

**Povzetek Sklepa Komisije****z dne 12. maja 2015****v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 Pogodbe o delovanju Evropske unije****(Zadeva AT.39964 – Air France/KLM/Alitalia/Delta)***(notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 3125)***(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)**

(2015/C 212/05)

Komisija je 12. maja 2015 sprejela sklep v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 Pogodbe o delovanju Evropske unije. V skladu z določbami iz člena 30 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003<sup>(1)</sup> Komisija objavlja imena strank in glavno vsebino tega sklepa ob upoštevanju pravnega interesa podjetij, da varujejo svoje poslovne skrivnosti.

**Uvod**

- (1) S sklepom postanejo zaveze, ki so jih ponudile družbe Société Air France (v nadaljnjem besedilu: AF), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (v nadaljnjem besedilu: KLM), Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A (v nadaljnjem besedilu: AZ) in Delta Air Lines, Inc. (v nadaljnjem besedilu: Delta) (v nadaljnjem besedilu skupaj: stranke) v skladu s členom 9 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 (v nadaljnjem besedilu: Uredba št. 1/2003) v postopku v skladu s členom 101 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba), pravno zavezujoče. Ta sklep se nanaša na sporazume, sklenjene med strankami v zvezi z ustanovitvijo skupnega podjetja z delitvijo dobička/izgube, imenovan čezatlantski sporazum o skupnem podjetju (v nadaljnjem besedilu: čezatlantski sporazum), ki med drugim zajema vse storitve letalskega prevoza potnikov, ki jih stranke opravljajo na progah med Evropo in Severno Ameriko (v nadaljnjem besedilu: čezatlantske proge).

**Postopek**

- (2) Komisija je 23. januarja 2012 začela protimonopolni postopek z namenom sprejetja sklepa v skladu s poglavjem III Uredbe št. 1/2003. Komisija je 26. septembra 2014 sprejela predhodno oceno (v nadaljnjem besedilu: predhodna ocena), v kateri je navedla svoje pomisleke glede konkurence na trgu višjega cenovnega razreda Pariz–New York, trgu višjega cenovnega razreda in drugih trgih Amsterdam–New York in trgu višjega cenovnega razreda in drugih trgih Rim–New York (v nadaljnjem besedilu: zadevne proge)<sup>(2)</sup>.
- (3) Stranke so 3. oktobra 2014 predlagale zaveze, da bi odpravile predhodne pomisleke Komisije. Komisija je 23. oktobra 2014 v skladu s členom 27(4) Uredbe št. 1/2003 v *Uradnem listu Evropske unije* objavila obvestilo s povzetkom zadeve in predlaganih zavez ter pozivom zainteresiranim tretjim stranem, naj podajo svoje pripombe (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o preiskavi trga). Po predložitvi pripomb tretjih strani 4. maja 2015 so stranke predložile podpisano različico končnih zavez.
- (4) Komisija se je 28. aprila 2015 posvetovala s Svetovalnim odborom za omejevalna ravnanja in prevladujoče položaje, ki je izdal pozitivno mnenje. Pooblaščenec za zaslišanje je 30. aprila 2015 izdal končno poročilo.

**Pomisleki, izraženi v predhodni oceni***Ocena v skladu s členom 101(1) in 101(3) Pogodbe*

- (5) Komisija je v svoji predhodni oceni z dne 26. septembra 2014 izrazila predhodne pomisleke o tem, da je cilj strank v okviru sodelovanja v skladu s čezatlantskim sporazumom in posledica tega sodelovanja morda omejevanje konkurence na trgu višjega cenovnega razreda na progi Pariz–New York in na trgu višjega cenovnega razreda in drugih trgih na progah Amsterdam–New York ter Rim–New York.
- (6) V svoji predhodni oceni je Komisija začasno sklenila, da ima čezatlantski sporazum protikonkurenčni cilj, saj predvideva obsežno sodelovanje med strankami glede vseh ključnih parametrov na področju konkurence med letalskimi prevozniki, vključno z oblikovanjem cen, zmogljivostjo, voznimi redi in kakovostjo storitev. Znotraj skupnega podjetja z nevtralno delitvijo dobička in izgube ne glede na lastništvo zrakoplova so posamezne pobude strank na čezatlantskih progah nadomestili skupni interesi in koristi, ki izhajajo iz skupnega podjetja in vseh strank kot celote.

<sup>(1)</sup> UL L 1, 4.1.2003, str. 1.

<sup>(2)</sup> Trg višjega cenovnega razreda vključuje potnike, ki kupujejo vozovnice za prvi razred, poslovni razred in fleksibilne vozovnice za ekonomski razred, medtem ko drugi trgi vključujejo potnike, ki kupujejo omejene vozovnice za ekonomski razred.

- (7) Komisija je poleg tega začasno menila, da je cilj čezatlantskega sporazuma bistveno omejiti konkurenco (i) za potnike v višjem cenovnem razredu na progi Pariz–New York in (ii) za potnike v višjem cenovnem razredu in druge potnike na progah Amsterdam–New York oziroma Rim–New York. Komisija je začasno sklenila, da je konkurenca, ki je obstajala med zadevnimi strankami na zadevnih progah pred njihovim sodelovanjem, odpravljena in da ni verjetno, da bi jo nadomestila konkurenca drugih letalskih družb, in sicer zaradi znatnih ovir za vstop in širitev.
- (8) Zato v skladu s predhodnim stališčem Komisije sodelovanje med strankami v okviru čezatlantskega sporazuma krši člen 101(1) Pogodbe na progi Pariz–New York v zvezi s potniki v višjem cenovnem razredu ter na progah Amsterdam–New York in Rim–New York v zvezi s potniki v višjem cenovnem razredu in drugimi potniki.
- (9) Stranke niso predložile nobenih argumentov o izboljšanju učinkovitosti v zvezi z zadevnimi progami. Zato je Komisija začasno sklenila, da ni izboljšanja učinkovitosti, ki bi lahko izravnalo znatno omejevanje konkurence, ki bi jo lahko na zadevnih progah povzročil čezatlantski sporazum.

#### **Prvotne in končne zaveze**

- (10) Stranke so 3. oktobra 2014 predlagale zaveze, da bi odpravile pomisleke v zvezi s konkurenco iz predhodne ocene. Stranke predlagajo:
- (a) zagotovitev parov slotov za prihode in odhode na letališču v Amsterdamu in/ali letališčih New York JFK/Newark Liberty ter na letališču v Rimu in/ali letališčih New York JFK/Newark Liberty po izbiri konkurenta, da bi enemu ali več upravičenim konkurentom omogočile, da bi upravljali do sedem (7) novih ali povečali svojo ponudbo za prav toliko dodatnih letov tedensko na vsaki od prog Amsterdam–New York in Rim–New York. Ta zaveza je odvisna od določenih pogojev, vključno s tem, da je konkurent izkoristil vse razumne možnosti za pridobitev potrebnih slotov z običajnim postopkom za njihovo dodelitev;
- (b) sklenitev sporazumov o združljivosti prevoznin <sup>(1)</sup> s konkurenti za potnike v vseh razredih na vseh zadevnih progah, razen na progi Pariz–New York, na kateri bodo sporazumi zajemali le potnike v višjem cenovnem razredu. Upravičeni konkurenti so vsi konkurenti, ki so začeli opravljati nove ali pogostejše storitve direktnih letov na zadevni progi in ki sami ali v povezavi s partnerji iz združenja letalskih prevoznikov ne upravljajo vozlišča ali druge pomembnejše operativne baze na obeh koncih proge. Na progi Pariz–New York ta zaveza zajema tudi konkurente, ki že opravljajo storitve direktnih letov na progi;
- (c) sklenitev posebnih dogovorov o porazdelitvi deležev <sup>(2)</sup> s konkurenti za potnike v vseh razredih na vseh zadevnih progah, razen na progi Pariz–New York, na kateri bodo sporazumi zajemali le potnike v višjem cenovnem razredu, za prevoze s krajem vzleta in krajem pristanka v Evropi ali Severni Ameriki/Karibih/Srednji Ameriki, pod pogojem, da del te poti vključuje eno od treh zadevnih prog. Upravičeni konkurenti so vsi konkurenti, ki so začeli opravljati nove ali pogostejše storitve direktnih letov na zadevni progi in ki sami ali v povezavi s partnerji iz združenja letalskih prevoznikov ne upravljajo vozlišča ali druge pomembnejše operativne baze na obeh koncih proge. Na progi Pariz–New York ta zaveza zajema tudi konkurente, ki že opravljajo storitve direktnih letov na progi;
- (d) odprtje svojih programov za potnike, ki pogosto letijo, konkurentom, ki storitve na kateri od zadevnih prog ponujajo na novo ali jih razširjajo, če ti konkurenti nimajo primerljivih programov za potnike, ki pogosto letijo, in če še ne sodelujejo v takih programih strank.
- (11) Stranke so predlagale tudi, da bodo določile pooblaščenca, ki bo spremljal izpolnjevanje zavez. Če bi med letalsko družbo prosilko in strankami prišlo do nesoglasij glede zavez, stranke predlagajo postopek reševanja sporov, v katerem bo o pogojih v končni fazi odločalo arbitražno sodišče.
- (12) V odgovor na pripombe, ki jih je Komisija prejela po objavi obvestila o preiskavi trga, so stranke 4. maja 2015 predložile podpisano različico končnih zavez. Poleg nekaterih pojasnil se te revidirane zaveze od prvotno predlaganih zavez razlikujejo le v zvezi z obsegom zavez iz posebnih dogovorov o porazdelitvi deležev za prevoze. Geografsko področje uporabe navedene zaveze je bilo razširjeno na promet z dejanskim krajem vzleta/pristanka

<sup>(1)</sup> Sporazum o združljivosti prevoznin konkurentu (ali potovalni agenciji) omogoča, da skupini potnikov ponudi povraten let, ki ga zajemajo zaveze, pri čemer direkten let v eno smer zagotovi ena od strank, v nasprotno smer pa konkurent;

<sup>(2)</sup> Posebni dogovori o porazdelitvi deležev za prevoze konkurenčnim letalskim prevoznikom omogočajo, da se lahko s strankami ugodno dogovorijo za prevoz potnikov na povezovalnih letih, ki jih na progah v Evropi in Severni Ameriki (in drugih izbranih državah) opravljajo stranke, in tako napolnijo svoje lastne čezatlantske leto na zadevni progi, tako da se potniki prenesejo na čezatlantske leto konkurentov.

v Libanonu in Izraelu, poleg prometa s krajem vzleta/pristanka v Evropi ali Severni Ameriki/Karibih/Srednji Ameriki. Poleg tega je bilo vključeno pojasnilo, po katerem posebna zaveza o porazdelitvi deležev za prevoze, ki vključuje pravico konkurenta, da izbere do dvajset (20) poti, ki imajo zadevno progo za cilj in izhodišče in ki jih upravljajo stranke, vključuje tudi poti, ki imajo zadevno progo za cilj in izhodišče, ki jih tržijo stranke in upravljajo določene hčerinske družbe strank (tj. KLM Cityhopper, Alitalia Cityliner, leti družbe HOP, ki jih z osebjem najema AF, in povezovalni leti, ki se tržijo pod blagovno znamko Delta Connection).

#### **Presoja in sorazmernost predlaganih zavez**

- (13) Zaveze v svoji končni obliki zadoščajo za odpravo pomislekov Komisije iz predhodne ocene in niso nesorazmerne. Olajšujejo vstop na trg ali širitev na zadevnih progah, tako da znižujejo ovire za vstop ali širitev in krepijo storitve konkurentov, tako da jim zagotovijo dostop do povezovalnih letov in možnost, da sklenejo sporazume o združljivosti prevoznin in sporazume o sodelovanju glede programov za potnike, ki pogosto letijo.
- (14) Za proge Amsterdam–New York in Rim–New York pa Komisija meni, da je kombinacija zavez v zvezi s sloti na eni strani, skupaj z zavezami v zvezi s sporazumi o združljivosti prevoznin, posebnimi dogovori o porazdelitvi deležev za prevoze in programi za potnike, ki pogosto letijo, ustrezna in zadostna za odpravo pomislekov v zvezi s konkurenco, ugotovljenih v predhodni oceni. Zlasti pogoji za zaveze v zvezi s sloti so dovolj učinkoviti in privlačni za spodbujanje konkurentov, da jih dejansko izkoristijo, medtem ko bi druge obveznosti konkurentom omogočile, da povečajo vzdržnost svojih novih storitev. V zvezi s progo Pariz–New York Komisija ugotavlja, da konkurenti upravljajo več letov na dan kot stranke skupaj in da jim je nedavno uspelo povečati število poletov na progi. Zato Komisija meni, da so zaveze v zvezi s sporazumi o združljivosti prevoznin, posebnimi dogovori o porazdelitvi deležev in programi za potnike, ki pogosto letijo, ki so jih ponudile stranke tako za obstoječe kot za nove konkumente, ustrezne in zadostne za odpravo njenih pomislekov na tej progi.

#### **Zaključek**

- (15) S sprejetjem sklepa so zaveze, ki so jih zadevna podjetja predlagala, za ta podjetja postale zavezujoče.
- (16) Komisija meni, da ob upoštevanju končnih zavez, ki so jih stranke predlagale, ni več razlogov za ukrepanje. Sklep je zavezujoč deset let od datuma njegovega sprejetja.
-