

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 7 de Abril de 2004

relativa a um procedimento de aplicação do artigo 81.º do Tratado CE relativa ao processo
COMP/A.38284/D2

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

[notificada com o número C(2004) 1307]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(2004/841/CE)

Em 7 de Abril de 2004, a Comissão adoptou uma decisão através da qual concede uma isenção individual, nos termos do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado, a um acordo de cooperação entre a Air France e a Alitalia.

Uma versão pública desta decisão encontra-se disponível em inglês, francês e alemão (o texto em língua inglesa é o único que faz fé) no sítio internet da DG COMP em http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html

1. RESUMO DO PROCESSO

(1) Em 12 de Novembro de 2001, a Air France (AF) e a Alitalia (AZ) notificaram à Comissão diversos acordos de cooperação, relativamente aos quais solicitaram um certificado negativo, ao abrigo do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho, e/ou uma isenção ao abrigo do artigo 5.º do mesmo regulamento ⁽²⁾.

(2) Em 8 de Maio de 2002, foi publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* um resumo dos acordos notificados, no qual se convidava os terceiros interessados a apresentarem as suas observações no prazo de 30 dias, em conformidade com o n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87 ⁽³⁾. Em resposta a esta publicação, várias companhias aéreas manifestaram interesse em

começar a operar nas rotas em questão, desde que fossem eliminados os obstáculos à entrada, através de medidas de correcção adequadas.

(3) A Comissão notificou as partes, em 1 de Julho de 2002, de que tinha sérias dúvidas, informando-as de que os acordos de cooperação não podiam ser aprovados na sua forma actual.

(4) Em função das reservas expressas pela Comissão e na sequência de intensas discussões, as partes propuseram compromissos que foram publicados no *Jornal Oficial* de 9 de Dezembro de 2003 no âmbito de uma comunicação nos termos do n.º 3 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87 ⁽⁴⁾, e em que se convidava os terceiros interessados a apresentarem as suas observações. Tendo em conta as observações recebidas, as partes aceitaram melhorar os seus compromissos.

⁽¹⁾ Relatório do conselheiro auditor publicado no JO C 305 de 9.12.2004.

⁽²⁾ Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho, de 14 de Dezembro de 1987, que estabelece o procedimento relativo às regras de concorrência aplicáveis às empresas do sector dos transportes aéreos (JO L 374 de 31.12.1987, p 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1/2003 (JO L 1 de 4.1.2003, p. 1).

⁽³⁾ JO C 111 de 8.5.2002, p. 7.

⁽⁴⁾ JO C 297 de 9.12.2003, p. 10.

- (5) Os compromissos melhorados, combinados com o facto de existirem diversos novos operadores nos mercados relevantes, são satisfatórios do ponto de vista da política de concorrência. A Comissão decidiu isentar os acordos de cooperação durante um período de seis anos desde que as partes respeitem os compromissos que assumiram.

2. O ACORDO DE COOPERAÇÃO

- (6) Através da sua cooperação, as partes pretendem estabelecer uma aliança bilateral estratégica de grande envergadura, a longo prazo, cujos principais objectivos são os seguintes:

— *criação de um sistema europeu de múltiplos aeroportos centrais* com base nos aeroportos centrais das partes de Paris Charles De Gaulle, Roma Fiumicino e Milão Malpensa, por forma a ligar as suas redes mundiais,

— *coordenação dos serviços de passageiros das partes*, incluindo uma utilização alargada da partilha de códigos, a coordenação da rede de transportes regulares de passageiros, vendas, gestão de receitas, reconhecimento mútuo dos respectivos programas de passageiro frequente, coordenação da comercialização e partilha da utilização de salas de espera,

— *cooperação noutras áreas*, como operações de carga, tratamento de passageiros, manutenção, aquisições, *catering*, tecnologia da informação, desenvolvimento e aquisição de frotas, formação de tripulação e contabilidade das receitas.

- (7) Uma vez que o objectivo da aliança entre a Air France e a Alitalia consiste em criar um sistema de múltiplos aeroportos centrais por forma a ligar as suas redes mundiais, a cooperação será mais estreita no «pacote» França-Itália, que inclui todas as rotas entre a França e a Itália exploradas pela Air France e/ou pela Alitalia, excluindo os voos anteriores e posteriores, quer sejam nacionais, quer internacionais. No «pacote» França-Itália, para além da coordenação global das suas operações de serviços aos passageiros descrita anteriormente, as partes também acordaram frequências e partilham as suas capacidades e receitas.

3. APRECIACÃO

- (8) As actividades afectadas pelo acordo são as actividades de transporte aéreo regular de passageiros, o transporte aéreo de mercadorias e os serviços de assistência em terra.

O projecto de decisão de isenção só abrange a primeira vertente da cooperação, isto é, o transporte aéreo regular de passageiros. O transporte aéreo de mercadorias está excluído do âmbito do projecto de decisão, uma vez que as partes ainda estão a negociar o alcance da sua cooperação a este nível. O projecto de decisão também não inclui os serviços de assistência em terra, que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3975/87⁽¹⁾.

- (9) A Comissão reconhece que, globalmente, a aliança contribui para melhorar a produção e a distribuição dos serviços de transporte e para fomentar o progresso técnico e económico. É provável que o acordo de cooperação gere benefícios no sentido de uma rede de maiores dimensões a nível mundial poder oferecer aos clientes melhores serviços em termos de maior número de voos directos e indirectos. Apesar de um aumento da dimensão da companhia aérea não implicar necessariamente uma redução dos custos graças a economias de escala constantes, podem obter-se poupanças através do aumento do tráfego na rede, uma melhor programação das frequências, uma maior taxa de ocupação, etc.

- (10) No entanto, o consumidor só obterá uma parte equitativa nas reduções de custos previstas, sob a forma de reduções de preços, se as partes continuarem sujeitas a uma pressão concorrencial suficiente nos mercados em que a aliança restringe a concorrência.

- (11) Da apreciação da Comissão à luz do artigo 81.º conclui-se que existe um risco de que a aliança elimine a concorrência no que se refere a uma parte substancial dos serviços de transporte aéreo de passageiros em sete pares «origem + destino»⁽²⁾, a saber, Paris-Milão, Paris-Roma, Paris-Veneza, Paris-Florença, Paris-Bolonha, Paris-Nápoles e Milão-Lyon. Antes da aliança, a Air France e a Alitalia eram os dois principais operadores nestes mercados sobrepostos afectados, em que competiam entre si. Na altura da notificação, detinham quotas de mercado muito elevadas nestes sete pares O+D. Isto é válido tanto para os passageiros que valorizam o tempo e a flexibilidade, como para os que valorizam os preços⁽³⁾.

⁽¹⁾ A presente decisão não prejudica, portanto, qualquer outra apreciação destes aspectos do ponto de vista da concorrência em conformidade com o artigo 81.º do Tratado.

⁽²⁾ Para determinar o mercado relevante dos transportes aéreos, a Comissão desenvolveu a abordagem do par ponto de origem/ponto de destino (O+D). Segundo esta abordagem, cada par ponto de origem e ponto de destino deve ser considerado um mercado distinto do ponto de vista do cliente.

⁽³⁾ Existe uma excepção relativamente a esta segunda categoria de passageiros no par Milão-Lyon, devido aos efeitos da pressão competitiva resultante da existência de outros meios de transporte (transporte rodoviário).

- (12) Por outro lado, a sólida posição global de mercado das partes está protegida contra a entrada potencial por consideráveis obstáculos à entrada, devido, por exemplo, à escassez de faixas horárias nos aeroportos em causa, ao número de frequências de voo das partes, à elevada percentagem de clientes que valorizam o factor «tempo» e ao facto de partilharem os seus programas de passageiro frequente.
- (13) No entanto, o acordo de cooperação só poderá ser aceite se forem adoptadas as medidas de correcção adequadas, com o principal objectivo de eliminar os obstáculos à entrada existentes para os concorrentes e de assegurar que os consumidores afectados obtenham uma parte equitativa dos benefícios resultantes da cooperação.

4. COMPROMISSOS

- (14) Em função das dúvidas expressas pela Comissão, as partes propuseram compromissos que foram publicados no Jornal Oficial em 9 de Dezembro de 2003, dando a possibilidade aos terceiros interessados de apresentarem as suas observações. Várias companhias aéreas, bem como a Comissão de Defesa da Concorrência (Office of Fair Trading) do Reino Unido apresentaram observações. Tendo em conta estas observações, as partes aceitaram melhorar ainda mais os seus compromissos. Concretamente, foram alteradas substancialmente as condições relativas à distribuição das faixas horárias no aeroporto de Paris Charles De Gaulle e foi suprimida a limitação do número de faixas que deveriam ser disponibilizadas no aeroporto de Orly. Os princípios de base destes compromissos são resumidos a seguir.

Número de faixas horárias a disponibilizar

- (15) Para sanar a situação de escassez de faixas horárias nos aeroportos congestionados, as partes disponibilizarão várias faixas horárias para permitir a prestação de novos serviços nas sete rotas em que a Comissão detectou problemas de concorrência. O número máximo de faixas horárias a disponibilizar pelas partes em cada rota é especificado no anexo da decisão.
- (16) Com base na investigação aprofundada do mercado França-Itália realizada pela Comissão e tendo avaliado as observações apresentadas pelos terceiros interessados na sequência da publicação da comunicação da Comissão, nos termos do n.º 3 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3975/87, o número de faixas horárias que as partes aceitaram disponibilizar em cada uma das rotas afectadas é considerado suficiente para que as companhias aéreas de ponto a ponto possam concorrer eficazmente com as partes nestas rotas. As medidas de correc-

ção pretendem permitir que os concorrentes assegurem tráfego ponto a ponto e, em especial, a possibilidade de competirem com as partes no transporte de passageiros de O+D que valorizam os factores tempo e flexibilidade.

- (17) Considerando que é mais eficaz acrescentar frequências a um serviço existente do que lançar um novo serviço a partir do nada e que os passageiros que valorizam o tempo e a flexibilidade necessitam de um número suficiente de frequências diárias, as faixas horárias serão prioritariamente disponibilizadas ao concorrente que opere no total o maior número de frequências na rota (incluindo os seus serviços existentes).

Disponibilização de faixas horárias nos aeroportos de Paris e Milão

- (18) Da investigação efectuada pela Comissão do mercado França-Itália pode concluir-se que os aeroportos de Paris Charles De Gaulle (CDG) e Orly (ORY) são substituíveis do ponto de vista da procura de serviços de transporte de passageiros O+D nas rotas em questão. O mesmo acontece com os aeroportos de Milão Linate e Malpensa.
- (19) A aplicação do princípio da proporcionalidade implicaria normalmente que se permitisse às partes escolherem o aeroporto em que disponibilizarão as faixas horárias, desde que tal bastasse para solucionar os problemas de concorrência. No entanto, neste caso, a Comissão considerou que, nos aeroportos de Paris, para assegurar a eficácia das medidas de correcção propostas, também deverão ser cedidas, em determinadas condições, faixas horárias em Orly a concorrentes que já oferecem serviços nas rotas afectadas a partir deste aeroporto, para que possam aumentar o número de serviços que oferecem. Isto explica a razão pela qual os compromissos estabelecem que um concorrente tem direito a obter faixas horárias em Orly se já operar voos numa rota afectada a partir de Orly e se todos os seus voos regulares que servem Paris partirem e chegarem a este aeroporto.
- (20) Pelas mesmas razões, os compromissos estabelecem que as partes deverão disponibilizar faixas horárias no aeroporto Milão-Linate apenas a um concorrente que já preste serviços numa rota afectada a partir de Linate e que deseje acrescentar frequências adicionais na referida rota.

Outras medidas de correcção

- (21) Para além das faixas horárias, existem outras medidas de correcção que pretendem eliminar os obstáculos adicionais à entrada identificados no projecto de decisão.

- (22) Algumas destas medidas de correcção aumentarão a intersubstituibilidade do ponto de vista do cliente entre os voos operados pelas partes e os operados pelos concorrentes nas rotas afectadas e contribuirão para que os novos operadores obtenham o número mínimo de passageiros necessário para começar a explorar estas rotas. Concretamente, estabelecem que as partes deverão permitir que os novos operadores participem nos seus programas de passageiro frequente, se o desejarem. Outro compromisso refere-se aos acordos de *interlining* e aos acordos especiais *pro rata* e permitirá que os passageiros efectuem a viagem de ida com as partes e a viagem de volta com um concorrente ou vice-versa numa determinada viagem, com base num bilhete único.
- (23) As partes também se comprometeram a facilitar acordos de transporte intermodal, no âmbito dos quais prestam serviços de transporte aéreo como parte de um itinerário que inclui transporte terrestre ou transporte marítimo, para assegurar maiores possibilidades de escolha e melhores serviços aos consumidores. Isto permitirá, por exemplo, aos clientes que valorizam o factor «temp» combinar uma viagem de ida de comboio com uma viagem de volta em avião em condições atractivas.
- (24) Por último, os compromissos impõem às partes a obrigação de congelarem as frequências (regulamentação do aumento do número de voos) durante um período inicial para garantir que os novos operadores não sejam expulsos do mercado logo depois de nele terem entrado.

5. CONCLUSÃO

- (25) Tendo em conta as considerações que precedem, os compromissos apresentados pelas partes são suficientes para resolver os problemas de concorrência nos mercados identificados durante a investigação, na medida em que permitem e facilitam a entrada de terceiros no mercado.
- (26) Por conseguinte, a Comissão decidiu que, em conformidade com o n.º 3 do artigo 81.º do Tratado CE, e desde que as partes respeitem os compromissos enumerados no anexo, o n.º 1 do artigo 81.º do Tratado CE não é aplicável ao acordo de cooperação entre a Air France e a Alitalia, notificado à Comissão em 12 de Novembro de 2001, durante o período compreendido entre 12 de Novembro de 2001 e 11 de Novembro de 2007.