

Communication publiée conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil dans l'affaire COMP/37.749 — Accord de coopération Austrian Airlines/SAS

(2005/C 233/08)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Introduction

Conformément à l'article 9 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil ⁽¹⁾, lorsque la Commission envisage d'adopter une décision exigeant la cessation d'une infraction et que les entreprises concernées offrent des engagements de nature à répondre aux préoccupations dont la Commission les a informées dans son évaluation préliminaire, la Commission peut, par voie de décision, rendre ces engagements obligatoires pour les entreprises. La décision peut être adoptée pour une durée déterminée et conclut qu'il n'y a plus lieu que la Commission agisse. Conformément à l'article 27, paragraphe 4, de ce même règlement, la Commission publie un résumé succinct de l'affaire et le principal contenu des engagements. Les tierces parties intéressées peuvent présenter leurs observations dans un délai qui est fixé par la Commission.

2. Résumé de l'affaire

Le 30 décembre 1999, Scandinavian Airlines System (SAS) et Austrian Airlines (AuA) ont notifié un accord de coopération à la Commission, afin d'obtenir une exemption individuelle au titre de l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3975/87, de l'article 81, paragraphe 3, du traité et de l'article 53, paragraphe 3, de l'accord EEE. Aux termes de l'accord, les parties devaient coopérer sur l'ensemble des liaisons dans le monde, par le biais d'une planification conjointe des horaires, d'une coordination des politiques de prix, de programmes de liaison et de mise en commun des capacités. La coopération la plus poussée concernait les liaisons entre l'Autriche et les pays nordiques (Norvège, Suède et Danemark), où un système de gestion commune du trafic (JTS) devait être mis en place pour l'ensemble des services de transport aérien et sur lesquelles les parties devaient partager les coûts et les recettes. Conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, la Commission a publié, le 11 juillet 2000, une communication invitant les tiers intéressés à présenter leurs observations sur l'accord.

Le 4 octobre, la Commission a publié une lettre dans laquelle elle émettait des doutes sérieux quant à l'incidence de l'accord sur la concurrence. Elle estimait notamment que le système de gestion commune du trafic était susceptible d'éliminer la concurrence sur une partie substantielle du marché du transport aérien entre l'Autriche et les pays nordiques et pouvait de ce fait rendre l'article 81, paragraphe 3, du traité CE inapplicable, notamment sur les liaisons Vienne-Copenhague et Vienne-Stockholm.

À la suite de cette lettre, les parties ont décidé de répondre aux préoccupations de la Commission relatives au trafic bilatéral en modifiant l'accord de coopération et en le remplaçant par un «accord de coopération limité» ainsi que par un accord de commercialisation et de vente, le 31 décembre 2001. Le nouvel accord excluait le trafic bilatéral entre l'Autriche et les pays nordiques de la coopération globale, répondant ainsi à la principale préoccupation exprimée par la Commission à propos de la situation de la concurrence. Toutefois, cette solution n'a pas pu être mise en pratique.

À la suite d'autres discussions avec les services de la Commission, les parties ont renoncé à isoler le trafic entre l'Autriche et les pays nordiques et ont conclu, le 24 octobre 2002, un «accord de coopération modifié». Ce nouvel accord réintègre une coopération sur le trafic bilatéral entre l'Autriche et les pays nordiques. Contrairement à l'accord de coopération initialement notifié, l'«accord de coopération modifié» ne prévoit pas la création d'une entreprise commune pour le trafic bilatéral. Les principaux éléments de cet accord sont les suivants:

a. Normes de service généralement applicables

Les services sont fournis à des conditions équivalentes aux passagers des vols à codes partagés.

b. Partage des codes et coopération au niveau du réseau

L'accord de partage des codes couvre l'ensemble des vols mondiaux entrant dans le cadre de cet accord que les parties sélectionneront conjointement. Elles s'efforceront de mieux coordonner les liaisons et les capacités sur leur réseau aérien respectif, afin de mettre sur pied de meilleures liaisons entre leurs marchés nationaux et au-delà, et de réduire les temps de correspondance pour les passagers sur leur réseau commun. Des principes et des règles relatifs au trafic de correspondance au-delà des plates-formes de correspondance des parties pourront être élaborés.

c. Coordination des tarifs et accord spécial de répartition des recettes

Les parties mettront sur pied une politique de prix harmonisée et elles coordonneront leurs programmes de liaisons ainsi que leurs capacités. Les tarifs du transport aérien seront calculés et répartis entre les parties conformément aux dispositions d'un accord de mise en œuvre.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (JO L 1 du 4.1.2003, pages 1 à 25).

d. *Commercialisation et ventes*

La coordination des ventes sera prise en charge sur chaque marché par le transporteur national concerné, sur la base de la politique harmonisée en matière de vente et de commercialisation. Les parties conviennent d'intégrer mutuellement leurs programmes de vente sur leur marché national respectif. Chacune s'efforcera également d'offrir des services de centre d'appel à l'autre partie.

e. *Programmes de fidélisation*

Les parties ont conclu un accord de fidélisation qui permet aux membres du programme de l'une des parties de gagner et de convertir des points lorsqu'ils voyagent avec l'autre partie.

Selon les parties, l'accord de coopération modifié leur permettra d'améliorer considérablement la production et la distribution de leurs services, ce qui entraînera une réduction non négligeable des coûts. Elles affirment également qu'à cause des gains d'efficacité réalisés, les tarifs aériens entre Copenhague et Vienne ont diminué entre 2002 et 2004. Le consommateur profitera également des horaires de vols coordonnés, du nombre accru de liaisons directes et avec correspondance, de l'absence de réenregistrement des bagages et d'autres avantages liés à l'alliance.

En dépit du fait que l'entreprise commune initialement prévue ait été remplacée par un accord de coopération très étroite, l'accord de coopération modifié pose toujours les mêmes problèmes de concurrence en ce qui concerne les paires de villes Vienne-Copenhague et Vienne-Stockholm. Compte tenu du fait qu'un nombre considérable de voyageurs doivent utiliser des vols directs et qu'il n'existe pas de possibilités autres que les vols directs entre l'Autriche et les pays nordiques, la coopération entre AuA et SAS pourrait continuer à restreindre la concurrence, au détriment notamment des passages sensibles au facteur temps. Vienne-Copenhague est la seule liaison sur laquelle les deux parties opéraient avant la coopération et celle-ci a donc éliminé toute concurrence réelle entre les parties. Sur les autres liaisons, la coopération n'éliminera que la concurrence potentielle. La consultation préliminaire des autres acteurs du marché n'a par ailleurs pas indiqué qu'un autre transporteur serait intéressé par l'exploitation de cette liaison.

3. **Contenu principal des engagements proposés**

Les parties ont proposé des engagements afin de répondre aux préoccupations de la Commission en matière de concurrence. Voici l'essentiel du contenu de ces engagements.

— *Engagements relatifs aux créneaux:*

Les parties mettront à la disposition d'un nouvel arrivant le nombre suivant de créneaux de décollage et d'atterrissage:

- pour les vols entre Vienne et Copenhague: jusqu'à deux fréquences par jour;
- pour les vols entre Vienne et Stockholm: jusqu'à deux fréquences par jour.

— *Engagements relatifs à un accord d'interligne:*

Les parties ont accepté de conclure un accord d'interligne MITA (Multilateral Interline Traffic Agreement) de l'IATA avec un nouvel arrivant, au cas où celui-ci n'aurait pas déjà conclu un tel accord. Cet accord d'interligne sera basé sur les principes en vigueur de l'IATA.

— *Accord spécial de répartition des recettes:*

Si la demande leur en est faite, les parties concluront un accord spécial de répartition des recettes avec le nouvel arrivant, à condition que le voyage concerne l'une des liaisons en cause. Les conditions seront comparables à celles des accords conclus avec des transporteurs tiers n'appartenant pas à l'alliance ou appartenant à une autre alliance, pour les liaisons en cause.

— *Engagements relatifs à un programme de fidélisation:*

Si la demande leur en est faite, les parties permettront au nouvel arrivant de participer à l'un de leurs programmes de fidélisation.

— *Réduction des fréquences:*

Les parties sont disposées à geler leurs fréquences quotidiennes pendant une durée limitée.

— *Engagement destiné à faciliter les services intermodaux de transport de passagers*

À la demande d'une société de transport ferroviaire ou d'une autre société de transport de surface opérant entre l'Autriche et le Danemark, la Suède et la Norvège, les parties concluront un accord intermodal en vertu duquel elles fourniront un service de transport aérien de passagers sur n'importe laquelle des paires de villes européennes en cause, dans le cadre d'un itinéraire comportant un transport de surface par le cocontractant intermodal.

4. Invitation à présenter des observations

Sous réserve de la consultation des acteurs du marché, la Commission envisage d'adopter une décision en vertu de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1/2003 qui rend obligatoires les engagements récapitulés ci-dessus et publiés intégralement sur le site internet de la direction générale de la concurrence. Conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1/2003, la Commission invite les tierces parties intéressées à présenter leurs observations sur les engagements proposés. Ces observations devront parvenir à la Commission dans un délai maximum d'un mois à compter de la date de la présente publication.

Les observations pourront être transmises à la Commission par courrier électronique à (Maria-Jose.Bicho@cec.eu.int) ou à (Fabrizia.Benini@cec.eu.int), par télécopie [n° (32-2) 296 29

11] ou par courrier, avec mention de la référence «COMP/37.749 — Austrian Airlines/SAS cooperation agreement», à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffe Antitrust
J-70
B-1049 Bruxelles

Au cours de la procédure, il pourra s'avérer nécessaire ou opportun, à la suite de la publication de l'invitation à présenter des observations, de communiquer un résumé des observations aux parties ayant proposé les engagements. À cet égard, nous vous prions de bien vouloir signaler toutes les informations confidentielles ou secrets d'affaires. Les demandes légitimes seront prises en considération.