

**Comunicación publicada de conformidad con el apartado 4 del artículo 27 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo en el Asunto COMP/37.749 — Acuerdo de Cooperación entre Austrian Airlines y SAS**

(2005/C 233/08)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## 1. Introducción

Con arreglo al artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo <sup>(1)</sup>, cuando la Comisión se disponga a adoptar una decisión que ordene la cesación de la infracción y las empresas afectadas propongan compromisos que respondan a las inquietudes que les haya manifestado la Comisión en su análisis preliminar, la Comisión podrá convertir dichos compromisos en obligatorios para las empresas. La decisión podrá adoptarse por un período de tiempo determinado y en ella constará que ya no hay motivos para la intervención de la Comisión. Con arreglo al apartado 4 del artículo 27 del mismo Reglamento, la Comisión publicará un breve resumen del asunto y el contenido fundamental de los compromisos. Los terceros interesados podrán presentar sus observaciones en el plazo fijado por la Comisión.

## 2. Resumen del asunto

El 30 de diciembre de 1999 Scandinavian Airlines System (SAS) y Austrian Airlines notificaron a la Comisión un acuerdo de cooperación con objeto de obtener una exención individual de conformidad con el apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 3975/87, del apartado 3 del artículo 81 y del apartado 3 del artículo 53 del Acuerdo EEE. En virtud de dicho acuerdo, las partes cooperarían en todas sus rutas mundiales a través de la planificación conjunta de horarios, la coordinación de sus políticas de precios, los programas de rutas y la distribución de capacidad. La cooperación más estrecha afectaba al tráfico entre Austria y los países nórdicos (Noruega, Suecia y Dinamarca), donde un sistema conjunto de tráfico (JTS) se aplicaría a todos los servicios de transporte aéreo exclusivamente y cuyos costes e ingresos serían compartidos por las partes. De conformidad con el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3975/87, el 11 de julio de 2000 la Comisión publicó una Comunicación invitando a terceros a presentar sus observaciones con respecto al acuerdo.

El 4 de octubre de 2000 la Comisión remitió una carta en la que planteaba dudas fundadas sobre el impacto del acuerdo en la competencia afirmando que, en especial, era probable que el sistema conjunto de tráfico eliminara la competencia en una parte sustancial del mercado del transporte aéreo entre los países nórdicos y Austria y que por ello podría hacer inaplicable el apartado 3 del artículo 81 del tratado CE, especialmente en las rutas Viena-Copenhague y Viena-Estocolmo.

Como consecuencia de esta carta, el 31 de diciembre de 2001 las partes decidieron disipar las preocupaciones de la Comisión en lo tocante al tráfico bilateral modificando el acuerdo de cooperación y sustituyéndolo por un «acuerdo de cooperación limitado» así como por un acuerdo de mercadotecnia y ventas. El nuevo acuerdo refundía toda la cooperación relativa a tráfico bilateral entre Austria y los países nórdicos y así solventaba las inquietudes principales suscitadas en el ámbito de la competencia y citadas en la susodicha carta. Sin embargo, en la práctica esta solución no pudo aplicarse.

Como resultado de nuevas discusiones con los servicios de la Comisión, las partes abandonaron la refundición del acuerdo y concluyeron el «acuerdo de cooperación modificado» de 24 de octubre de 2002. El ámbito del nuevo acuerdo vuelve a contemplar una cooperación en el tráfico bilateral entre Austria y los países nórdicos. En contraste con el acuerdo de cooperación notificado originalmente, el nuevo «acuerdo de cooperación modificado» no instituye una empresa a riesgo compartido para el tráfico bilateral. Los principales elementos de este acuerdo son:

### a. Normas de servicio generalmente aplicables

Los servicios a pasajeros de vuelos operados en código compartido se prestan en igualdad de condiciones.

### b. Códigos compartidos y cooperación de redes

El acuerdo de códigos compartidos cubre todos los vuelos internacionales que las partes elijan conjuntamente. Las partes se esforzarán por coordinar unas mejores conexiones y la capacidad de sus redes respectivas para desarrollar mejores conexiones en sus mercados interiores y fuera de ellos y minimizar los tiempos de conexión de los pasajeros para los servicios prestados en sus redes combinadas. Podrán establecerse principios y normas sobre transferencia de tráfico de ámbito más amplio que el de las bases operativas de las partes.

### c. Coordinación de precios y reparto proporcional

Las partes desarrollarán una política de precios armonizada y coordinarán sus programas de rutas y sus capacidades. Las tarifas de los billetes se calcularán y repartirán entre las partes según se establezca en un acuerdo de ejecución.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (DO L 1 de 4.1.2003, pp. 1-25).

d. *Mercadotecnia y ventas*

La coordinación de ventas será asumida por el respectivo transportista nacional y se basará en una política armonizada de ventas y mercadotecnia. Las partes acuerdan una integración mutua de sus programas de ventas en el mercado nacional de la parte respectiva. Asimismo, las partes se esforzarán por ofrecer servicios de atención telefónica centralizada a la otra parte.

e. *Programas de puntos para viajeros asiduos*

Las partes han firmado un acuerdo relativo a sus programas de puntos para viajeros asiduos que permite a los miembros del programa de una de las partes obtener y utilizar sus puntos al viajar con la otra parte.

Según las partes, el acuerdo de cooperación modificado permitiría obtener mejoras importantes en la prestación y distribución de sus servicios, con importantes reducciones de costes. Las partes también alegan que debido a las mejoras de la eficacia, las tarifas aéreas entre Copenhague y Viena han bajado en el período 2002-2004. El consumidor también se beneficiaría de los horarios coordinados de vuelos, del mayor número de vuelos directos y de conexiones, de mejoras en la facturación y de otras ventajas derivadas de la existencia de la alianza.

A pesar de que la empresa a riesgo compartido original fue reemplazada por un acuerdo de cooperación muy intenso, el acuerdo de cooperación modificado aún suscita las mismas inquietudes con respecto a la competencia por lo que se refiere a las rutas Viena-Copenhague y Viena-Estocolmo. Dado que una considerable parte de los viajeros debe utilizar vuelos directos y que no hay alternativas a los vuelos entre Austria y los países nórdicos, la cooperación entre Austrian y SAS puede continuar restringiendo la competencia, en especial en detrimento de pasajeros que conceden gran importancia al factor tiempo. Viena-Copenhague es la única ruta en la que ambas partes volaban antes de la cooperación, por lo que la cooperación ha eliminado la competencia real entre ellas. En las restantes, la cooperación elimina solamente una competencia potencial. Asimismo, la prueba preliminar de mercado no ha mostrado que exista ningún otro operador que estaría interesado en volar entre ambas ciudades.

3. **Principales elementos de los compromisos ofrecidos**

Las partes sujetas al procedimiento se han comprometido a disipar las preocupaciones de la Comisión en lo concerniente a la competencia. Este compromiso puede resumirse del siguiente modo.

— *Compromisos sobre franjas horarias:*

Las partes pondrán a disposición de otra aerolínea las siguientes franjas horarias para despegues y aterrizajes:

- para la ruta entre Viena y Copenhague: hasta dos (2) frecuencias diarias;
- para la ruta entre Viena y Estocolmo: hasta dos (2) frecuencias diarias.

— *Compromisos sobre acuerdos entre aerolíneas:*

Las partes aceptan firmar un acuerdo IATA del tipo MITA (acuerdo multilateral de tráfico entre aerolíneas) con una nueva aerolínea (en caso de que aún no exista tal acuerdo) que se basaría en los principios establecidos por la IATA.

— *Acuerdo especial sobre reparto proporcional:*

En caso de que así se solicite, las partes firmarán un acuerdo especial sobre reparto proporcional con la nueva aerolínea siempre que parte del viaje incluya una de las rutas afectadas. Las condiciones para dicha ruta serán comparables a las aplicadas en caso de acuerdos entre aerolíneas no pertenecientes a la alianza de la que las partes son miembros o con aerolíneas pertenecientes a otras alianzas aéreas.

— *Compromisos relativos al programa de puntos para viajeros asiduos:*

En caso de que así se solicite, las partes permitirán a la nueva aerolínea participar en uno de sus programas de puntos para viajeros asiduos.

— *Reducción de frecuencias:*

Las partes están dispuestas a congelar sus frecuencias diarias durante un plazo limitado.

— *Compromiso de facilitar servicios intermodales de transporte de pasajeros*

A petición de una empresa ferroviaria o de otra empresa de transporte de superficie que efectúe viajes entre Austria y Dinamarca/Suecia/Noruega, las partes firmarán un acuerdo intermodal por el que prestarán transporte aéreo de pasajeros entre cualquier par europeo de ciudades como parte de un itinerario que incluya el transporte de superficie por parte de la empresa dedicada al servicio intermodal.

#### 4. Invitación a presentar comentarios

A reserva de la prueba de mercado, la Comisión tiene intención de adoptar una decisión con arreglo al apartado 1 del artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1/2003 por la que se declaren vinculantes los compromisos que se acaban de resumir y que se han publicado en su integridad en la página Internet de la Dirección General de Competencia. De conformidad con el apartado 4 del artículo 27 del Reglamento (CE) n° 1/2003, la Comisión invita a los terceros interesados a presentar sus observaciones con respecto a los compromisos propuestos en el plazo de 1 mes a partir de la fecha de publicación de la presente Comunicación.

Las observaciones podrán remitirse por correo electrónico (Maria-Jose.Bicho@cec.eu.int o Fabrizia.Benini@cec.eu.int), fax

[(32-2) 296 29 11] o correo ordinario (con la referencia COMP/37.749 — Austrian Airlines/SAS co-operation agreement) a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia,  
Registro de Acuerdos y Prácticas Restrictivas  
J-70  
B-1049 Bruselas

En el curso del procedimiento podría ser necesario o apropiado poner a disposición de las partes que ofrecen los compromisos un resumen de los comentarios presentados tras la publicación del documento de prueba de mercado. Por ello les rogamos que indiquen cualquier dato o secreto comercial confidencial con el fin de poder respetar las peticiones justificadas.