

II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. április 7.)

az EK-Szerződés 81. cikke értelmében lefolytatott eljárásról a COMP/A.38284/D2 ügyben

Société Air France/Alitalia Linee Aeree Italiane SpA ⁽¹⁾

(az értesítés a B(2004) 1307. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(2004/841/EK)

2004. április 7-én én a Bizottság elfogadott egy határozatot, amely a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése értelmében egyedi mentességet biztosít a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése értelmében az Air France és az Alitalia között létrejött együttműködési megállapodás számára.

Ennek a határozatnak a közzétett változata angol, francia és német nyelveken (csak az angol nyelvű változat a hiteles) hozzáférhető a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján a következő címen:
http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html

1. AZ ELJÁRÁS ÖSSZEFOGLALÁSA

(1) 2001. november 12-én az Air France (AF) és az Alitalia (AZ) számos együttműködési megállapodást közölt a Bizottsággal, és nemleges megállapítást kérelmezett a 3975/87/EGK tanácsi rendelet ⁽²⁾ 3. cikkének (2) bekezdése és/vagy mentességet ugyanakkor a rendeletnek az 5. cikke értelmében.

(2) 2002. május 8-án a közölt megállapodások rövid tartalmi ismertetését kihirdették az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* az érdekelt felek számára szóló felhívással együtt, hogy a 3975/87/EGK rendelet 5. cikke (2) bekezdésével ⁽³⁾ összhangban 30 napon belül küldjék meg észrevételeiket. A kihirdetésre reagálva számos légi-

társaság jelezte érdeklődését a kérdéses útvonalakon a működés megkezdése iránt, feltéve hogy a belépés előtt álló akadályokat megfelelő jogorvoslati intézkedésekkel eltávolítják.

(3) A Bizottság súlyos aggodalmakat tartalmazó 2002. július 1-jén kelt levelében arról tájékoztatta a feleket, hogy együttműködési megállapodásaik a jelenlegi formájukban nem hagyhatók jóvá.

(4) A Bizottság által közölt fenntartások alapján és a kérdés alapos megvitatását követően a felek kötelezettségvállalásokra tettek javaslatot, amelyet a 3975/87/EK rendelet 16. cikkének (3) bekezdése ⁽⁴⁾ értelmében véleményeztetés céljából 2003. december 9-én közlemény formájában jelentettek meg a Hivatalos Lapban. A beérkezett észrevételek figyelembevételével a felek vállalták, hogy kötelezettségvállalásaikon további javításokat végeznek el.

⁽¹⁾ Az audit-tanácsadó jelentése (HL C 305., 2004.12.9.).

⁽²⁾ A légi közlekedési ágazat vállalkozásaira vonatkozó versenyszabályok alkalmazásával kapcsolatos eljárás megállapításáról szóló, 1987. december 14-i 3975/87/EGK tanácsi rendelet (HL L 374., 1987.12.31., 1. o.). A legutóbb az 1/2003/EK rendelettel (HL L 1., 2003.1.4., 1. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL C 111., 2002.5.8., 7. o.

⁽⁴⁾ HL C 297., 2003.12.9., 10. o.

- (5) A javított kötelezettségvállalások azzal a ténnyel kiegészítve, hogy az érintett piacon számos belépő jelent meg, versenypolitikai szempontok szerint elfogadhatók. Feltéve, hogy a felek ezeket a kötelezettségvállalásaikat teljesítik, a Bizottság határozatában hatéves időtartamra megadta a közöttük létrejött együttműködési megállapodások számára a mentességet.

2. AZ EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS

- (6) Együttműködésük keretében a felek nagy horderejű, hosszú távú kétoldalú stratégiai szövetséget kívánnak létrehozni a következő célkitűzések megvalósítása érdekében:

— *egy európai több elosztópontos rendszer létrehozása* a felek által a párizsi Charles de Gaulle, a római Fiumicino és a milánói Malpensa repülőtereken működtetett elosztópontokra építkezve világméretű hálózataiknak az összekapcsolása céljából,

— *a felek légiutas-kiszolgáló tevékenységeinek az összehangolása*, beleértve a helymegosztási (code-sharing) megállapodás széles körű kihasználását, menetrendszerű légiutas-fuvarozó hálózataik, értékesítései és árbevétel-gazdálkodásuk összehangolását, egymás törzsutasprogramjainak kölcsönös elismerését, a marketing-tevékenységek összehangolását és a légiutasfogadó csarnokok közös használatát,

— *együttműködés egyéb területeken*, például a teherfuvarozási tevékenységekben, utaspoggyász-kezelésben, karbantartási tevékenységekben, beszerzésekben, fedélzeti ellátási szolgáltatásokban, informatikai rendszerekben, flottafejlesztésekben és beszerzésekben, személyzetképzésben és az árbevételek elszámolásában.

- (7) Mivel az Air France és az Alitalia között létrejött szövetség célja egy több elosztópontos rendszer létrehozása világméretű hálózataik összekapcsolása céljából, ezért az együttműködés szorosabb lesz a Franciaország és Olaszország közötti mind belföldi, mind nemzetközi forgalomban az Air France és/vagy az Alitalia által üzemeltetett összes útvonalat magában foglaló Franciaország–Olaszország „csomag” területén. A Franciaország–Olaszország csomag keretében a felek a fentiekben említett utasszállító légi járatok üzemeltetésén túlmenően megállapodást kötnek a járatgyakoriságról is, és osztoznak a szállítási teljesítményekben és árbevételeikben.

3. ÉRTÉKELÉS

- (8) A megállapodás által lefedett tevékenységek a menetrendszerű utasszállító légi járatok üzemeltetése, légi áru fuva-

rozás, valamint földi kiszolgáló szolgáltatások nyújtása. A mentességgel kapcsolatos határozattervezet csak az együttműködés elsőként említett területét, tehát a menetrendszerű utasszállító légi járatokat érinti. A légi áru fuvarozást a határozattervezet által lefedett tevékenységi kör nem tartalmazza, mert annak terjedelméről még folyamatban vannak a tárgyalások a felek között. A határozattervezet nem érinti továbbá a földi kiszolgáló szolgáltatások nyújtását sem, mert az kívül esik a 3975/87/EKG rendelet⁽¹⁾ által érintett területek körén.

- (9) A Bizottság helyt ad annak az állításnak, hogy egészét tekintve a szövetség létrehozása hozzájárul a termelékenység fokozásához és a fuvarozási szolgáltatások kiterjesztésének a javításához, valamint támogatja műszaki és gazdasági téren az előrehaladást. Az együttműködési megállapodás valószínűsíthetően hasznot fog hajtani a világméretű hálózat fokozottabb kiterjesztésének köszönhetően, ami a közvetlen és közvetett légi járatok számának a növelésével lehetővé teszi a fogyasztók jobb kiszolgálását. Míg a légitársaságok méretének a növelése nem szükségszerűen eredményez költségcsökkentést, mert a termelési költségek csökkentése folyamatos, megtakarítások elérése a hálózat egészében megnövelt forgalomból, a járatgyakoriság jobb tervezhetőségéből, a nagyobb terhelhetőségi tényezőkből stb. lehetséges.

- (10) Mindazonáltal a fogyasztó korrekt részesedést kap a várakozások szerinti költségcsökkentésből származó előnyökből csökkentett árak formájában, ha a felek a szövetség létrejötte által szűkített piacon továbbra is a piaci verseny kielégítő mértékű kényszerítő hatása alatt maradnak.

- (11) A Bizottság által a 81. cikk értelmében elvégzett kiértékelés eredménye szerint fennáll annak a kockázata, hogy a szövetség kiiktatja a versenyt utasszállító légi járatok egy jelentős részében hét „indulási-érkezési hely”⁽²⁾ pár, nevezetesen Párizs–Milánó, Párizs–Róma, Párizs–Vence, Párizs–Firenze, Párizs–Bologna, Párizs–Nápoly és Milánó–Lyon várospárok közötti útvonalakon. A szövetség létrejötte előtt az Air France és az Alitalia volt ezeken az egymást átfedő piacokon a fej-fej mellett versengő két fő üzemeltető. A bejelentés időpontjában rendkívül magas piaci részesedéssel rendelkeztek a hét várospár közötti piacon. Ez mind az időfüggő-rugalmasságot igénylő, mind pedig az árérzékeny utazóközönség vonatkozásában érvényes⁽³⁾.

(1) Ez a határozat ezért nem érinti e vonatkozásoknak a Szerződés 81. cikke szerinti további verseny megítélését.

(2) A megfelelő légi szállítási piac megállapítása céljából a Bizottság kialakította az indulási hely/érkezési hely (I&É) pár megközelítést. E megközelítés szerint minden egyes indulási és érkezési hely kombinációt a fogyasztó szempontjából elkülönülő piacnak kell tekinteni.

(3) E második utaskategóriát illetően létezik egy kivétel, a Milánó–Lyon várospár, tekintettel az egyéb közlekedési módok (közúti közlekedés) folytán fennálló verseny korlátozó hatásaira.

- (12) Mindezekon túlmenően a felek mindenre kiterjedő erős piaci helyzetét potenciális piacra lépés ellen jelentős hatású gátló tényezők akadályozzák, ilyen például az érintett repülőtereken a résidők hiánya, a felek által alkalmazott járatgyakorlás, időfüggő utazóközönségük magas részaránya, valamint törzsutasprogramjaik közössé tétele.
- (13) Az együttműködési megállapodás ezért csak megfelelő kiigazításokkal fogadható el, amelyeknek elsősorban a versenytársak belépése előtt álló akadályok eltávolítására és az együttműködésből származó előnyökből a fogyasztók számára korrektt részesedés biztosítására kell irányulniuk.

4. KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSOK

- (14) Súlyos aggodalmakat tartalmazó levelében a Bizottság által kinyilvánított fenntartások alapján a felek kötelezettségvállalásokra tettek javaslatot, amelyet 2003. december 9-én tettek közzé véleményeztetés céljából. Több légitársaságtól, valamint az Egyesült Királyság Tisztességes Kereskedés Hivatalától érkeztek észrevételek. Figyelemmel ezekre az észrevételekre a felek vállalták, hogy kötelezettségvállalásaikon további javításokat hajtanak végre. Különösen a párizsi CDG repülőtér résidőkiosztásának a feltételein hajtottak végre módosításokat, és az Orly repülőtérre kiadható résidők számának a korlátozását megszüntették. A kötelezettségvállalások fő alapelveinek rövid ismertetése az alábbi bekezdésekben található.

Az átengedendő résidők száma

- (15) A nagy forgalmú repülőtereken a résidők hiányának az orvoslása céljából a feleknek egy bizonyos számú résidőt át kell engedniük versenytársaik számára új szolgáltatások belépésének a támogatása céljából azon a hét útvonalon, amelyek vonatkozásában a Bizottság a versennyel kapcsolatos fenntartásokat nyilvánított. Az útvonalanként felszabadítandó résidők maximális számát a határozathoz csatolt melléklet tartalmazza.
- (16) A Bizottság által a Franciaország–Olaszország közötti piacon elvégzett széles körű vizsgálat alapján és a 3975/87/EGK rendelet 16. cikkének (3) bekezdése értelmében a Bizottság által közzétett közleményre reagáló harmadik felek észrevételeinek a kiértékelését követően a felek által elfogadott felszabadítandó résidők száma az érintett útvonalakon elegendő ahhoz, hogy lehetővé tegye két pont között tevékenykedő fuvarozók számára ezeken az útvonalakon a hatékony versengést. A helyreállító intézkedések célja a versenytársak számára a két pont közötti forgalomban a fuvarozó tevékenységek végzésének, és különösen az időfüggő-rugalmasságot igénylő

légiutasok fuvarozásában a felekkel való versengésnek a lehetővé tétele.

- (17) Tekintettel arra, hogy hatékonyabb megoldás meglévő szolgáltatásokban a járatgyakorlás növelése mint új szolgáltatások bevezetése a semmiből, továbbá arra, hogy az időfüggő-rugalmasságot igénylő légiutasok megfelelő számú napi járatgyakorlás fenntartását igénylik, ezért a résidők átengedésében az a versenytárs élvez elsőbbséget, amelyik az adott útvonalon a legnagyobb számú járatgyakorlást üzemelteti (a már meglévő szolgáltatásokat is beleszámítva).

Résidők felszabadítása a párizsi és milánói repülőtereken

- (18) A Bizottság által a Franciaország–Olaszország közötti piacon elvégzett széles körű vizsgálat alapján a Párizs Charles de Gaulle (CDG) és Orly (ORY) repülőterek felcserélhetők a két várospár közötti útvonalakon közlekedő légiutasok részéről jelentkező fuvarkereslet szempontjából. Ugyanez érvényes a milánói Linate és Malpensa repülőterek esetében is.
- (19) Az arányosság elvének alkalmazása normális esetben azt jelenti, hogy a felek megválaszthatják, melyik repülőtérnél engednek át résidőket, feltéve hogy az elegendő lesz a versennyel kapcsolatos aggodalmak eloszlására. Ebben az esetben azonban a Bizottság a párizsi repülőterekkel kapcsolatosan felvetette, hogy a javasolt helyreállító intézkedések hatékonyságának a biztosítása érdekében résidőket bizonyos esetekben az Orly repülőtérre is át kell engedni olyan versenytársak számára, akik már nyújtanak erről a repülőtérrel kiinduló szolgáltatásokat az érintett útvonalakon, hogy ezáltal növelhessék járataik számát. Ez megmagyarázza, hogy miért az Orly repülőtérre már járatokat üzemeltető és ezen a repülőtérre Párizst kiszolgáló menetrendszerű járatokat üzemeltető versenytárs jogosult résidőket megszerezni egy érintett útvonalon.
- (20) Ugyanezen okok miatt a kötelezettségvállalások értelmében a feleknek a milánói Linate repülőtérre is csak olyan versenytársak számára kell felszabadítaniuk résidőket, amelyek már üzemeltetnek a Linate repülőtérrel induló járatokat, és növelni kívánják ezen az útvonalon a járatgyakorlást.

Egyéb kiigazító intézkedések

- (21) A résidőkön túlmenően egyéb helyreállító intézkedések a határozattervezetben megemlített további akadályok megszüntetését célozzák.

- (22) Ezek közül néhány a fogyasztó szempontjából bővíti a felek által üzemeltetett légi járatok és a versenytársak által üzemeltetett légi járatok közötti csereszabotosságot az érintett útvonalakon, és segítséget nyújt az új belépők számára a működés beindításához szükséges minimális légi utaslétszám megszerzésében. Figyelemre méltó annak a lehetővé tétele, hogy a felek kötelesek engedélyezni az új belépők részvételét törzutasprogramjaikban, amennyiben azok élni kívánnak ezzel a lehetőséggel. Egy másik kötelezettségvállalás a járatok közötti felcserélhetőséget és különleges arányossági megállapodások alkalmazását biztosítja, továbbá lehetővé teszi, hogy a felek által üzemeltetett járaton elutazó légi utasok ugyanazzal a repülőjeggyel egy versenytárs járatait vegyék igénybe a visszautazáshoz, vagy fordítva.
- (23) A felek szintén vállalják több közlekedési ágazat csatlakozására épülő (intermodális) megállapodások megkötésének az elősegítését, amelyek keretében ők biztosítják a légi fuvarozási szolgáltatásokat földi vagy tengeri közlekedést is magában foglaló útvonaltervekben, hogy ezzel nagyobb választékot és jobb szolgáltatásokat nyújthassanak fogyasztóiknak a multimodális közlekedési szolgáltatások terén. Ez például kedvező feltételek mellett lehetővé teheti időfüggő fogyasztók számára egy útra szóló

vasúti utazás kombinálását légi járatokkal történő visszautazással.

- (24) Végezetül a kötelezettségvállalások a feleket a beindulás időszakában a járatgyakorlás befagyasztására (a járatgyakorlás növelésének szabályozására) kötelezik annak biztosítása érdekében, hogy az új belépőket ne szorítsák ki a piacról röviddel a belépésüket követő időszakban.

5. VÉGKÖVETKEZTETÉS

- (25) A fentiek alapján a harmadik felek belépését engedélyező és elősegítő benyújtott kötelezettségvállalások elegendőek a piaci versennyel kapcsolatban a vizsgálat során feltárt aggodalomra okot adó körülmények megszüntetésére.
- (26) A Bizottság ezért úgy határozott, hogy az EK-Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése értelmében és feltéve, hogy a felek teljesítik a csatolt mellékletben felsorolt kötelezettségvállalásokat, hogy az EK-Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazandó az Air France és az Alitalia között létrejött és a Bizottság számára 2001. november 12-én bejelentett megállapodás vonatkozásában a 2001. november 12. és 2007. november 11. közötti időszakban.