

Rezumatul Deciziei Comisiei**din 12 mai 2015****privind o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene****(Cazul AT.39964 – Air France/KLM/Alitalia/Delta)***[document notificat cu numărul C(2015)3125]***(Numai textul în limba engleză este autentic)**

(2015/C 212/05)

La data de 12 mai 2015, Comisia a adoptat o decizie privind o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. În conformitate cu dispozițiile articolului 30 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului ⁽¹⁾, Comisia publică, prin prezenta, numele părților și elementele esențiale ale deciziei, ținând seama de interesul legitim al întreprinderilor de a-și proteja secretele comerciale.

Introducere

- (1) Decizia conferă caracter obligatoriu angajamentelor oferite de Société Air France („AF”), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV („KLM”), Alitalia Società Aerea Italiana SpA („AZ”) și Delta Air Lines Inc. („Delta”) (denumite împreună „părțile”) în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului (denumit în continuare „Regulamentul 1/2003”), în cadrul unei proceduri inițiate în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”). Prezenta decizie se referă la acordul încheiat între părți cu privire la înființarea unei întreprinderi comune pe bază de participare la profit/pierderi, denumit Acordul transatlantic de asociere în participație („acordul TAJV”), care reglementează, printre altele, toate serviciile de transport aerian de pasageri operate de părți pe rutele dintre Europa și America de Nord („rutele transatlantice”).

Procedura

- (2) La 23 ianuarie 2012, Comisia a inițiat o procedură antitrust în scopul de a adopta o decizie în temeiul capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1/2003. La 26 septembrie 2014, Comisia a adoptat o evaluare preliminară („evaluarea preliminară”), în care și-a prezentat preocupările legate de concurența de pe piața serviciilor pentru pasagerii premium de pe ruta Paris-New York, de pe piețele serviciilor pentru pasageri premium și non-premium de pe ruta Amsterdam-New York și de pe piețele serviciilor pentru pasageri premium și non-premium de pe ruta Roma-New York („rutele în cauză”) ⁽²⁾.
- (3) La 3 octombrie 2014, părțile au prezentat angajamente menite să răspundă preocupărilor preliminare ale Comisiei. La 23 octombrie 2014, în temeiul articolului 27 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003, Comisia a publicat o notificare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în care a prezentat un rezumat al cazului și al propunerilor de angajamente, invitând părțile terțe interesate să își transmită observațiile („notificarea testului de piață”). În urma observațiilor primite de la părțile terțe, la 4 mai 2015, părțile au transmis versiunea semnată a angajamentelor definitive.
- (4) La 28 aprilie 2015 a fost consultat Comitetul consultativ privind înțelegerile și pozițiile dominante, care a emis un aviz favorabil. La 30 aprilie 2015, consilierul-auditor și-a prezentat raportul final.

Preocupările exprimate în evaluarea preliminară

Evaluare efectuată în temeiul articolului 101 alineatul (1) și al articolului 101 alineatul (3) din tratat

- (5) Evaluarea preliminară din 26 septembrie 2014 a expus preocupările preliminare ale Comisiei cu privire la posibilitatea ca părțile să fi restricționat accesul concurenței pe ruta Paris-New York în ceea ce privește serviciile pentru pasageri premium și pe rutele Amsterdam-New York și Roma-New York în ceea ce privește serviciile pentru pasageri premium și non-premium, atât prin obiect, cât și prin efect, ca urmare a cooperării lor desfășurate în cadrul acordului TAJV.
- (6) În evaluarea sa preliminară, Comisia a concluzionat cu titlu provizoriu că acordul TAJV a fost încheiat într-un scop anticoncurențial, deoarece prevede o cooperare pe scară largă între părți ce vizează toți parametrii-cheie ai concurenței dintre companiile aeriene, inclusiv prețul, capacitatea, programarea și calitatea serviciilor. În cadrul întreprinderii comune neutre cu privire la avioanele utilizate și cu participare la profit și pierderi, stimulentele individuale de care beneficiau părțile pe rutele transatlantice au fost înlocuite cu interesul comun și avantajele reciproce ale întreprinderii comune și ale tuturor părților.

⁽¹⁾ JO L 1, 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ Piața serviciilor premium include pasagerii care achiziționează bilete la clasele întâi, business și flexi-economică, în timp ce piața non-premium include pasagerii care achiziționează bilete la clasa economică cu restricții.

- (7) De asemenea, Comisia a considerat cu titlu provizoriu că acordul TAJV are drept efect o restrângere importantă a concurenței pentru (i) pasagerii premium de pe ruta Paris-New York și (ii) pasagerii premium și non-premium de pe rutele Amsterdam-New York și, respectiv, Roma-New York. Comisia a formulat concluzia provizorie potrivit căreia concurența care exista între părți pe rutele în cauză înainte de cooperarea dintre acestea a fost eliminată, fiind puțin probabil ca această concurență să fie înlocuită de concurența exercitată de alte companii aeriene, având în vedere obstacolele considerabile întâmpinate la intrarea și la expansiunea pe piață.
- (8) Prin urmare, conform evaluării preliminare a Comisiei, cooperarea dintre părți din cadrul acordului TAJV încalcă articolul 101 alineatul (1) din tratat în ceea ce privește pasagerii premium de pe ruta Paris-New York și pasagerii premium și non-premium de pe rutele Amsterdam-New York și Roma-New York.
- (9) Părțile nu au oferit niciun argument referitor la obținerea unor câștiguri de eficiență în ceea ce privește rutele în cauză. Prin urmare, Comisia a concluzionat cu titlu provizoriu că nu s-au înregistrat creșteri ale eficienței care să compenseze restrângerea semnificativă a concurenței la care ar putea conduce acordul TAJV pe rutele în cauză.

Angajamente inițiale și definitive

- (10) La 3 octombrie 2014, părțile au prezentat propuneri de angajamente menite să răspundă preocupărilor privind concurența exprimate în evaluarea preliminară. Părțile s-au oferit:
- (a) să pună la dispoziție perechi de sloturi orare de sosire și de plecare la aeroportul din Amsterdam și/sau la aeroporturile JFK din New York/Liberty din Newark, precum și la aeroportul din Roma și/sau la aeroporturile JFK din New York/Liberty din Newark – la alegerea concurentului – pentru a permite unuia sau mai multor concurenți să introducă sau să adauge până la șapte (7) frecvențe săptămânale noi sau suplimentare pe fiecare dintre rutele Amsterdam-New York și Roma-New York. Această ofertă face obiectul anumitor condiții, inclusiv cea potrivit căreia concurentul să fi epuizat toate demersurile rezonabile pentru a obține sloturile necesare prin procesul general de alocare a sloturilor orare;
- (b) să încheie cu concurenții acorduri de combinare a tarifelor⁽¹⁾ pentru toate categoriile de pasageri pe fiecare rută în cauză, cu excepția rutei Paris-New York, în cazul căreia acordurile vor avea drept obiect doar pasagerii premium. Sunt eligibili toți concurenții care încep să opereze servicii fără escală noi sau intensificate pe rutele în cauză și care, individual sau împreună cu partenerii lor de alianță aeriană, nu deserveșc un punct nodal/punct nodal minor la fiecare capăt al rutei. În cazul rutei Paris-New York, acest angajament se aplică și concurenților care oferă deja servicii fără escală pe ruta în cauză;
- (c) să încheie cu concurenții acorduri speciale de împărțire proporțională a încasărilor⁽²⁾ pentru toate categoriile de pasageri pe fiecare rută în cauză, cu excepția rutei Paris-New York, în cazul căreia acordurile se vor aplica doar pasagerilor premium, pentru traficul aerian care își are punctul de plecare și destinația în Europa sau în America de Nord/Caraibi/America Centrală, cu condiția ca o parte a călătoriei să cuprindă una dintre cele trei rute în cauză. Sunt eligibili toți concurenții care încep să opereze servicii fără escală noi sau intensificate pe rutele în cauză și care, individual sau împreună cu partenerii lor de alianță aeriană, nu deserveșc un punct nodal/punct nodal minor la fiecare capăt al rutei. În cazul rutei Paris-New York, acest angajament se aplică și concurenților care oferă deja servicii fără escală pe ruta în cauză;
- (d) să își deschidă programele de fidelizare a pasagerilor în beneficiul unui concurent care își lansează ori își intensifică serviciile pe oricare dintre rutele în cauză, dacă respectivul concurent nu are un program propriu comparabil și nu participă deja la programele de fidelizare a pasagerilor ale niciuneia dintre părți.
- (11) Părțile propun să încredințeze unui administrator responsabilitatea de a monitoriza aplicarea angajamentelor. În cazul unui litigiu între o companie aeriană candidată și părți cu privire la angajamente, părțile propun instituirea unei proceduri de soluționare a litigiilor în cadrul căreia un tribunal arbitral va emite o hotărâre definitivă cu privire la chestiunea în litigiu.
- (12) Drept răspuns la observațiile primite de către Comisie în urma publicării comunicării privind testul de piață, părțile au prezentat versiunea semnată a angajamentelor definitive la 4 mai 2015. Cu excepția câtorva clarificări, aceste angajamente revizuite nu diferă de cele prezentate inițial decât în ceea ce privește domeniul de aplicare al angajamentului privind acordul special de partajare proporțională a încasărilor. Aria geografică de aplicare a acestui

(1) Un acord de combinare a tarifelor permite concurentului (sau agenților de turism) să ofere o călătorie dus-întors unei categorii de pasageri care face obiectul angajamentului, cuprinzând astfel un serviciu de transport fără escală, călătoria dus fiind asigurată de către una dintre părți, iar cea de întoarcere de către concurent.

(2) Acordurile speciale de împărțire proporțională a încasărilor le permit companiilor aeriene concurente și eligibile să obțină de la părți condiții favorabile pentru transportul pasagerilor zborurilor cu legătură exploatare de părți pe rute din Europa și America de Nord (și din alte țări selecționate), în vederea „alimentării” propriilor servicii transatlantice prestate de concurent pe ruta în cauză, transferând pasagerii menționați mai sus către zborurile transatlantice ale concurentului.

angajament a fost extinsă la traficul cu origine/destinație reală în Liban și Israel, în plus față de traficul aerian cu origine/destinație în Europa sau America de Nord/Caraibi/America Centrală. În plus, s-a adus o clarificare potrivit căreia angajamentul privind acordurile speciale de partajare proporțională a încasărilor, care prevede dreptul concurentului de a selecta până la douăzeci (20) de rute conexe exploatare de către părți, include și rute conexe care sunt comercializate de către părți și exploatare de anumite filiale ale părților (și anume KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner, zborurile cu aeronave închiriate cu echipaj de la AF și exploatare de HOP și zborurile cu legătură comercializate sub marca Delta Connection).

Evaluarea și proporționalitatea angajamentelor propuse

- (13) Angajamentele, în forma lor finală, sunt suficiente pentru a înlătura preocupările exprimate de Comisie în evaluarea sa preliminară, fără a fi disproporționate. Angajamentele facilitează intrarea sau expansiunea economică pe rutele în cauză, prin reducerea barierelor la intrare sau în calea extinderii și consolidării serviciilor prestate de concurenți, acordându-le acestora din urmă acces la traficul de tranzit și oferindu-le posibilitatea de a încheia acorduri de combinare a tarifelor și acorduri de cooperare privind programele de fidelizare a pasagerilor.
- (14) În cazul rutelor Amsterdam-New York și Roma-New York, Comisia consideră că angajamentele referitoare la sloturile orare, pe de o parte, împreună cu acordurile de combinare a tarifelor și acordurile speciale de partajare proporțională a încasărilor, combinate cu angajamentele referitoare la programele de fidelizare a pasagerilor, pe de altă parte, sunt adecvate și suficiente pentru a remedia aspectele problematice legate de concurență identificate în evaluarea sa preliminară. Datorită mai ales condițiilor prevăzute de angajamentele care li se aplică, sloturile orare sunt îndeajuns de eficiente și de atractive pentru a încuraja concurenții să le utilizeze efectiv, în timp ce restul angajamentelor ar trebui să le permită concurenților să crească viabilitatea noilor lor servicii. În ceea ce privește ruta Paris-New York, Comisia constată că concurenții dețin mai multe frecvențe combinate pe zi decât părțile luate împreună și că, recent, concurenții au fost în măsură să adauge frecvențe pe ruta în cauză. Prin urmare, Comisia consideră că angajamentele privind acordul de combinare a tarifelor, acordul special de partajare proporțională a încasărilor și programul de fidelizare a pasagerilor pe care părțile se oferă să le ia atât față de actualii concurenți, cât și față de cei noi sunt adecvate și suficiente pentru a înlătura preocupările sale cu privire la această rută.

Concluzie

- (15) Prin prezenta decizie, angajamentele propuse de întreprinderile în cauză au caracter obligatoriu din punct de vedere juridic pentru acestea.
- (16) Având în vedere angajamentele definitive asumate de către părți, Comisia consideră că nu mai există motive pentru o acțiune din partea sa. Decizia este obligatorie pe o perioadă de zece ani de la data adoptării sale.
-