

**Resumo da Decisão da Comissão**  
**de 12 de maio de 2015**  
**relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia**

**(Processo AT.39964 — Air France/KLM/Alitalia/Delta)**

[notificada com o número C(2015)3125]

**(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)**

(2015/C 212/05)

Em 12 de maio de 2015, a Comissão adotou uma decisão relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Nos termos do artigo 30.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho <sup>(1)</sup>, a Comissão procede à publicação do nome das partes e do conteúdo essencial da decisão, acautelando o interesse legítimo das empresas na proteção dos seus segredos comerciais.

### **Introdução**

- (1) A decisão torna juridicamente vinculativos os compromissos propostos pela Société Air France («AF»), pela Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV («KLM»), pela Alitalia Società Aerea Italiana SpA («AZ») e pela Delta Air Lines Inc. («Delta») (em conjunto, «partes»), nos termos do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho («Regulamento n.º 1/2003»), num procedimento ao abrigo do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («Tratado»). A presente decisão diz respeito aos acordos celebrados entre as Partes relativamente à criação de uma empresa comum com partilha de lucros e prejuízos, denominado Acordo de Empresa Comum Transatlântica («Acordo TAJV»), que abrange, nomeadamente, todos os serviços de transporte aéreo de passageiros prestados pelas Partes nas rotas entre a Europa e a América do Norte («rotas transatlânticas»).

### **Processo**

- (2) Em 23 de janeiro de 2012, a Comissão deu início a um processo *antitrust*, com vista à adoção de uma decisão ao abrigo do capítulo III do Regulamento n.º 1/2003. Em 26 de setembro de 2014, a Comissão adotou uma apreciação preliminar («apreciação preliminar»), em que expôs as suas preocupações em matéria de concorrência em relação ao mercado de gama alta da rota Paris-Nova Iorque, aos mercados de gama alta e de gama baixa da rota Amsterdão-Nova Iorque e aos mercados de gama alta e de gama baixa da rota Roma-Nova Iorque («rotas em causa») <sup>(2)</sup>.
- (3) Em 3 de outubro de 2014, as Partes propuseram compromissos para dar resposta às preocupações preliminares da Comissão. Em 23 de outubro de 2014, a Comissão publicou uma comunicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, em conformidade com o disposto no artigo 27.º, n.º 4, do Regulamento n.º 1/2003, que resumia o processo, bem como os compromissos propostos, e que convidava os terceiros interessados a apresentarem as suas observações («Comunicação relativa ao teste de mercado»). Na sequência das observações recebidas de terceiros interessados, as Partes apresentaram, em 4 de maio de 2015, a versão assinada dos compromissos finais.
- (4) Em 28 de abril de 2015, foi consultado o Comité Consultivo em matéria de Acordos, Decisões e Práticas Concertadas e de Posições Dominantes, que emitiu um parecer favorável. Em 30 de abril de 2015, o Auditor apresentou o seu relatório final.

### **Preocupações expressas na apreciação preliminar**

*Apreciação nos termos do artigo 101.º, n.os 1 e 3, do Tratado*

- (5) A apreciação preliminar de 26 de setembro de 2014 expôs as preocupações preliminares da Comissão relativamente ao facto de as Partes poderem ter restringido a concorrência na rota Paris-Nova Iorque no que diz respeito aos passageiros de gama alta e nas rotas Amsterdão-Nova Iorque e Roma-Nova Iorque no que diz respeito aos passageiros de gama alta e de gama baixa, por objeto e por efeito, através da sua cooperação ao abrigo do Acordo TAJV.
- (6) Na sua apreciação preliminar, a Comissão concluiu provisoriamente que o Acordo TAJV tem um objeto anticoncorrencial, uma vez que prevê uma ampla cooperação entre as Partes em todos os parâmetros essenciais da concorrência entre companhias aéreas, incluindo preços, capacidade, horários e qualidade do serviço. No âmbito da empresa comum com partilha de lucros e prejuízos e neutra quanto às aeronaves empregadas, os incentivos individuais nas rotas transatlânticas das partes são substituídos pelo interesse e benefício comuns da empresa comum e de todas as Partes em conjunto.

<sup>(1)</sup> JO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

<sup>(2)</sup> O mercado de gama alta inclui passageiros que adquiram bilhetes de primeira classe, classe executiva e tarifa económica flexível, enquanto o mercado de gama baixa inclui passageiros que adquiram bilhetes de classe económica.

- (7) A Comissão considerou também, a título provisório, que o Acordo TAJV tem o efeito de restringir significativamente a concorrência relativamente i) aos passageiros de gama alta na rota Paris-Nova Iorque e ii) aos passageiros de gama alta e de gama baixa nas rotas Amsterdão-Nova Iorque e Roma-Nova Iorque, respetivamente. A Comissão concluiu, a título provisório, que a concorrência que existia nas rotas em causa entre as Partes respetivas antes da sua cooperação seria eliminada e, provavelmente, não seria substituída pela concorrência de outras companhias aéreas, devido aos entraves significativos à entrada no mercado e à expansão.
- (8) Por conseguinte, a Comissão considera, a título preliminar, que a cooperação entre as Partes ao abrigo do Acordo TAJV viola o artigo 101.º, n.º 1, do Tratado, na rota Paris-Nova Iorque no que diz respeito aos passageiros de gama alta e nas rotas Amsterdão-Nova Iorque e Roma-Nova Iorque no que diz respeito aos passageiros de gama alta e de gama baixa.
- (9) As Partes não apresentaram quaisquer argumentos relativos à criação de ganhos de eficiência em relação às rotas em causa. Por conseguinte, a Comissão concluiu, a título provisório, que não existem ganhos de eficiência que compensem a restrição significativa da concorrência suscetível de resultar do Acordo TAJV nas rotas em causa.

### Compromissos iniciais e finais

- (10) Em 3 de outubro de 2014, as Partes apresentaram compromissos para dar resposta às preocupações em matéria de concorrência enunciadas na apreciação preliminar. As Partes propuseram:
- Tornar disponíveis os pares de faixas horárias de chegada e de partida no aeroporto de Amesterdão e/ou nos aeroportos de Nova Iorque JFK/Newark Liberty, bem como no aeroporto de Roma e/ou de Nova Iorque JFK/Newark Liberty — à escolha dos concorrentes — para permitir a um ou mais concorrentes elegíveis operarem ou aumentarem até sete (7) frequências semanais novas ou adicionais em todas as rotas Amsterdão-Nova Iorque e Roma-Nova Iorque. A proposta está sujeita a algumas condições, nomeadamente que o concorrente tenha esgotado todos os esforços razoáveis para obter as faixas horárias necessárias através do sistema geral de atribuição de faixas horárias;
  - Celebrar acordos de combinação de tarifas <sup>(1)</sup> com os concorrentes para todas as categorias de passageiros em todas as rotas em causa, exceto na rota Paris-Nova Iorque, onde os acordos apenas abrangem os passageiros de gama alta. Os concorrentes elegíveis são todos os concorrentes que começam a operar serviços novos ou reforçados sem escala na rota em causa pertinente e que, por si só ou em combinação com os seus parceiros de aliança, não desenvolvem atividades num aeroporto que serve de plataforma de correspondência/aeroporto secundário em ambos os extremos da rota. No caso da rota Paris-Nova Iorque, este compromisso abrange igualmente os concorrentes que já dispõem de serviços sem escala na rota;
  - Celebrar acordos especiais *pro rata* <sup>(2)</sup> com concorrentes para todas as categorias de passageiros em todas as rotas em causa, exceto na rota Paris-Nova Iorque, onde os acordos apenas abrangem os passageiros de gama alta, para o tráfego com origem e destino na Europa ou na América do Norte/Caraíbas/América Central, na condição de parte do percurso envolver uma das três rotas em causa. Os concorrentes elegíveis são todos os concorrentes que começam a operar serviços novos ou reforçados sem escala na rota em causa pertinente e que, por si só ou em combinação com os seus parceiros de aliança, não desenvolvem atividades num aeroporto que serve de plataforma de correspondência/aeroporto secundário em ambos os extremos da rota. No caso da rota Paris-Nova Iorque, este compromisso abrange igualmente os concorrentes que já dispõem de serviços sem escala na rota;
  - Dar acesso aos seus programas de passageiro frequente aos concorrentes que iniciem ou reforcem os serviços em qualquer das rotas em causa, se esses concorrentes não tiverem um programa comparável e não participarem já em qualquer dos programas de passageiro frequente das Partes.
- (11) As Partes propõem confiar a um administrador independente a responsabilidade de monitorizar a aplicação dos compromissos. Em caso de desacordo sobre os compromissos entre uma companhia aérea concorrente e as Partes, estas propõem um processo de resolução de litígios no âmbito do qual uma instância de arbitragem decidirá, em última análise, a questão.
- (12) Em resposta às observações recebidas pela Comissão na sequência da publicação da Comunicação relativa ao teste de mercado, as Partes apresentaram a versão assinada dos compromissos finais em 4 de maio de 2015. Para além de algumas precisões, estes compromissos revistos apenas diferem dos compromissos inicialmente propostos no que respeita ao âmbito do compromisso relativo ao acordo especial *pro rata*. O âmbito de aplicação geográfica

(1) Um acordo de combinação de tarifas permite que um concorrente (ou agência de viagens) ofereça viagens de ida e volta a um grupo de passageiros abrangidos pelo compromisso, incluindo, dessa forma, um serviço sem escala prestado num sentido por uma das Partes e no sentido contrário pelo concorrente.

(2) Os acordos especiais *pro rata* permitem às companhias aéreas concorrentes elegíveis obter condições favoráveis junto das Partes no transporte de passageiros que viajam em voos de ligação operados pelas Partes nas rotas na Europa e na América do Norte (e noutros países selecionados), a fim de «alimentar» os seus próprios serviços transatlânticos na rota em causa pertinente, transferindo esses passageiros para os seus voos transatlânticos.

deste compromisso foi alargado de modo a abranger o tráfego com verdadeira origem/destino no Líbano e Israel, para além do tráfego com origem/destino na Europa ou na América do Norte/Caraíbas/América Central. Além disso, foi incluído um esclarecimento nos termos do qual o compromisso relativo ao acordo especial *pro rata*, que abrange o direito de os concorrentes selecionarem até vinte (20) rotas a montante/a jusante operadas pelas partes, abrange igualmente rotas a montante/a jusante que são comercializadas pelas Partes e operadas por algumas das suas filiais (ou seja, KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner, voos operados pela HOP e fretados pela AF, e voos de ligação comercializados sob a marca Delta Connection).

#### **Apreciação e proporcionalidade dos compromissos propostos**

- (13) Os compromissos na sua forma final são suficientes para dar resposta às preocupações identificadas pela Comissão na sua apreciação preliminar e não são desproporcionados. Facilitam a entrada ou a expansão nas rotas em causa, através da redução dos entraves à entrada ou à expansão e do reforço dos serviços dos concorrentes, proporcionando-lhes o acesso ao tráfego de ligação bem como a possibilidade de celebrarem acordos de combinação de tarifas e acordos de cooperação relativos a programas de passageiro frequente.
- (14) Para as rotas Amsterdão-Nova Iorque e Roma-Nova Iorque, a Comissão considera que os compromissos relativos às faixas horárias, por um lado, e os compromissos relativos aos acordos de combinação de tarifas, aos acordos especiais *pro rata* e aos programas de passageiro frequente, por outro, são adequados e suficientes para dissipar as preocupações em matéria de concorrência identificadas na apreciação preliminar. Em especial, as condições associadas aos compromissos relativos às faixas horárias torna-os eficazes e suficientemente atrativos para incentivar os concorrentes à sua adoção efetiva, enquanto os outros compromissos deverão permitir que os concorrentes aumentem a sustentabilidade dos seus novos serviços. No que diz respeito à rota Paris-Nova Iorque, a Comissão observa que os concorrentes operam mais frequências por dia do que as Partes em conjunto e que conseguiram recentemente acrescentar frequências à rota. Por conseguinte, a Comissão considera que os compromissos propostos pelas Partes relativos ao acordo de combinação de tarifas, ao acordo especial *pro rata* e aos programas de passageiro frequente, tanto para os atuais como para os novos concorrentes, são adequados e suficientes para dissipar as suas preocupações em relação a esta rota.

#### **Conclusão**

- (15) A decisão torna os compromissos propostos pelas empresas em causa juridicamente vinculativos para essas empresas.
- (16) À luz dos compromissos finais apresentados pelas Partes, a Comissão considera que deixou de haver motivos para uma intervenção da sua parte. A decisão é obrigatória durante um período de dez anos a contar da data da sua adoção.
-