

II

(Akty, których publikacja nie jest obowiązkowa)

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 7 kwietnia 2004 r.

odnośnie do postępowania na mocy art. 81 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, dotyczącego sprawy COMP/A.38284/D2

Société Air France/Alitalia Linee Aeree Italiane SpA ⁽¹⁾

(notyfikowana jako dokument nr K(2004) 1307)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2004/841/WE)

Dnia 7 kwietnia 2004 r. Komisja przyjęła decyzję o przyznaniu indywidualnego wyłączenia na mocy art. 81 ust. 3 Traktatu w odniesieniu do porozumienia o współpracy pomiędzy liniami lotniczymi Air France i Alitalia.

Upowszechniona wersja niniejszej decyzji dostępna jest w językach angielskim, francuskim i niemieckim (tylko tekst w języku angielskim jest autentyczny) na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html

1. STRESZCZENIE POSTĘPOWANIA

(1) Dnia 12 listopada 2001 r. linie lotnicze Air France (AF) i Alitalia (AZ) zawiadomiły Komisję o kilku porozumieniach o współpracy i zwróciły się z wnioskiem o zaniechanie podejmowania działań na mocy art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3975/87 i/lub wyłączenie na mocy art. 5 tego samego rozporządzenia ⁽²⁾.

(2) Dnia 8 maja 2002 r. streszczenie zgłoszonych porozumień zostało opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*, wzywając zainteresowane strony trzecie do zgłaszania uwag w terminie 30 dni, zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3975/87 ⁽³⁾. W odpowiedzi na tę publikację kilka linii lotniczych wyra-

ziło zainteresowanie podjęciem działań na odnośnych trasach, pod warunkiem usunięcia barier związanych z wejściem na rynek poprzez odpowiednie środki prawne.

(3) Pismo wyrażające poważne wątpliwości zostało notyfikowane przez Komisję Stronom dnia 1 lipca 2002 r., informując, że ich porozumienia o współpracy nie mogą zostać zatwierdzone w przedstawionej formie.

(4) Na podstawie zastrzeżeń wyrażonych przez Komisję i po intensywnych rozmowach Strony zgłosiły propozycje zobowiązań, które zostały opublikowane w celu zgłaszania uwag w *Dzienniku Urzędowym* dnia 9 grudnia 2003 r. w ogłoszeniu zgodnym z art. 16 ust. 3 rozporządzenia (EWG) nr 3975/87 ⁽⁴⁾. W świetle otrzymanych uwag Strony wyraziły zgodę na dalszą poprawę swoich zobowiązań.

⁽¹⁾ Informacja doradcy-audytora opublikowana w Dz.U. C 305 z 9.12.2004.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3975/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz.U. L 374 z 31.12.1987, str. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1/2003 (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1).

⁽³⁾ Dz.U. C 111 z 8.5.2002, str. 7.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 297 z 9.12.2003, str. 10.

- (5) Poprawione zobowiązania, w połączeniu z faktem, że istnieje kilka nowych podmiotów na odnośnych rynkach, są zadowalające z punktu widzenia polityki w dziedzinie konkurencji. Pod warunkiem dopełnienia tych zobowiązań przez Strony, Komisja podjęła decyzję o wyłączeniu omawianych porozumień o współpracy na okres sześciu lat.

2. POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY

- (6) Poprzez współpracę Strony pragną ustanowić daleko idący, długoterminowy, dwustronny sojusz strategiczny, którego głównymi celami są:

— *tworzenie europejskiego wielowęzłowego systemu opartego na węzłach, którymi dysponują Strony, umiejscowionych na lotniskach Charles'a de Gaulle'a w Paryżu, Fiumicino w Rzymie i Malpensa w Mediolanie, w celu wzajemnego połączenia przez Strony ogólnosiwiatowych sieci,*

— *koordynacja działań Stron w zakresie obsługi pasażerów, obejmująca częste stosowanie praktyki wspólnego używania kodów; koordynację regularnych sieci pasażerskich, sprzedaży, zarządzania dochodami; wzajemne uznanie odpowiednich programów dla często podróżujących pasażerów; koordynację marketingu; podziału wykorzystania poczekalni,*

— *współpraca w innych dziedzinach, takich jak obsługa ładunków, obsługa pasażerów, utrzymanie, zaopatrzenie, usługi gastronomiczne, informatyka, rozwój i zakup floty, szkolenie personelu i księgowość związana z dochodami.*

- (7) Ponieważ celem sojuszu pomiędzy Air France i Alitalia jest stworzenie wielowęzłowego systemu mającego na celu wzajemne połączenie ich ogólnosiwiatowych sieci, bliższa współpraca będzie miała miejsce na „osi” Francja–Włochy, obejmującej wszystkie trasy pomiędzy Francją i Włochami obsługiwane przez Air France i/lub Alitalia, z wyłączeniem krajowych lub międzynarodowych lotów spoza zakresu. W odniesieniu do osi Francja–Włochy, oprócz przedstawionej powyżej całościowej współpracy w zakresie obsługi pasażerów, Strony uzgadniają również częstotliwości i dzielą się swoimi zdolnościami przewozowymi i zarobkami.

3. OCENA

- (8) Działalności, na które wpłynie porozumienie, to regularne przewozy lotnicze pasażerów, transport lotniczy

towarów i obsługa naziemna. Projekt decyzji o wyłączeniu obejmuje tylko pierwszy obszar współpracy, tj. regularne przewozy lotnicze pasażerów. Transport lotniczy ładunków jest wyłączony z zakresu projektu decyzji, ponieważ Strony wciąż negocjują zakres współpracy w tej dziedzinie. Projekt decyzji nie odnosi się również do obsługi naziemnej, która jest poza zakresem rozporządzenia (EWG) nr 3975/87⁽¹⁾.

- (9) Komisja przyjmuje, że ogólnie sojusz przyczynia się do poprawy wytwarzanych i dostarczanych usług transportowych i do promocji rozwoju technicznego i gospodarczego. Porozumienie o współpracy prawdopodobnie przyniesie korzyści związane ze stworzeniem rozleglejszej, ogólnosiwiatowej sieci, oferującej klientom lepsze usługi w postaci zwiększonej liczby lotów bezpośrednich i pośrednich. Pomimo że wzrost wielkości linii lotniczych nie prowadzi koniecznie do redukcji kosztów z powodu stałych korzyści skali, to oszczędności mogą być uzyskane poprzez wzrost przewozów całej sieci, lepsze rozplanowanie częstotliwości, wyższy współczynnik ładunkowy itp.

- (10) Jednakże uczciwy udział konsumenta w oczekiwanych obniżkach kosztów w postaci obniżonych cen nastąpi tylko wtedy, jeśli Strony będą w dalszym ciągu podlegać wystarczającej presji konkurencyjnej na rynkach, gdzie konkurencja będzie ograniczona sojuszem.

- (11) Z oceny Komisji, działającej zgodnie z art. 81, wynika, że istnieje ryzyko wyeliminowania przez sojusz konkurencji w odniesieniu do znacznej części lotniczych usług pasażerskich dotyczących siedmiu par „miejsce wyjazdu/miejsce przeznaczenia (O&D)”⁽²⁾, tj. Paryż–Mediolan, Paryż–Rzym, Paryż–Florenceja, Paryż–Bologna, Paryż–Neapol i Mediolan–Lyon. Przed zawarciem sojuszu Air France i Alitalia były głównymi przewoźnikami na tych pokrywających się rynkach, konkurując ze sobą. W momencie zawiadomienia miały one bardzo wysokie udziały w rynku na tych siedmiu trasach łączących pary typu O&D. Dotyczy to zarówno pasażerów, dla których ważne są względy czasowe i elastyczność, jak i pasażerów, dla których ważne są względy cenowe⁽³⁾.

⁽¹⁾ Decyzja ta pozostaje zatem bez uszczerbku dla dalszej oceny tych aspektów w dziedzinie konkurencji na mocy art. 81 Traktatu.

⁽²⁾ Celem określenia właściwego rynku transportu powietrznego Komisja opracowała podejście oparte na parach typu miejsce wyjazdu/miejsce przeznaczenia [point-of-origin/point-of-destination (O&D)]. Zgodnie z tym podejściem każdą kombinację miejsce wyjazdu/miejsce przeznaczenia należy rozpatrywać jako oddzielny rynek z punktu widzenia klienta.

⁽³⁾ Wyjątek w drugiej kategorii stanowią pasażerowie pary miast Mediolan–Lyon, z uwagi na ograniczający wpływ istniejącej konkurencji ze strony innych środków transportu (transport drogowy).

- (12) Ponadto ogólnie silna pozycja Stron na rynku zabezpieczona jest przed potencjalnym wkroczeniem nowych firm poprzez znaczące bariery wejścia, spowodowane, na przykład, ograniczoną ilością czasu na start lub lądowanie na odnośnych lotniskach, liczbą częstotliwości lotów obsługiwanych przez Strony, ich wysokim udziałem w obsłudze klientów dbających o względy czasowe i połączeniem swoich programów dla często podróżujących pasażerów.
- (13) Wobec powyższego porozumienie o współpracy może być przyjęte tylko w oparciu o odpowiednie środki prawne, których głównym celem jest usunięcie obecnych barier, które utrudniają konkurentom wejście na rynek, i zapewnienie klientom uczciwego udziału w korzyściach wynikających ze współpracy.

4. ZOBOWIĄZANIA

- (14) Na podstawie zastrzeżeń wyrażonych przez Komisję w piśmie przedstawiającym poważne wątpliwości Strony złożyły propozycje zobowiązań, opublikowane dnia 9 grudnia 2003 r. w celu umożliwienia zainteresowanym stronom zgłaszania uwag. Kilka linii lotniczych oraz Brytyjski Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (*UK Office of Fair Trading*) zgłosiły swoje uwagi. W świetle tych uwag strony zgodziły się wnieść dalsze poprawki do swoich zobowiązań. Znaczej poprawie uległy w szczególności warunki dotyczące zakresu dostępnego czasu na start lub lądowanie na lotnisku CDG w Paryżu, na lotnisku Orly usunięto też ograniczenie dotyczące czasu na start lub lądowanie. Główne zasady wspomnianych zobowiązań streszczono poniżej:

Ilość czasu na start lub lądowanie do odstąpienia

- (15) Aby zaradzić niewystarczającej ilości czasu na start lub lądowanie na zatłoczonych lotniskach, Strony muszą udostępnić konkurentom pewną ilość czasu na start lub lądowanie w celu wsparcia nowych usług na siedmiu trasach, w których przypadku Komisja zidentyfikowała problemy w zakresie konkurencji. Maksymalną liczbę zakresów czasu na start lub lądowanie, która ma być odstąpiona przez Strony, w przeliczeniu na trasę, zamieszczono w Załączniku do decyzji.
- (16) Na podstawie obszernego dochodzenia Komisji dotyczącego rynku Francja–Włochy i po dokonaniu oceny uwag zgłoszonych przez strony trzecie w odpowiedzi na publikację zawiadomienia Komisji, zgodnie z art. 16 ust. 3 rozporządzenia (EWG) 3975/87, uznaje się, że ilość czasu na start lub lądowanie, którą Strony zgodziły się odstąpić dla każdej z odnośnych tras, jest wystarczająca na umożliwienie przewoźnikom bezpośrednim skutecznego konkutowania ze Stronami na tych trasach. Celem tych środków prawnych jest umożliwienie konkurentom obsługiwanie przewozów bezpośrednich, a w szczegól-

ności podjęcia konkurencji ze Stronami w zakresie przewozów na trasach typu O&D oferowanych pasażerom, dla których ważne są względy czasowe i elastyczność.

- (17) Wziąwszy pod uwagę fakt, że efektywniejsze jest zwiększenie częstotliwości istniejącej usługi niż wprowadzenie od początku nowej usługi oraz że pasażerowie, dla których ważne są względy czasowe i elastyczność, potrzebują usług o wystarczającej dziennej częstotliwości, czas na start lub lądowanie zostanie udostępniony na preferencyjnych zasadach temu przewoźnikowi, który obsługiwał będzie największą liczbę, ogółem, częstotliwości na danej trasie (włączając jego obecne usługi).

Odstąpienie czasu na start lub lądowanie na lotniskach w Paryżu i Mediolanie

- (18) Z badań Komisji nad rynkiem Francja–Włochy wynika, że lotniska Charles'a de Gaulle'a (CDG) i Orly (ORY) w Paryżu są substytucyjne pod względem zapotrzebowania na usługi przewozowe, zgłaszanego przez pasażerów typu O&D na odnośnych trasach. To samo stosuje się względem lotnisk Linate oraz Malpensa w Mediolanie.
- (19) Zastosowanie zasady proporcjonalności zazwyczaj implikuje możliwość wyboru przez Strony lotnisk, na których miałyby miejsce odstąpienie czasu na start lub lądowanie, pod warunkiem że wystarczyłoby to do rozwiązania problemów związanych z konkurencją. W obecnym przypadku jednakże Komisja zdecydowała, że, w odniesieniu do lotnisk w Paryżu, w celu zapewnienia skuteczności proponowanych środków prawnych, czas na start lub lądowanie powinien również, pod pewnymi warunkami, zostać odstąpiony na lotnisku Orly przewoźnikom, którzy już teraz oferują usługi na odnośnych trasach z tego lotniska, w celu umożliwienia im zwiększenia liczby usług. To dlatego zobowiązania stanowią, że przewoźnik ma prawo otrzymać czas na start lub lądowanie na lotnisku Orly, jeśli obsługuje on już loty na odnośnej trasie z Orly i jeśli obsługa wszystkich jego regularnych lotów obsługujących Paryż przeprowadzana jest z tego lotniska.
- (20) Z tych samych powodów zobowiązania stanowią, że strony będą zmuszone odstąpić czas na start lub lądowanie na lotnisku Linate w Mediolanie tylko temu przewoźnikowi, który już prowadzi usługi na odnośnej trasie z Linate i pragnie zwiększyć częstotliwość na tej trasie.

Pozostałe środki prawne

- (21) Oprócz czasu na start lub lądowanie, pozostałe środki prawne mają na celu usunięcie dodatkowych barier związanych z wejściem na rynek, określonych w projekcie decyzji.

- (22) Niektóre z nich zwiększą możliwości wyboru przez klienta pomiędzy lotami obsługiwanymi przez Strony i lotami obsługiwanymi przez konkurentów na odnośnych trasach i pomoże nowym podmiotom pozyskać minimalną liczbę pasażerów konieczną do rozpoczęcia działalności na danych trasach. Środki te stanowią w szczególności, że strony będą musiały pozwolić nowym podmiotom uczestniczyć w ich programach dla często podróżujących pasażerów, jeśli wyrażą one taką chęć. Kolejne zobowiązanie odnosi się do umów pomiędzy przewoźnikami o łączeniu i proporcjonalnym podziale usług i pozwoli ono pasażerom, na podstawie jednego biletu, podróżować w samolotach obsługiwanych przez Strony do miejsca przeznaczenia, a korzystać z usług konkurentów w podróży powrotnej, lub odwrotnie.
- (23) Strony zobowiązały się również do ułatwień przy zawieraniu intermodalnych umów pasażerskich, na których podstawie świadczyć będą usługi lotnicze będące częścią trasy obejmującej transport lądowy i morski, co zapewni klientom większy wybór i lepsze usługi transportu multimodalnego. Pozwoliłoby to, na przykład, klientom dbającym o względy czasowe na łączenie, na atrakcyjnych warunkach, podróży koleją w jedną stronę z przelotem w drodze powrotnej.
- (24) Na koniec, omawiane zobowiązania narzucają Stronom utrzymanie tej samej częstotliwości lotów (kontrolę wzrostów częstotliwości) podczas okresu rozpoczęcia działalności, w celu zapewnienia, że nowe podmioty nie zostaną wypchnięte z rynku krótko po wejściu.

5. WNIOSEK

- (25) Wobec powyższego, zobowiązania przedłożone przez Strony są wystarczające dla rozwiązania problemów w zakresie konkurencji na rynkach określonych w trakcie dochodzenia poprzez dopuszczenie i ułatwienie wejścia na rynek stronom trzecim.
- (26) Dlatego też Komisja zdecydowała, że na mocy art. 81 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i pod warunkiem że strony dopełnią zobowiązań wymienionych w Załączniku, art. 81 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską nie stosuje się do porozumienia o współpracy pomiędzy Air France i Alitalia, zawartego na okres od dnia 12 listopada 2001 r. do dnia 11 listopada 2007 r., o którym zawiadomiono Komisję dnia 12 listopada 2001 r.