorko JFK/Newark Liberty oro uostuose, taip pat Romos oro uoste ir (arba) Niujorko JFK/Newark Liberty oro uostuose, kad jie galėtų kiekvienu maršrutu Amsterdamas–Niujorkas ir Roma–Niujorkas vykdyti ne daugiau kaip septynis (7) naujus ar papildomus skrydžius per savaitę arba iki tiek padidinti jų skaičių. Šiam pasiūlymui keliamos tam tikros sąlygos, įskaitant sąlygą, kad konkurentas pirmiausia visais tinkamais būdais turi bandyti gauti būtinus laiko tarpusius bendrąja laiko tarpusių paskirstymo tvarka;
 - su konkurentais sudaryti tarifų suderinamumo susitarimus⁽¹⁾ dėl visų klasių keleivių visais maršrutais, išskyrus maršrutą Paryžius–Niujorkas; šiam maršrutui taikomi tik susitarimai dėl aukštesnės klasės keleivių. Reikalavimus atitinkantys konkurentai yra visi konkurentai, kurie pradeda vykdyti naujus tiesioginius skrydžius atitinkamu maršrutu arba padidino tokių skrydžių skaičių ir kurie individualiai arba kartu su susivienijimo partneriais nevykdo skrydžių į centrinius oro uostus ir (arba) pagrindinius miesto oro uostus ir iš jų. Maršruto Paryžius–Niujorkas atveju šis įsipareigojimas taip pat apima konkurentus, kurie jau vykdo tiesioginius skrydžius maršrutu;
 - su konkurentais sudaryti specialius pajamų paskirstymo susitarimus⁽²⁾ dėl visų klasių keleivių visais maršrutais, išskyrus maršrutą Paryžius–Niujorkas (šiam maršrutui taikomi tik susitarimai dėl aukštesnės klasės keleivių), skrydžių, kurių išvykimo ir atvykimo vieta yra Europoje arba Šiaurės Amerikoje ir (arba) Karibų jūros regione ir (arba) Centrinėje Amerikoje, atžvilgiu su sąlyga, kad dalis kelionės apima vieną iš trijų maršrutų. Reikalavimus atitinkantys konkurentai yra visi konkurentai, kurie pradeda vykdyti naujus tiesioginius skrydžius atitinkamu maršrutu arba padidino tokių skrydžių skaičių ir kurie individualiai arba kartu su susivienijimo partneriais nevykdo skrydžių į centrinius oro uostus ir (arba) pagrindinius miesto oro uostus ir iš jų. Maršruto Paryžius–Niujorkas atveju šis įsipareigojimas taip pat apima konkurentus, kurie jau vykdo tiesioginius skrydžius maršrutu;
 - leisti konkurentui, pradedančiam vykdyti skrydžius arba didinančiam skrydžių skaičių bet kuriuo iš maršrutų, naudotis keleivių lojalumo programomis, jeigu toks konkurentas neturi panašios savo programos ir jau nedalyvauja jokioje šalių keleivių lojalumo programoje.
- (11) Šalys siūlo suteikti įgaliojimus patikėtiniui, kuris stebėtų, kaip vykdomi įsipareigojimai. Kilus paraišką teikiančios oro transporto bendrovės ir šalių ginčui dėl įsipareigojimų, šalys siūlo pradėti ginčo sprendimo procedūrą, pagal kurią galutinį sprendimą dėl ginčo priimtų arbitražo teismas.
- (12) Atsižvelgdamos į Komisijos gautas pastabas po rinkos patikrinimo pranešimo paskelbimo šalys 2015 m. gegužės 4 d. pateikė pasirašytą galutinių įsipareigojimų versiją. Be kelių patikslinimų, peržiūrėti įsipareigojimai nuo pradinių skiriasi tik įsipareigojimo dėl specialaus pajamų paskirstymo susitarimo taikymo apimties aspektu. Šio įsipareigojimo geografinė taikymo sritis buvo išplėsta, kad apimtų skrydžius, kurių tikroji išvykimo ir (arba)

⁽¹⁾ Tarifų suderinamumo susitarimu suteikiama galimybė konkurentui (arba kelionių agentams) siūlyti keliones į abi puses keleivių, kuriems taikomas įsipareigojimas, grupei, kai tiesioginį skrydį į priekį vykdo viena iš šalių, o grįžtamąjį tiesioginį skrydį – konkurentas.

⁽²⁾ Specialiais pajamų paskirstymo susitarimais reikalavimus atitinkančioms konkuruojančioms oro transporto bendrovėms suteikiama galimybė iš šalių gauti palankias sąlygas vežti jungiamaisiais skrydžiais vykstančius keleivius šalių aptarnaujamais maršrutais Europoje ir Šiaurės Amerikoje (ir kitose pasirinktose šalyse), kad konkurentai galėtų teikti savo transatlantines paslaugas atitinkamu maršrutu, perkeltiant tokius keleivius į konkurento transatlantinius skrydžius.

paskirties vieta yra Libanas ir Izraelis, be skrydžių, kurių išvykimo ir (arba) paskirties vieta yra Europoje arba Šiaurės Amerikoje, Karibų jūros regione ar Centrinėje Amerikoje. Be to, buvo įtrauktas patikslinimas, pagal kurį išpareigojime dėl specialaus pajamų paskirstymo susitarimo numatoma teisė konkurentui pasirinkti ne daugiau kaip dvidešimt (20) šalių aptarnaujamų jungiamųjų skrydžių maršrutų ir į jį įtraukti jungiamieji skrydžiai, kuriuos parduoda šalys ir aptarnauja tam tikros šalių patronuojamosios bendrovės (t. y. „KLM Cityhopper“, „Alitalia CityLiner“, HOP skrydžiai, vykdomi bendrovės AF su įgula išnuomotais lėktuvais, ir „Delta Connection“ prekės ženklo jungiamieji skrydžiai).

Pasiūlytų išpareigojimų vertinimas ir proporcingumas

- (13) Galutiniai išpareigojimai yra pakankami Komisijos išankstiniame vertinime išdėstytoms abejonėms pašalinti ir yra proporcingi. Jais palengvinama prieiga prie maršrutų arba galimybė didinti skrydžių skaičių, sumažinant prieigos arba plėtros kliūtis, ir stiprinamos konkurentų paslaugos, jiems suteikiant prieigą prie jungiamųjų skrydžių ir galimybę sudaryti tarifų suderinamumo susitarimus ir bendradarbiavimo susitarimus dėl keleivių lojalumo programų.
- (14) Dėl maršrutų Amsterdamas–Niujorkas ir Roma–Niujorkas Komisija mano, kad išpareigojimai dėl laiko tarpų, kartu su tarifų suderinamumo susitarimais ir specialiais pajamų paskirstymo susitarimais, ir išpareigojimai dėl keleivių lojalumo programų yra tinkami ir pakankami išankstiniame vertinime nustatytoms konkurencijos problemoms išspręsti. Visų pirma išpareigojimai dėl laiko tarpų yra pakankamai veiksmingi ir patrauklūs konkurentams ir galėtų juos paskatinti jais faktiškai pasinaudoti, o kiti išpareigojimai turėtų sudaryti sąlygas konkurentams padidinti savo naujų paslaugų tvarumą. Dėl maršruto Paryžius–Niujorkas Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad konkurentai vykdo daugiau skrydžių per dieną nei visos šalys kartu ir kad konkurentai neseniai sugebėjo padidinti skrydžių skaičių šiuo maršrutu. Todėl Komisija mano, kad tarifų suderinamumo susitarimas, specialus pajamų paskirstymo susitarimas ir esamiems ir naujiems konkurentams šalių pasiūlytas išpareigojimas dėl klientų lojalumo programos yra tinkamos ir pakankamos priemonės jos susirūpinimui dėl konkurencijos šiuo maršrutu pašalinti.

Išvada

- (15) Šiuo sprendimu atitinkamų subjektų pasiūlyti išpareigojimai skelbiami jiems teisiškai privalomais.
- (16) Atsižvelgdama į šalių pasiūlytus galutinius išpareigojimus, Komisija mano, kad jai nebėra pagrindo imtis priemonių. Šis sprendimas yra privalomas dešimt metų nuo jo priėmimo dienos.
-