

**N° de Carpeta:** 552

**N° y fecha de dictamen:** 356 del 27/08/2001

**Denunciante:** AVIABUE (Asociación de Agencias de Viajes de Buenos Aires)

**Denunciado:** UNITED AIRLINES INC., AMERICAN AIRLINES INC. y BRITISH AIRWAYS Plc

**Mercado:** servicio de emisión y venta de pasajes aéreos, servicio de transporte aéreo directo entre Buenos Aires y Miami y entre Buenos Aires y Nueva York, servicio de transporte aéreo con conexiones rápidas entre Buenos Aires y Londres.

**Conducta:** Abuso de posición dominante y concertación para rebajar del 9% al 6% el porcentaje de comisión sobre la venta de pasajes aéreos en perjuicio de las agencias de viajes y turismo y de los usuarios de sus servicios.

**Resultado:** la CNDC aconsejó al Sr. Secretario aceptar las explicaciones de las denunciadas.

AVIABUE denunció que American Airlines, United Airlines y British Airways, consecutivamente y en el breve lapso de un mes (enero de 2000), redujeron del 9% al 6% las comisiones que perciben las agencias por la venta de pasajes aéreos, actuando de modo concertado debido a la posición dominante que ostentaban en sus rutas.

Las empresas negaron los dichos explicando que la rebaja se determinó en el marco de una tendencia mundial de la industria hacia la disminución de costos y que no detentaban posiciones dominantes en sus rutas, porque las mismas son atendidas por otras empresas, informando que la decisión estuvo motivada en la necesidad de competir rebajando costos y de dar respuesta a las decisiones adoptadas por otros transportadores y que no detentaban posiciones de dominio, ya que las rutas que operan son también servidas por otras aerotransportadoras. Especialmente, explicaron que el hecho de que tres compañías aéreas hubieran decidido implementar la reducción de comisiones en momentos más o menos cercanos en el tiempo no constituye una prueba irrefutable de la existencia de una concertación de precios, ya que en el caso de la industria del transporte aéreo la homogeneidad de los productos ofrecidos, la similitud en la estructura operativa y de costos de los distintos competidores lleva a que las distintas líneas aéreas adopten, en algunos casos y sin que exista concertación de políticas alguna, prácticas uniformes para la determinación de los precios de los pasajes aéreos a los fines de ser competitivos, lo que lleva a que se encuentren, en muchos casos, impedidas de adoptar políticas de precios marcadamente divergentes.

A los efectos de evaluar la posición de las aerotransportadoras denunciadas en el mercado de emisión y venta de pasajes aéreos, donde actúan como demandantes de los servicios de las agencias de viajes, la Comisión entendió necesario investigar los mercados verticalmente relacionados donde las denunciadas actúan como oferentes de servicios de aerotransporte internacional de pasajeros. En base al criterio de sustitución desde la demanda, se entendió que cada ruta internacional constituye un mercado relevante en sí mismo, restringiendo a su vez su amplitud a los servicios directos y regulares entre dos ciudades con "puertos de entrada y salida" de vuelos internacionales debido a la existencia de una importante porción de la

demanda altamente sensible al tiempo para la cual los vuelos con escalas o con conexiones o los vuelos charter no son alternativas sustitutas. No obstante, se estimó que debían incluirse aquellos servicios con conexiones rápidas que, en relación a los vuelos directos, no adicionaban más del 20% a la duración del viaje (incluyendo esperas).

Bajo dicho criterio, se estimó que British Airways tendría una participación del orden del 80% a 90% en el mercado de transporte aéreo entre Buenos Aires y Londres y se consideró que su comportamiento podía considerarse disciplinado por Lufthansa, Air France e Iberia, a través de las conexiones rápidas que ofrecían. Con relación a American Airlines y United Airlines, se encontró que, conjuntamente con Aerolíneas Argentinas, participaban aproximadamente en partes iguales en los mercados de transporte aéreo entre Buenos Aires y Miami y entre Buenos Aires y Nueva York, viendo mutuamente disciplinado su accionar comercial y no existiendo en este caso aerotransportadoras participando con conexiones rápidas.

En cuanto al mercado de servicios de emisión y venta de pasajes aéreos, se entendió que atribuir la reducción de comisiones obtenida por las denunciadas al ejercicio de poder de mercado (desde la compra) con el objeto de obtener rentas extraordinarias y permanentes, supondría, a su vez, entender que las denunciadas tendrían suficiente capacidad de ejercer el poder de mercado desde la oferta en sus respectivas rutas (cuestión que según el párrafo precedente se evaluó poco probable), ya que, de lo contrario, dicho objetivo sería inalcanzable porque la reducción de costos obtenida, por los propios mecanismos disciplinarios de la competencia, terminaría traducándose en menores tarifas o mejores servicios al cliente.

En relación a que la reducción de comisiones habría sido concertada entre las denunciadas, la Comisión observó que la fijación de precios de modo convergente y simultáneo entre competidores, conocida como “paralelismo consciente”, se considera consistente tanto con i) un acuerdo explícito (cartel) o implícito (colusión tácita) cuyo objeto o efecto es la distorsión de la competencia, como con ii) el equilibrio de mercado no cooperativo resultante de las decisiones individuales de empresas maximizadoras de beneficios actuando en estructuras de mercado tanto competitivas como oligopólicas.

Al respecto se observó que, si bien el reducido número de participantes detectado en cada ruta analizada es un importante elemento estructural facilitador de la consecución de acuerdos explícitos o tácitos, dicho elemento si bien necesario no es suficiente. Existirían al menos dos cuestiones adicionales a tener en cuenta: i) que la acción concertada involucre a los principales jugadores identificados en el mercado relevante y ii) que no sea posible considerar que la decisión tomada, individualmente considerada, resulte en beneficio de cada firma en particular (es decir, que la coordinación entre las firmas sea estrictamente necesaria a los fines de la apropiación de los beneficios esperables de la decisión tomada). A su vez, también son aspectos a considerar las características de las transacciones comerciales y su grado de transparencia.

Bajo dicha perspectiva, la Comisión entendió que, en la medida en que British Airways actuaba en mercados independientes de los atendidos por American

Airlines y United Airlines, no podía considerarse que la primera haya necesitado acordar con las segundas la reducción de las comisiones, ya que podía beneficiarse de dicha determinación, independientemente del accionar de dichas firmas. En todo caso, un eventual acuerdo debiera haber involucrado a sus competidoras directas (Air France, Iberia y Lufthansa). En cuanto la acción paralela observada entre American Airlines y United Airlines, se notó que de la ausencia de acción paralela por parte Aerolíneas Argentinas se podía entender que cada denunciada consideró beneficioso para sí incurrir en la reducción de comisiones, independientemente de la replicación de su estrategia por parte de sus competidoras, porque, de lo contrario, o bien la hubieran integrado a Aerolíneas Argentinas a la concertación, o bien hubieran dado marcha atrás en la decisión. Asimismo, dado el carácter público de la comisión que cada aerolínea reconoce a las agencias, se entendió posible que el paralelismo observado no haya resultado de un acuerdo previo sino de la propia necesidad de United Airlines de obtener igual ventaja en términos de costos a la lograda por American Airlines, lo que habilitaría a esta última a formular mejores ofertas para los pasajeros y ganar participación en las rutas que ambas operan.

En consecuencia, la Comisión concluyó que no se configuraron las circunstancias necesarias para que la conducta objetada infrinja el artículo 1º de la Ley 25.156, por lo que aconsejó al Señor Secretario aceptar las explicaciones de las denunciadas.