

Streszczenie decyzji Komisji
z dnia 12 maja 2015 r.
dotyczącej postępowania w ramach art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(Sprawa AT.39964 – Air France/KLM/Alitalia/Delta)
(notyfikowanej jako dokument nr C(2015) 3125)
(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)
(2015/C 212/05)

Dnia 12 maja 2015 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja niniejszym podaje do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnicy handlowej.

Wprowadzenie

- (1) Zgodnie z decyzją, zobowiązania zaproponowane przez przedsiębiorstwa Société Air France („AF”), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV („KLM”), Alitalia Società Aerea Italiana SpA („AZ”) oraz Delta Air Lines Inc. („Delta”) (zwane dalej łącznie „stronami”) są prawnie wiążące na mocy art. 9 rozporządzenia 1/2003 („rozporządzenia 1/2003”) w postępowaniu przewidzianym w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktatu”). Decyzja ta dotyczy porozumień zawartych między stronami w celu utworzenia spółki joint venture opartej na podziale zysków i strat zwanych porozumieniem w sprawie utworzenia transatlantyckiej spółki joint venture („porozumieniem”), które obejmuje między innymi wszystkie usługi w zakresie pasażerskiego transportu lotniczego oferowane przez strony na trasach między Europą a Ameryką Północną („trasach transatlantyckich”).

Procedura

- (2) W dniu 23 stycznia 2012 r. Komisja wszczęła postępowanie antymonopolowe celem podjęcia decyzji w ramach rozdziału III rozporządzenia 1/2003. W dniu 24 września 2014 r. Komisja przyjęła ocenę wstępną („wstępną ocenę”), w której przedstawiła swoje zastrzeżenia dotyczące konkurencji w odniesieniu do rynku premium Paryż – Nowy Jork, jak i rynków premium i rynków podstawowych Amsterdam – Nowy Jork i Rzym – Nowy Jork („przedmiotowe trasy”)⁽²⁾.
- (3) W dniu 3 października 2014 r. w odpowiedzi na wstępne zastrzeżenia Komisji strony przedstawiły propozycje zobowiązań. W dniu 23 października 2014 r., zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia 1/2003, Komisja opublikowała w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej zawiadomienie, w którym streszczono sprawę, podsumowano zaproponowane zobowiązania oraz wezwano zainteresowane strony trzecie do przedstawienia uwag („zawiadomienie w związku z testem rynkowym”). Po zapoznaniu się z uwagami otrzymanymi od stron trzecich, w dniu 4 maja 2015 r. strony przedstawiły podpisaną wersję ostatecznych zobowiązań.
- (4) W dniu 28 kwietnia 2015 r. przeprowadzono konsultacje z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących, który wydał pozytywną opinię. W dniu 30 kwietnia 2015 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające przedstawił sprawozdanie końcowe.

Zastrzeżenia wyrażone w ocenie wstępnej

Ocena na podstawie art. 101 ust. 1 i art. 101 ust. 3 Traktatu

- (5) W ocenie wstępnej z dnia 24 września 2014 r. określono zastrzeżenia wstępne Komisji, zgodnie z którymi strony mogły doprowadzić do ograniczenia konkurencji w segmencie premium na trasie Paryż – Nowy Jork i w segmencie premium i podstawowym na trasach Amsterdam – Nowy Jork i Rzym – Nowy Jork, zarówno pod względem celu, jak i skutku, ze względu na współpracę stron w ramach porozumienia w sprawie utworzenia transatlantyckiej spółki joint venture (TAJV, zwane dalej „porozumieniem”).
- (6) W ocenie wstępnej Komisja tymczasowo uznała, że porozumienie to ma na celu ograniczenie konkurencji, ponieważ przewiduje szeroko zakrojoną współpracę stron w odniesieniu do wszystkich kluczowych parametrów konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi, w tym cen, zdolności przewozowej, rozkładów lotów i jakości usług. W zakresie wykorzystującego samoloty innych partnerów systemu podziału zysków i strat w ramach joint venture, indywidualne zachęty stron dotyczące tras transatlantyckich zastąpiono wspólnym interesem i korzyściami spółki joint venture i wszystkich stron.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ Rynek premium obejmuje pasażerów kupujących bilety klasy pierwszej, biznes oraz elastycznej klasy ekonomicznej, podczas gdy rynek podstawowy obejmuje pasażerów kupujących bilety w klasie ekonomicznej z ograniczeniami.

- (7) Komisja wstępnie uznała również, że porozumienie prowadzi do znaczącego ograniczenia konkurencji w kontekście (i) segmentu premium na trasie Paryż – Nowy Jork i (ii) segmentu premium i podstawowego odpowiednio na trasie Amsterdam – Nowy Jork i Rzym – Nowy Jork. Komisja tymczasowo stwierdziła, że konkurencja, która istniała między stronami na przedmiotowych trasach przed podjęciem przez nie współpracy została wyeliminowana i prawdopodobnie nie będzie zastąpiona konkurencją ze strony innych przewoźników lotniczych ze względu na znaczne bariery wejścia na rynek i ekspansji.
- (8) W związku z tym we wstępnej opinii Komisji współpraca między stronami w ramach porozumienia narusza art. 101 ust. 1 Traktatu w odniesieniu do pasażerów segmentu premium na trasie Paryż – Nowy Jork i w odniesieniu do pasażerów segmentu premium i podstawowego na trasie Amsterdam – Nowy Jork i Rzym – Nowy Jork.
- (9) Strony nie przedstawiły żadnych argumentów dotyczących zwiększenia wydajności w odniesieniu do przedmiotowej trasy. W związku z powyższym Komisja tymczasowo uznała, że nie ma żadnych wydajności, które mogłyby zrównoważyć znaczne ograniczenie konkurencji, które może wynikać z porozumienia na przedmiotowych trasach.

Zobowiązania początkowe i ostateczne

- (10) W dniu 3 października 2014 r. strony zaproponowały zobowiązania w celu rozwiania obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji zawartych we wstępnej ocenie. Strony zaproponowały:
- a) udostępnienie par okienek czasowych lądowania i startu na lotnisku w Amsterdamie lub na nowojorskich lotniskach JFK/Newark Liberty, a także na lotnisku w Rzymie lub na nowojorskich lotniskach JFK/Newark Liberty – do wyboru konkurenta – w celu umożliwienia jednemu lub większej liczbie kwalifikujących się konkurentów wykonywania do siedmiu (7) nowych lub dodatkowych rejsów tygodniowo na każdej z tras Amsterdam – Nowy Jork i Rzym – Nowy Jork lub zwiększenia liczby tych rejsów do siedmiu. Ta propozycja jest obstrzona pewnymi warunkami, m.in. koniecznością podjęcia przez konkurenta wszelkich możliwych działań w celu uzyskania niezbędnych okienek czasowych w ramach ogólnego procesu ich przydziału;
 - b) zawarcie umów przewidujących możliwość łączenia taryf⁽¹⁾ z konkurentami w przypadku wszystkich klas pasażerów na wszystkich przedmiotowych trasach, z wyłączeniem trasy Paryż – Nowy Jork, w odniesieniu do której umowy te będą obejmować jedynie pasażerów segmentu premium. Kwalifikują się do nich wszyscy konkurenci, którzy zaczynają obsługiwać nowe albo częstsze połączenia bez międzylądowania na przedmiotowej trasie i którzy sami albo we współpracy z partnerami należącymi do tego samego sojuszu nie obsługują węzłów lotniczych ani lotnisk typu „focus-city” na obu końcach odcinka tej trasy. W przypadku trasy Paryż – Nowy Jork zobowiązanie to obejmuje również konkurentów, którzy już wykonują połączenia bez międzylądowania na danej trasie;
 - c) zawarcie specjalnych umów o proporcjonalnym podziale⁽²⁾ z konkurentami w przypadku wszystkich klas pasażerów na każdej przedmiotowej trasie (z wyłączeniem trasy Paryż – Nowy Jork, w odniesieniu do której umowy te będą obejmować jedynie pasażerów segmentu premium) dotyczących ruchu lotniczego, w przypadku którego miejsce wylotu i miejsce przylotu znajduje się w Europie lub Ameryce Północnej/na Karaibach/w Ameryce Centralnej, pod warunkiem że część podróży obejmować będzie jedną z trzech przedmiotowych tras. Kwalifikują się do nich wszyscy konkurenci, którzy zaczynają obsługiwać nowe albo częstsze połączenia bez międzylądowania na przedmiotowej trasie i którzy sami albo we współpracy z partnerami należącymi do tego samego sojuszu nie obsługują węzłów lotniczych ani lotnisk typu „focus-city” na obu końcach odcinka tej trasy. W przypadku trasy Paryż – Nowy Jork zobowiązanie to obejmuje również konkurentów, którzy już wykonują połączenia bez międzylądowania na danej trasie;
 - d) otwarcie swoich programów lojalnościowych na konkurenta, który zaczyna obsługiwać nowe albo częstsze połączenia na którejkolwiek z przedmiotowych tras, jeżeli konkurent ten nie posiada porównywalnego własnego programu i nie bierze jeszcze udziału w żadnym z programów lojalnościowych należących do stron.
- (11) Strony proponują powierzyć odpowiedzialność za monitorowanie przestrzegania tych zobowiązań powołanemu w tym celu pełnomocnikowi. W razie sporów dotyczących zobowiązań pomiędzy przewoźnikiem wnioskodawcą a stronami strony proponują zastosowanie procedury rozstrzygania sporów, w ramach której trybunał arbitrażowy podejmie ostateczną decyzję w danej kwestii.
- (12) W odpowiedzi na uwagi, które Komisja otrzymała po publikacji zawiadomienia w związku z testem rynkowym, strony przedstawiły podpisaną wersję ostatecznych zobowiązań w dniu 4 maja 2015 r. Z wyjątkiem kilku wyjaśnień ostateczne zobowiązania różnią się od zobowiązań zaproponowanych początkowo jedynie w odniesieniu do zakresu zobowiązania dotyczącego specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym. Zakres geograficzny tego zobowiązania został rozszerzony w celu objęcia ruchu lotniczego, w przypadku którego

(1) Umowy dotyczące łączenia taryf umożliwiają konkurentom (lub biuram podróży) oferowanie biletu w dwie strony grupie pasażerów objętych zobowiązaniem, dzięki czemu pasażer otrzymuje usługę non-stop – w jedną stronę wykonywaną przez jedną ze stron porozumienia, w drugą przez jej konkurenta.

(2) Specjalne umowy o proporcjonalnym podziale umożliwiają kwalifikującym się konkurującym liniom lotniczym uzyskanie od stron korzystnych warunków przewożenia pasażerów w ramach rejsów łączonych na trasach w Europie i w Ameryce Północnej (oraz w innych wybranych krajach) celem wykorzystania własnych usług transatlantyckich konkurenta na przedmiotowej trasie poprzez skierowanie tych pasażerów na rejsy transatlantyckie konkurenta.

faktyczne miejsce wylotu/przylotu znajduje się w Libanie i Izraelu, oprócz ruchu o miejscu wylotu/przylotu znajdującym się w Europie lub Ameryce Północnej/na Karaibach/w Ameryce Centralnej. Ponadto zawarto wyjaśnienie, zgodnie z którym zobowiązanie dotyczące specjalnych umów o proporcjonalnym podziale, które obejmuje prawo konkurenta do wyboru do dwudziestu (20) tras łączących obsługiwanych przez strony, obejmuje również trasy łączące, które wprowadzane są do obrotu przez strony i eksploatowane przez niektóre jednostki zależne stron (tj. KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner, loty wykonywane przez HOP poprzez leasing statków powietrznych z załogą przez AF i loty łączone, wprowadzane do obrotu pod marką Delta Connection).

Ocena i proporcjonalność zaproponowanych zobowiązań

- (13) Zobowiązania te w swym ostatecznym kształcie są wystarczające do uwzględnienia zastrzeżeń wskazanych przez Komisję we wstępnej ocenie, a przy tym nie są one nieproporcjonalne. Ułatwiają wejście na rynek i ekspansję na przedmiotowych trasach poprzez obniżenie barier wejścia i ekspansji oraz wzmocnienie usług konkurentów dzięki przyznaniu im dostępu do lotów łączonych oraz umożliwieniu zawierania umów przewidujących łączenie taryf oraz umów o współpracy w ramach programów lojalnościowych.
- (14) W odniesieniu do tras Amsterdam – Nowy Jork i Rzym – Nowy Jork Komisja uważa, że połączenie zobowiązań dotyczących okien czasowych, z jednej strony, oraz zobowiązań w zakresie możliwości łączenia taryf oraz specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym oraz otwarcia programów lojalnościowych, z drugiej, jest wystarczające i odpowiednie do usunięcia zastrzeżeń w zakresie konkurencji stwierdzonych w ramach wstępnej oceny. W szczególności warunki zobowiązań dotyczących okien czasowych powodują, że są one skuteczne i wystarczająco atrakcyjne, aby zachęcać do nich konkurentów, podczas gdy inne zobowiązania powinny umożliwić konkurentom zwiększenie trwałości nowych usług. W odniesieniu do trasy Paryż – Nowy Jork Komisja uważa, że konkurenci wykonują więcej lotów dziennie niż połączone strony i że konkurenci mogli ostatnio dodać loty na danej trasie. W związku z powyższym Komisja uważa, że zobowiązania w zakresie umów dotyczących łączenia taryf, specjalnych umów o proporcjonalnym podziale oraz programów lojalnościowych zaproponowane przez strony, zarówno dla istniejących jak i nowych konkurentów, są odpowiednie i wystarczające do usunięcia zastrzeżeń na tej trasie.

Wnioski

- (15) Na mocy decyzji zobowiązania zaproponowane przez zainteresowane przedsiębiorstwa stają się dla nich prawnie wiążące.
- (16) W świetle ostatecznych zobowiązań zaproponowanych przez strony, Komisja uważa, że nie ma podstaw do podejmowania przez nią dalszych działań. Decyzja jest wiążąca przez okres dziesięciu lat od daty jej przyjęcia.
-