

Komunikat Komisji opublikowany na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawie COMP/39964 – Air France-KLM/Alitalia/Delta

(2014/C 376/11)

1. WPROWADZENIE

- (1) Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu⁽¹⁾ Komisja może zdecydować – w przypadkach, w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestania naruszenia i gdy zainteresowane strony zaproponują zobowiązania uwzględniające zastrzeżenia wyrażone przez Komisję w ocenie wstępnej – o uczynieniu takich zobowiązań wiążącymi dla przedsiębiorstw. Decyzja taka może zostać przyjęta na czas określony i oznacza, że nie ma już dalszych podstaw do podejmowania działań przez Komisję. Zgodnie z art. 27 ust. 4 wspomnianego rozporządzenia Komisja publikuje zwięzłe streszczenie sprawy i zasadniczą treść zobowiązań. Zainteresowane strony mogą przedłożyć swoje uwagi w terminie wyznaczonym przez Komisję.

2. STRESZCZENIE SPRAWY

- (2) W dniu 20 maja 2009 r. Air France, Delta, KLM i Northwest⁽²⁾ zawarły porozumienie w sprawie utworzenia transatlantyckiej spółki *joint venture*, prowadzącej działalność w zakresie wszystkich świadczonych przez te przedsiębiorstwa usług transportu pasażerskiego na trasach transatlantyckich („porozumienie”). Porozumienie wdrożono w dniu 20 czerwca 2009 r. (z mocą wsteczną od dnia 1 kwietnia 2009 r.). W dniu 5 lipca 2010 r. porozumienie rozszerzono, obejmując nim przedsiębiorstwo Alitalia⁽³⁾. Porozumienie przewiduje współpracę między jego stronami w zakresie wszystkich kluczowych parametrów dotyczących konkurencji, w tym polityki cenowej, zdolności przewozowej, rozkładów lotów i marketingu.
- (3) W dniu 23 stycznia 2012 r. Komisja wszczęła z urzędu dochodzenie w sprawie porozumienia.
- (4) W dniu 26 września 2014 r. Komisja przyjęła wstępną ocenę w rozumieniu art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, w której wyraziła wstępne wątpliwości co do zgodności porozumienia z art. 101 Traktatu. We wspomnianej ocenie wstępnej stwierdzono, że porozumienie może ograniczać konkurencję ze względu na swój cel.
- (5) Mimo że porozumienie dotyczy wszystkich tras transatlantyckich obsługiwanych przez strony, w ocenie wstępnej skupiono się na trzech trasach, w przypadku których występowało duże prawdopodobieństwo niespełnienia warunków wynikających z art. 101 ust. 3 Traktatu. Chodzi o trasy Amsterdam–Nowy Jork, Rzym–Nowy Jork i Paryż–Nowy Jork. Komisja uważa ponadto, że ze względu na wysoki stopień konkurencji między stronami oraz ich łączną silną pozycję rynkową, porozumienie może potencjalnie powodować znaczące skutki antykonkurencyjne na tych trasach.
- (6) W szczególności w ocenie wstępnej Komisja jest zdania, że porozumienie wyeliminowało konkurencję, która istniała między stronami na tych trasach przed podjęciem przez nie współpracy. Jest mało prawdopodobne, że konkurencję tę zastąpi konkurencja z istniejącymi konkurentami lub że konkurencję pobudzi prawdopodobne, terminowe i wystarczające wejście na rynek nowych podmiotów lub rozszerzenie działalności przez istniejące podmioty, ponieważ istnieją poważne bariery utrudniające wejście na odnośne rynki i rozszerzenie działalności na nich. Bariery te obejmują w szczególności ograniczenia w dostępie do okienek czasowych w odnośnych portach lotniczych, przewagę stron wynikającą z częstotliwości wykonywanych lotów i dominację stron pod względem węzłów lotniczych, a także skutki istnienia sieci wynikające z oferowanych przez strony porozumienia programów lojalnościowych dla pasażerów.
- (7) W odniesieniu do trasy Paryż–Nowy Jork zastrzeżenia Komisji ograniczają się jedynie do rynku premium (obejmującego usługi pasażerskie we wszystkich klasach kabin i taryf z wyjątkiem przewozów w klasie ekonomicznej z ograniczeniami), natomiast w odniesieniu do tras Amsterdam–Nowy Jork i Rzym–Nowy Jork zastrzeżenia w zakresie konkurencji dotyczą zarówno rynków premium, jak i rynków podstawowych.

3. ZASADNICZA TREŚĆ ZAPROPONOWANYCH ZOBOWIĄZAŃ

- (8) Zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 strony zaproponowały zobowiązania, które mogą podjąć, aby uwzględnić zastrzeżenia Komisji dotyczące konkurencji. Strony podkreśliły, że faktu tego nie należy interpretować jako przyznania się do naruszenia reguł konkurencji UE ani do tego, że porozumienie jest niezgodne z art. 101 TFUE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 81 i 82 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 101 i 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Treść tych dwóch grup postanowień jest zasadniczo identyczna. Dla celów niniejszego zawiadomienia odniesienia do art. 101 i 102 TFUE należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia do art. 81 i 82 Traktatu WE.

⁽²⁾ W 2008 r. Delta połączyła się z Northwest Airlines (zob. decyzja Komisji w sprawie COMP/M.5181 Delta Air Lines/Northwest Airlines). Od lutego 2010 r., po uzyskaniu pełnej integracji przedsiębiorstwa Northwest poprzez włączenie go do przedsiębiorstwa Delta, przestała istnieć oddzielna marka Northwest i numery lotów oznaczone tą marką <http://news.delta.com/index.php?s=43&item=911>

⁽³⁾ W niniejszym komunikacie Air France, Delta, KLM i Alitalia są dalej zwane wspólnie „stronami”.

- (9) Zobowiązania zostały streszczone poniżej i w całości opublikowane w angielskiej wersji językowej na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji:

http://ec.europa.eu/competition/index_en.html

- (10) Strony zaproponowały zobowiązania w odniesieniu do trzech tras, mianowicie Amsterdam–Nowy Jork, Rzym–Nowy Jork i Paryż–Nowy Jork (zwanych dalej „wskazanymi parami miast”).

- (11) Strony oferują:

- (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 przez potencjalny nowy podmiot na tym rynku – w celu umożliwienia jednemu lub większej liczbie takich podmiotów wykonywania do siedmiu nowych lub dodatkowych rejsów tygodniowo na każdej z tras Amsterdam–Nowy Jork i Rzym–Nowy Jork lub zwiększenia liczby tych rejsów do siedmiu.

Oferta jest uzależniona od spełnienia pewnych warunków, w tym: a) od podjęcia przez potencjalny nowy podmiot na tym rynku wszelkich możliwych działań w celu uzyskania niezbędnych okienek czasowych w ramach ogólnego procesu przydziału okienek czasowych; oraz b) w odniesieniu do Nowego Jorku, od tego, by łączna ilość okienek czasowych na nowojorskich lotniskach JFK/Newark Liberty posiadana przez: (i) potencjalny nowy podmiot na tym rynku; (ii) jego regionalne oddziały; oraz (iii) wszelkich innych przewoźników, z którymi utworzył on transatlantycką spółkę *joint venture* zwolnioną przez amerykański Departament Transportu z zakazu zawierania porozumień mających wpływ na konkurencję, oraz regionalnych oddziałów tych przewoźników, nie przekracza 200 okienek czasowych dziennie;

- (b) zawarcie umów przewidujących możliwość łączenia taryf:

(i) z kwalifikującym się przewoźnikiem lotniczym oferującym loty bez międzylądowania, który – po dniu, w którym zobowiązania stają się skuteczne – zaczął świadczyć nową lub częstszą konkurencyjną usługę lotniczą w odniesieniu do jednej ze wskazanych par miast; oraz

(ii) z kwalifikującym się przewoźnikiem lotniczym oferującym loty bez międzylądowania, który świadczy już konkurencyjną usługę lotniczą na trasie Paryż–Nowy Jork,

pod warunkiem że w każdym przypadku kwalifikujący się przewoźnik oferujący loty bez międzylądowania lub partnerzy należący do tego samego sojuszu nie obsługują węzłów lotniczych w żadnym z miast wymienionych jako wskazane pary miast.

Zawarcie takich umów przewidujących możliwość łączenia taryf powinno być dostępne w przypadku wszystkich klas pasażerów, z wyłączeniem trasy Paryż–Nowy Jork, w odniesieniu do której umowy te powinny obejmować jedynie pasażerów klasy premium (zgodnie z definicją w pkt 7 powyżej);

- (c) zawarcie specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym, w którym faktyczne miejsce wylotu i faktyczne miejsce przylotu znajdują się w Europie lub Ameryce Północnej/na Karaibach/w Ameryce Centralnej:

(i) z nowym przewoźnikiem lotniczym oferującym loty bez międzylądowania, który – po dniu, w którym zobowiązania stają się skuteczne – zaczął świadczyć nową lub częstszą konkurencyjną usługę lotniczą w odniesieniu do jednej ze wskazanych par miast, niezależnie od tego, czy konkurencyjna usługa lotnicza rozpoczynana jest w oparciu o przydziały okienek czasowych uzyskanych od stron w ramach zaproponowanych zobowiązań; oraz

(ii) z kwalifikującym się przewoźnikiem lotniczym oferującym loty bez międzylądowania, który świadczy już konkurencyjną usługę lotniczą na trasie Paryż–Nowy Jork.

Zawarcie takich specjalnych umów o proporcjonalnym podziale powinno być dostępne w przypadku wszystkich klas pasażerów, z wyłączeniem trasy Paryż–Nowy Jork, w odniesieniu do której umowy te powinny obejmować jedynie pasażerów klasy premium (zgodnie z definicją w pkt 7 powyżej). Strony nie są zobowiązane do zawarcia specjalnych umów o proporcjonalnym podziale dotyczące jakiegokolwiek ze wskazanych par miast z jakimkolwiek wnioskującym przewoźnikiem lotniczym, który samodzielnie lub wraz z partnerem należącym do tego samego sojuszu prowadzi węzeł lotniczy w obu miastach odnośnej wskazanej pary miast;

- (d) otwarcie swoich programów lojalnościowych dla każdego nowego przewoźnika lotniczego oferującego loty bez międzylądowania, który – po dniu, w którym zobowiązania stają się skuteczne – zaczął świadczyć nową lub częstszą konkurencyjną usługę lotniczą w odniesieniu do jednej ze wskazanych par miast, pod warunkiem że ten nowy przewoźnik lotniczy nie prowadzi porównywalnego programu lojalnościowego i nie uczestniczy już w którymś z programów lojalnościowych prowadzonych przez strony.

- (12) Strony proponują powierzyć odpowiedzialność za monitorowanie przestrzegania tych zobowiązań powołanemu w tym celu pełnomocnikowi. W razie sporów dotyczących zobowiązań pomiędzy nowym podmiotem wchodzącym na rynek a stronami strony proponują zastosowanie procedury rozstrzygnięcia sporów, w ramach której trybunał arbitrażowy podejmie ostateczną decyzję w danej kwestii.

4. ZAPROSZENIE DO ZGŁASZANIA UWAG

- (13) Po zbadaniu rynku Komisja zamierza przyjąć na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 decyzję uznającą za wiążące zobowiązania streszczone powyżej i opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji.
- (14) Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 Komisja wzywa zainteresowane strony trzecie do zgłaszania uwag na temat zaproponowanych zobowiązań. Komisja musi otrzymać wspomniane uwagi nie później niż w terminie jednego miesiąca od daty niniejszej publikacji. Zainteresowane strony trzecie są również proszone o przedłożenie nieopatrzonej klauzulą poufności wersji swoich uwag, z której usunięto tajemnice handlowe oraz pozostałe informacje poufne oraz zastąpiono je nieopatrzonym klauzulą poufności streszczeniem lub słowami „tajemnica handlowa” lub „poufne”.
- (15) Prosimy o przesyłanie uzasadnionych odpowiedzi i uwag, przedstawiających istotne fakty. Jeśli stwierdzą Państwo istnienie problemu dotyczącego dowolnej części proponowanych zobowiązań, prosimy o zasugerowanie możliwego rozwiązania.
- (16) Uwagi z dopiskiem zawierającym numer referencyjny case COMP/39964 – Air France-KLM/Alitalia/Delta można przesyłać do Komisji pocztą elektroniczną (na adres: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu), faksem (+32 22950128) lub listownie na poniższy adres:

European Commission
Directorate-General for Competition
Antitrust Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
