

## II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 luglio 2002

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE

(Caso COMP/37.730 — AuA/LH)

[notificata con il numero C(2002) 2502]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2002/746/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo,

visto il regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2410/92 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 5,

dopo aver pubblicato la comunicazione <sup>(3)</sup> di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87,

dopo aver pubblicato la comunicazione <sup>(4)</sup> di cui all'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti aerei,

considerando quanto segue:

## 1. INTRODUZIONE

(1) Il 10 dicembre 1999 Deutsche Lufthansa («Lufthansa») e Austrian Airlines (di seguito «le parti») hanno notificato, in conformità del regolamento (CEE) n. 3975/87, un accordo di cooperazione datato 19 ottobre 1999. Obiettivo delle parti è dar vita ad una stabile alleanza attraverso la creazione di un sistema integrato di trasporto aereo basato su una stretta cooperazione a livello di attività, di marketing e di gestione. Le principali regole di questa cooperazione sono definite in un accordo quadro.

Le due compagnie aeree hanno inoltre stipulato una serie di accordi di attuazione nonché un accordo tariffario («Special Pro Rate Agreement» Accordo speciale di ripartizione, di seguito «SPA») che fissa i principi di una politica tariffaria comune. Con la conclusione di un «accordo di vicinato» è stata costituita un'impresa comune per la gestione dei voli tra i due paesi, con conseguente ripartizione delle perdite e degli utili relativi.

(2) A norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3975/87 le parti hanno presentato domanda di esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 3, dell'accordo SEE.

(3) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87, la Commissione ha pubblicato il contenuto essenziale della domanda di esenzione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee dell'11 luglio 2000.

(4) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87, in data 4 ottobre 2000, la Commissione ha comunicato per iscritto alle parti di nutrire seri dubbi sulla compatibilità del loro progetto con il mercato comune.

(5) Il 10 maggio 2001 la Commissione ha inviato a Lufthansa e a Austrian Airlines la comunicazione delle obiezioni, comunicazione nella quale esprimeva alle parti il suo parere provvisorio secondo il quale l'accordo di cooperazione da esse concluso non poteva ottenere l'esenzione ai sensi del regolamento (CEE) n. 3975/87.

<sup>(1)</sup> GU L 374 del 31.12.1987, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 18.

<sup>(3)</sup> GU C 193 dell'11.7.2000, pag. 7.

<sup>(4)</sup> GU C 356 del 14.12.2000, pag. 5.

- (6) In conformità dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87, in data 14 dicembre 2001, la Commissione ha pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* una comunicazione con la quale, tenendo conto degli impegni proposti dalle parti e del proposito manifestato da diversi operatori concorrenti di voler fare il proprio ingresso sul mercato, annunciava l'intenzione di voler accordare a detto accordo di cooperazione un'esenzione della durata di sei anni. Ai terzi interessati è stata data la possibilità di presentare le loro osservazioni in merito al caso in oggetto.

## 2. LE PARTI

### 2.1. Lufthansa AG

- (7) Lufthansa è la holding del gruppo Lufthansa operante nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. Interamente privatizzata dal 1997, Lufthansa conta oggi circa 350 000 azionisti.
- (8) Tra le più importanti controllate di Lufthansa si annoverano: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa Cityline (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %), nonché Luxair (13 %).
- (9) Nel 2000 la compagnia aerea ha realizzato un fatturato di 15,2 miliardi di EUR, di cui 7,926 miliardi di EUR nella Comunità e 4,799 miliardi di EUR in Germania.
- (10) Nel 2000, con 18,0 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, Lufthansa era al primo posto in Europa, seguita da British Airways (17,0 miliardi), e, al terzo posto, da Air France con 10,3 miliardi.
- (11) A livello internazionale, con 94,17 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, Lufthansa è risultata al secondo posto tra le compagnie della Comunità, dietro British Airways (118,89 miliardi), seguita a stretta distanza da Air France con 91,801 miliardi.
- (12) In Europa Lufthansa serve 148 rotte con più di 100 000 passeggeri all'anno; le più importanti sono Francoforte-Berlino [...] (\*) e Francoforte-Amburgo [...] (†).
- (13) In termini di dimensioni della flotta, nel 2000 Lufthansa figurava al primo posto in Europa con 327 aeromobili in servizio e 48 ordinati, seguita da British Airways con 309 in servizio e 62 ordinati.
- (14) Nel settore del trasporto di linea di merci Lufthansa è la prima compagnia europea sia nel traffico europeo che in quello intercontinentale.
- (15) Lufthansa Cityline opera principalmente voli interni alla Germania, nonché voli regionali nell'ambito dell'Europa. Le rotte più importanti sono Brema-Stoccarda (42 voli alla settimana), Firenze-Monaco (28 voli alla settimana), Monaco-Münster (42 voli alla settimana).

### 2.2. Austrian Airlines («AuA»)

- (16) AuA opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. Azionisti di AuA sono lo Stato austriaco (39,7 %), investitori istituzionali (10,6 %), investitori privati (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %), nonché Air France (1,5 %).
- (17) Nel 2000 il gruppo AuA (Austrian Airlines, Lauda Air e Tyrolean Airways) ha realizzato un fatturato di 1,54 miliardi di EUR, di cui 850 milioni di EUR con i voli intracomunitari, 393 milioni di EUR in Austria e 199 milioni di EUR in Germania. Le più importanti controllate di AuA sono: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) nonché Rheintalflug (100 %). Nel 2000 la flotta complessiva delle tre compagnie, AuA, Tyrolean e Lauda Air, era costituita da 92 aeromobili in servizio.
- (18) Con 2,4 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, nel 2000 AuA figurava al 17° posto in Europa tra le compagnie aeree appartenenti all'AEA (Association of European Airlines — Associazione delle compagnie aeree europee), dietro BMI British Midland (2,4 miliardi). A livello internazionale, con 8,8 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati, AuA occupava nel 2000 il 14° posto tra le compagnie aeree europee, e il 67° posto tra le compagnie aeree internazionali. In Europa AuA serve 16 rotte con più di 100 000 passeggeri all'anno; le più importanti sono Vienna-Londra [...], Vienna-Francoforte [...] e Vienna-Parigi [...].
- (19) Lauda Air («Lauda») opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. Azionisti di Lauda sono Austrian Airlines (99,0 %) e un investitore privato (1 %).
- (20) Nel 2000 Lauda ha realizzato nella Comunità un fatturato di 158 milioni di EUR; in Austria il fatturato della società è stato pari a 73 milioni di EUR, in Germania a 37 milioni di EUR. Con 4,6 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati a livello mondiale, nel 2000 Lauda non rientrava tra le 20 maggiori compagnie aeree europee.
- (21) Lauda opera soprattutto voli charter in ambito europeo (rotte a medio raggio), nonché rotte a lungo raggio verso destinazioni nell'area asiatica e pacifica in code-sharing con Austrian Airlines. La rotta più importante è Vienna-Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways («Tyrolean») opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci e nella fornitura di servizi connessi. L'intero capitale della Tyrolean è detenuto da Austrian Airlines che ne ha acquisito il 42,85 % nel 1994, un'ulteriore quota del 42,85 % nel 1997 e la parte restante nel 1998.
- (23) Nel 2000 Tyrolean ha realizzato un fatturato di 231 milioni di EUR nella Comunità, di 106 milioni di EUR in Austria e di 77 milioni di EUR in Germania. A livello internazionale Tyrolean, con 1,2 miliardi di passeggeri-chilometri trasportati si collocava al 176° posto, a notevole distanza da Crossair (118° posto con 3,5 miliardi) o Lufthansa Cityline (116° posto con 3,6 miliardi).

(\*) [...] Segreto d'affari.

(†) Su un'unica tratta. Dati del 1999.

(24) Tyrolean offre soprattutto servizi di trasporto aereo in Austria e sulle rotte regionali europee. La compagnia aerea utilizza aeromobili con una capacità massima di 80 posti. Le rotte più importanti sono Innsbruck-Vienna [...], Klagenfurt-Vienna [...], Vienna-Budapest [...] e Vienna-Stoccarda [...]. Oltre all'ulteriore sviluppo del mercato interno, Tyrolean mira a incrementare il numero dei voli verso i paesi dell'Europa centrale e orientale nonché tra Austria e Germania.

(25) Nel febbraio 2001 Austrian Airlines ha rilevato l'intero capitale di Rheintalflug. Nel 2000 Rheintalflug ha trasportato un totale di 250 000 passeggeri. Al momento la compagnia aerea serve le rotte Altenrhein-Vienna, Vienna-Ginevra, Vienna-Tallin, Vienna-Varsavia e Vienna-Milano in code-sharing con Austrian Airlines. Il fatturato di Rheintalflug nel 2000 è stato di 31 milioni di EUR.

### 3. L'ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AUSTRIAN AIRLINES E LUFTHANSA

(26) Obiettivo a lungo termine dell'accordo di cooperazione tra Lufthansa e AuA è l'integrazione a livello mondiale delle rispettive reti di trasporto aereo. L'accordo concluso a questo scopo, divenuto efficace a partire dall'entrata in vigore del piano dei voli estivo del 2000, riguarda il trasporto passeggeri, la manutenzione, gli impianti aeroportuali e i servizi di assistenza a terra. Il 1° gennaio 2000 le parti hanno cominciato a praticare una politica tariffaria comune e a coordinare i piani di volo per la totalità dei voli.

(27) La cooperazione più stretta è prevista nel settore del traffico aereo tra Austria e Germania, per il quale è stato concluso un «accordo di vicinato» che prevede a questo scopo la costituzione di un'impresa comune. Le parti ripartiscono i profitti realizzati sulle rotte principali, fatta eccezione per i servizi di trasporto aereo di alimentazione verso i rispettivi nodi aeroportuali (hub). Nel 1999, con la conclusione dell'accordo di cooperazione con Lufthansa, AuA è passata dall'alleanza Qualifyer all'alleanza STAR. Di conseguenza, alla fine del dicembre 1999, AuA ha posto termine alla cooperazione con i membri dell'alleanza Qualifyer.

(28) L'accordo di cooperazione contiene essenzialmente dichiarazioni d'intenti. In tutti i principali settori le parti hanno concluso accordi di attuazione che verranno illustrati in dettaglio nel prosieguo.

Si illustrano di seguito i principali elementi dell'accordo di cooperazione.

#### 3.1. Impresa comune per il trasporto aereo tra Austria e Germania

(29) L'accordo di vicinato elenca i servizi comuni cui si applica l'accordo stesso. In base all'accordo, dopo una fase transitoria, le parti ripartiscono in [...] i profitti e i costi di detti servizi. Un comitato direttivo dell'alleanza («Alliance Steering Committee») vigila sullo sviluppo dei servizi comuni e sui risultati conseguiti e può impartire istruzioni vincolanti all'organo di gestione dei servizi comuni, il cosiddetto comitato del traffico («Traffic Committee» o «Tracom»). Quest'ultimo si compone pari-

teticamente di rappresentanti delle due parti che continuano ad essere remunerati dalla compagnia da cui provengono. Tracom è responsabile della gestione dei servizi comuni, del piano aziendale, del sistema di trasporto ecc. L'accordo di vicinato prevede espressamente che le parti conservino la loro autonomia e continuino ad assumere autonomamente le loro decisioni.

(30) Il piano del traffico si compone di un sistema comune di rotte, di una struttura tariffaria comune e di un piano comune dei voli. Le parti non possono concludere accordi con terzi che offrano un servizio di voli di linea su una delle rotte comuni.

#### 3.2. Cooperazione a livello internazionale

(31) AuA e Lufthansa mirano a creare un sistema di trasporto integrato a livello internazionale con una pianificazione comune della rete di voli, con una politica tariffaria comune e con una pianificazione finanziaria comune. La cooperazione a livello internazionale comprende l'accesso ai vari programmi frequent flyer, il code-sharing, l'armonizzazione della qualità del servizio e il trattamento comune dei dati. Per quanto riguarda il trattamento informatico dei dati, le parti mirano a unificare in parte i loro sistemi, tra l'altro per quanto riguarda i dati di volo, il sistema di prenotazione, la vendita dei biglietti e l'inventario. Con l'utilizzo in comune degli impianti aeroportuali per l'accettazione dei passeggeri, le parti mirano a garantire ai loro clienti un trasferimento senza problemi.

(32) Per sviluppare assieme le rispettive reti, le parti intendono fissare i prezzi a livello mondiale sulla base di uno «Special Prorate Agreement» (accordo speciale di ripartizione). L'accordo tariffario riguarda tutti i tipi di tariffe. Le parti ritengono che la politica tariffaria comune sia necessaria per l'unificazione delle rispettive reti di voli. Sarà così possibile effettuare, ad esempio, il volo di andata con AuA e quello di ritorno con Lufthansa, ovvero AuA sarà in grado di offrire un servizio di trasporto aereo verso i nodi aeroportuali di Lufthansa per alimentare i voli in coincidenza di quest'ultima. Sulle rotte servite da una delle parti con voli diretti e dall'altra solo con voli non diretti<sup>(6)</sup>, il primo vettore citato svolge il ruolo di «price leader». Oltre a fissare congiuntamente i prezzi, le parti intendono anche armonizzare le frequenze per evitare sovrapposizioni.

<sup>(6)</sup> Lufthansa offre ad esempio un volo diretto da Francoforte a Kiev, AuA assicura invece un collegamento indiretto Francoforte-Kiev via Vienna.

- (33) Con l'accordo di code-sharing si intende offrire ai clienti un prodotto omogeneo. Il code-sharing prevede che per un determinato volo l'aeromobile di una data compagnia aerea porti non solo il proprio numero di volo ma anche quello del vettore partner, il che consente ad una compagnia aerea di vendere come proprio un volo operato da un vettore partner. Le parti intendono armonizzare i rispettivi piani di volo, in modo che ciascuna delle parti possa offrire all'altra un servizio di trasporto aereo di alimentazione del rispettivo nodo aeroportuale. Tuttavia, in qualsiasi momento, previa comunicazione al partner, le parti possono operare altri voli e introdurre nuove rotte.

### 3.3. Strategia commerciale comune

- (34) Le divisioni commerciali delle due compagnie conservano la loro autonomia. La commercializzazione e la vendita dei biglietti saranno quindi assicurate da AuA in Austria e da Lufthansa in Germania. Le due compagnie aeree intendono tuttavia cooperare in numerosi settori, ad esempio dando vita ad una rappresentanza comune in Austria e in Germania, sui mercati esteri — AuA avrebbe un ruolo guida nell'attività di commercializzazione in Europa centrale e orientale — e infine nella vendita di biglietti tramite Internet.
- (35) Entrambe le compagnie conservano il diritto di offrire collegamenti diretti tra il rispettivo mercato interno e destinazioni estere ogni volta che questo si riveli fattibile sotto il profilo economico.
- (36) Ciascuna compagnia aerea continuerà ad gestire in piena autonomia il traffico aereo nazionale.

### 3.4. Controllate e alleate

- (37) Le parti coinvolgono in questa stretta cooperazione anche le rispettive controllate e alleate. Nel quadro del potenziamento della rete uno degli obiettivi è il miglioramento dell'offerta di servizi di Lauda Air in Germania.

### 3.5. Organizzazione dei nodi aeroportuali

- (38) Con l'accordo le parti mirano a migliorare l'utilizzo dei rispettivi nodi aeroportuali di Francoforte, Monaco e Vienna. Vienna e Monaco dovranno completarsi a vicenda nella loro funzione di nodo aeroportuale e per questo Vienna servirà soprattutto l'Europa centrale e orientale e Monaco assicurerà il traffico aereo da e verso la Germania e le rotte europee e intercontinentali. Nell'assicurare lo sviluppo dei nodi aeroportuali si dovrà tener conto degli obiettivi delle parti e delle loro rispettive reti. È inoltre previsto un servizio reciproco di trasporto aereo di alimentazione del rispettivo nodo aeroportuale.

### 3.6. Impianti e servizi aeroportuali

- (39) Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra le parti avevano concordato in principio di privilegiare GlobeGround, una controllata al 100 % di Lufthansa, nella misura in cui l'impresa fosse stata in grado di offrire i suoi servizi a prezzi competitivi. Alla fine del maggio 2001 Lufthansa ha ceduto il 51 % della quota che essa deteneva in GlobeGround all'impresa francese Penauille Polyservices. La quota restante verrà ceduta a Penauille il 30 giugno 2002. Le parti hanno pertanto posto termine all'accordo relativo a GlobeGround. Nella successiva

analisi non si terrà pertanto conto dei servizi di assistenza a terra.

### 3.7. Trasporto merci

- (40) Le parti non hanno in progetto alcuna forma di cooperazione nel settore del trasporto merci. È comunque prevista una cooperazione a lungo termine nella logistica con l'obiettivo di accrescere l'efficienza.

## 4. DISPOSIZIONI APPLICABILI

- (41) L'impresa comune per il trasporto aereo tra Germania e Austria viene gestita congiuntamente e pariteticamente dalle parti. L'impresa comune non disporrà delle risorse necessarie per operare autonomamente e resterà a lungo dipendente dalle parti.
- (42) L'impresa comune ha per obiettivo e per effetto il coordinamento del comportamento concorrenziale delle due capigruppo che conservano la loro autonomia giuridica. L'accordo di vicinato crea un'impresa comune cooperativa e non un'impresa comune che esercita tutte le funzioni di un'entità economica autonoma ai sensi della comunicazione della Commissione relativa alla nozione di imprese comuni che esercitano tutte le funzioni di una entità economica autonoma a norma del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese <sup>(7)</sup>. L'impresa rientra in un più ampio accordo di cooperazione, il quale ricade nel campo di applicazione dell'articolo 81 del trattato CE.
- (43) Il regolamento (CEE) n. 3975/87 fissa la procedura di applicazione dell'articolo 81 del trattato CE al traffico aereo tra gli aeroporti della Comunità e dell'articolo 53 dell'accordo SEE al traffico aereo tra gli aeroporti degli Stati membri dello Spazio economico europeo (SEE). Il regolamento si applica esclusivamente al traffico aereo tra gli aeroporti del SEE. Il traffico aereo tra gli Stati del SEE e i paesi terzi non ricade nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 3975/87 e non forma pertanto oggetto della presente decisione.

## 5. MERCATO RILEVANTE

### 5.1. Servizi interessati

- (44) L'accordo riguarda le attività di trasporto aereo di linea di passeggeri e di merci. Entrambe le parti dell'accordo offrono servizi di voli di linea, di voli charter e di trasporto merci.

<sup>(7)</sup> GU C 66 del 2.3.1998, pag. 1.

(45) La Commissione ritiene che nel caso in esame il trasporto aereo charter non costituisca un'alternativa al trasporto aereo di linea, in particolare perché nel caso in esame la clientela è costituita in maggioranza da una clientela d'affari per la quale, diversamente da quanto avviene per i turisti, l'elemento di imponderabilità insito nei voli charter costituisce un fattore non accettabile. Dato che le parti, fatta eccezione per una qualche forma di cooperazione tecnica, non hanno in progetto di mettere in comune le loro attività di trasporto merci, questo aspetto non verrà esaminato nel prosieguo.

## 5.2. Mercati del trasporto aereo

(46) Per la definizione del mercato rilevante nel trasporto aereo, la Commissione ha sviluppato, in una serie di decisioni confermate dalla relativa giurisprudenza, la nozione di «origine/destinazione» (O&D)<sup>(8)</sup>, nozione in base alla quale ogni collegamento tra un luogo di origine e un luogo di destinazione viene considerato come un mercato distinto dal punto di vista del consumatore. Al fine di stabilire se su una determinata rotta vigono condizioni di concorrenza, si tiene conto di tutta una serie di collegamenti. Vi sono ricompresi:

- a) i voli diretti tra gli aeroporti interessati;
- b) i voli diretti tra aeroporti i cui bacini di utenza si sovrappongono in misura significativa con i bacini di utenza degli aeroporti interessati;
- c) i voli indiretti tra i due aeroporti interessati, nella misura in cui siano sostituibili ai voli diretti. Il grado di sostituibilità dei voli diretti con i voli indiretti dipende da una serie di fattori, tra cui i tempi di volo o la frequenza dei voli su una determinata rotta (e i piani di volo);
- d) la disponibilità di altri mezzi di trasporto (automobile e/o treno) che costituiscano, in termini di tempi e di frequenza, un'alternativa ai voli diretti o indiretti<sup>(9)</sup>.

(47) La Commissione distingue inoltre tra clienti sensibili al fattore tempo («time-sensitive customers») e clienti per i quali il fattore tempo non è determinante («non-time-sensitive customers»). I viaggiatori sensibili al fattore tempo vogliono raggiungere la loro destinazione nel più breve tempo possibile, non sono flessibili in termini di orari di partenza e di arrivo e richiedono di poter modificare a breve termine la loro prenotazione. I clienti per i quali il fattore tempo non è determinante sono più

attenti al prezzo e sono disposti ad accettare voli di maggiore durata<sup>(10)</sup>.

- (48) Nel frattempo, a parere delle parti, anche i clienti d'affari sono diventati più sensibili al prezzo e, se il loro programma lo consente, per voli di durata inferiore alle sei ore, acquistano biglietti a tariffa economy. Ne consegue che la quota di passeggeri sensibili al fattore tempo sul totale dei viaggiatori è di molto superiore alla quota di passeggeri in classe business.
- (49) Le parti hanno fatto osservare che a seguito della globalizzazione la concorrenza tra i vettori aerei non avviene sulle singole rotte bensì tra le rispettive reti e nodi aeroportuali. Esse ritengono pertanto che la determinazione del mercato sulla base delle rotte non sia giustificata.
- (50) Le parti guardano al problema sotto il profilo dell'offerta. Analizzata dal punto di vista delle compagnie aeree, la concorrenza ha effettivamente luogo tra le varie reti di voli. Questo fatto non è però determinante per la definizione del mercato rilevante in quanto non rispecchia il punto di vista del consumatore. Il consumatore vuole volare da un dato luogo d'origine ad un dato luogo di destinazione e può trarre vantaggio dalla concorrenza solo se su tale rotta ha la possibilità di scegliere tra varie compagnie aeree. Sotto il profilo della domanda è pertanto giustificato esaminare le conseguenze dell'accordo di cooperazione facendo riferimento alla nozione di origine/destinazione.
- (51) Ai fini della valutazione della cooperazione tra le parti, la Commissione distingue tre categorie di servizi di trasporto aereo di passeggeri all'interno del SEE interessate dall'accordo:
  - a) il trasporto aereo tra Austria e Germania;
  - b) il trasporto aereo tra Austria o Germania e un altro paese del SEE (ad esempio Francoforte-Roma);
  - c) il trasporto aereo tra altri paesi del SEE (ad esempio Londra-Roma).
- (52) Come viene illustrato al capitolo 8, le riserve che la Commissione nutre in merito alla cooperazione riguardano in particolare l'accordo di vicinato. Pertanto le conclusioni espresse di seguito sui punti che precedono si riferiscono al traffico bilaterale tra Austria e Germania.

### 5.2.1. Voli indiretti

- (53) In linea di principio, esiste un rapporto tra il tempo supplementare che i viaggiatori sono disposti ad accettare per un volo indiretto e la durata totale del viaggio. Si ritiene che in caso di aumento dei prezzi dei voli diretti sulle rotte a corto raggio e quindi di breve durata, come ad esempio tra Austria e Germania, solo un numero molto esiguo di viaggiatori per i quali il fattore

<sup>(8)</sup> Cfr. la decisione della Commissione dell'11 agosto 1999 nel caso KLM-Alitalia (caso COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

<sup>(9)</sup> A questo riguardo le parti hanno dichiarato che il treno ad alta velocità e l'automobile costituiscono un'alternativa all'aereo per distanze inferiori ai 600 km.

<sup>(10)</sup> I clienti d'affari sono in genere più sensibili al fattore tempo dei turisti e tendono ad acquistare i biglietti che offrono una maggiore flessibilità nella modifica della prenotazione. I turisti non hanno una destinazione fissa, sono più sensibili al prezzo, sono disposti ad accettare una durata maggiore del viaggio e possono, per motivi di prezzo, preferire voli indiretti a voli diretti.

tempo non è determinante sceglierebbe un volo indiretto<sup>(11)</sup>. Si può presumere che il numero di detti passeggeri è troppo basso perché i voli indiretti possano esercitare, nel quadro del traffico aereo tra Austria e Germania, una qualche pressione concorrenziale sulle condizioni applicate ai voli diretti. Inoltre, sotto il profilo della concorrenza, possono essere presi in considerazione solo quei voli indiretti per i quali i passeggeri possono utilizzare vettori aerei concorrenti delle parti, il che tuttavia sarebbe possibile solo per un numero limitato di rotte. Nella successiva valutazione non si terrà quindi conto dei voli indiretti.

#### 5.2.2. Bacini di utenza sovrapposti

- (54) I viaggiatori che iniziano o terminano un viaggio nel bacino di utenza di due o più aeroporti hanno la possibilità di decidere quale aeroporto debba essere il luogo di origine o di destinazione del loro viaggio. La concorrenza cresce se questa possibilità si coniuga con una scelta più ampia di diverse compagnie aeree tra loro indipendenti (ossia che non sono né partner nella stessa alleanza né subappaltatori). Tuttavia, nella fattispecie, ciò si verifica solo in pochi casi di importanza minore<sup>(12)</sup>.
- (55) Vi è un rapporto proporzionale tra il tempo supplementare che un viaggiatore è disposto ad accettare per un tragitto più lungo per recarsi all'aeroporto e la durata complessiva del viaggio. Per quanto riguarda i voli limitati all'Europa si può supporre che il raggio del bacino di utenza dei vari aeroporti sia ridotto, dati i brevi tempi di volo. Per i voli nell'ambito della Comunità le sovrapposizioni dei bacini di utenza hanno pertanto una rilevanza piuttosto limitata. Anche nell'ambito della Comunità, i voli tra Austria e Germania sono tra quelli di più breve durata. Pertanto, a causa della brevità del volo su queste rotte, la Commissione ritiene che nel traffico a corto raggio, tranne poche eccezioni<sup>(13)</sup>, le sovrapposizioni tra i bacini d'utenza di due aeroporti siano troppo limitate per poter influenzare in qualsiasi modo il mercato.
- (56) La Commissione conclude quindi che le sovrapposizioni dei bacini d'utenza nel trasporto aereo tra Austria e Germania non rivestono un'importanza determinante. Questa conclusione viene suffragata da stime presentate dalle parti stesse, secondo le quali solo il 2-3 % dei

viaggiatori tra Austria e Germania vive nel bacino di utenza di diversi aeroporti.

#### 5.2.3. Mezzi di trasporto alternativi

- (57) Le parti hanno dichiarato che per i viaggi tra Austria e Germania le reti stradale e ferroviaria offrono possibilità di trasporto alternative per distanze inferiori ai 600 km.
- (58) La Commissione non condivide quest'affermazione e ritiene invece che, oltre a fattori qualitativi, determinante, dal punto di vista del consumatore, sia la durata complessiva del viaggio e non la distanza. Per i clienti sensibili al fattore tempo gli altri mezzi di trasporto possono rappresentare un'alternativa rispetto al trasporto aereo solo qualora la durata del viaggio non ne risulti notevolmente allungata. Naturalmente queste considerazioni valgono in misura minore per i viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante, i quali sono soprattutto interessati alla riduzione del costo del viaggio.
- (59) La tabella 1 mette a confronto una serie di parametri relativi alle rotte pertinenti nel caso in oggetto. Dal confronto emerge che solo per le rotte Salisburgo-Monaco e Linz-Monaco il viaggio in automobile o in treno da centro città a centro città presenta tempi analoghi al viaggio in aereo. Tra Vienna e Monaco la differenza è superiore alle due ore, per cui nel caso di utilizzo dell'automobile o del treno la durata del viaggio aumenterebbe in misura superiore al 70 %. Se si considera anche l'eventuale viaggio di ritorno, il tempo supplementare necessario per il viaggio supera le quattro ore. Di conseguenza, i clienti sensibili al fattore tempo non prendono neanche in considerazione la possibilità di effettuare il viaggio in automobile o in treno. Questi mezzi di trasporto possono rappresentare un'alternativa solo per un numero limitato di viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante.
- (60) Il livello di concorrenza esistente tra i vari mezzi di trasporto può anche desumersi da un confronto dei prezzi. Confrontando il prezzo di un biglietto aereo in tariffa business con il prezzo di un biglietto ferroviario di prima classe ovvero il prezzo di un biglietto aereo PEX e il prezzo di un biglietto ferroviario di seconda classe emerge che in genere i biglietti aerei costano il doppio dei biglietti ferroviari (la differenza è significativa anche tra costo del viaggio in aereo e costo del viaggio in automobile). Ciò confuta quanto affermato dalle parti, secondo le quali i mezzi di trasporto alternativi sono in concorrenza con l'aereo. Se vi fosse realmente una tale concorrenza i prezzi dovrebbero convergere, ovvero, nel caso in cui i prezzi degli altri mezzi di trasporto fossero così bassi da impedire alle compagnie aeree di tenere il passo, i collegamenti aerei non dovrebbero neanche esistere. Il confronto dei prezzi non conferma quindi l'argomentazione delle parti secondo la quale l'aereo e gli altri mezzi di trasporto si trovano ad operare sullo stesso mercato.

<sup>(11)</sup> In linea generale questa conclusione è stata avvalorata dai risultati dell'indagine condotta dalla Commissione nel caso KLM-Alitalia. Nella relativa decisione la Commissione ha richiamato l'attenzione sull'esigua percentuale dei passeggeri sui voli indiretti che collegano Amsterdam a Roma e Amsterdam a Milano. Ciò sta ad indicare che per entrambe le categorie di passeggeri, ossia sia per i passeggeri sensibili al fattore tempo che per i passeggeri per i quali il fattore tempo non è determinante, i voli diretti non possono essere sostituiti da voli indiretti. Cfr. la decisione della Commissione dell'11 agosto 1999 nel caso KLM-Alitalia.

<sup>(12)</sup> Le parti hanno fatto osservare che, ad esempio, i viaggiatori abitanti nel Vorarlberg (la regione più occidentale dell'Austria) preferiscono l'aeroporto di Zurigo a quello di Innsbruck. All'epoca della conclusione dell'accordo di cooperazione la Swissair operava cinque voli giornalieri da Zurigo a Berlino. Questi passeggeri potevano quindi scegliere tra Swissair e AuA/LH.

<sup>(13)</sup> Una tale eccezione potrebbe essere rappresentata dai passeggeri per i quali il fattore tempo non è determinante provenienti dai bacini di utenza di Innsbruck e di Salisburgo, in quanto essi possono decidere di viaggiare, a partire da Monaco, su rotte tedesche servite oltre che da Lufthansa anche da altri vettori concorrenti.

- (61) Si può quindi concludere che di norma per i viaggiatori sensibili al fattore tempo gli altri mezzi di trasporto non costituiscono un'alternativa ai collegamenti aerei diretti tra Austria e Germania. Ciò potrebbe tuttavia valere per i viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante, in funzione della durata e della comodità del viaggio <sup>(14)</sup>.

Tabella 1

Distanza, costo e durata del viaggio su varie rotte tra Austria e Germania (fonte: OAG, gennaio 1999)

Rotte	Durata approssimativa del viaggio dal centro città al centro città (tratta unica)				Costo del viaggio andata e ritorno (in EUR)				
	Distanza in km stradali	Aereo <sup>(1)</sup>	Treno	Auto	Classe Business <sup>(2)</sup>	Tariffe PEX e fine settimana	Treno I classe	Treno II classe	Auto <sup>(3)</sup>
Vienna-Francoforte	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Vienna-Monaco	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Vienna-Düsseldorf	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Graz-Francoforte	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Salisburgo-Francoforte	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Salisburgo-Monaco	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Vienna-Berlino	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Vienna-Stoccarda	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Linz-Francoforte	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Innsbruck-Francoforte	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Linz-Monaco	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

<sup>(1)</sup> Nella stima dei tempi di volo sono compresi: il tempo di volo vero e proprio, il tempo per le operazioni di accettazione (45 min) e i tempi di viaggio dal centro città all'aeroporto (1 ora).

<sup>(2)</sup> Su queste rotte Lufthansa e AuA praticano le stesse tariffe. Il prezzo pieno della tariffa della classe economica è identico a quello della tariffa della classe business.

<sup>(3)</sup> Il calcolo si basa su un costo chilometrico forfetario di 0,22 EUR.

## 6. LA POSIZIONE DELLE PARTI SUL MERCATO RILEVANTE

- (62) Nella sezione 5.2 si sono distinte tre categorie di servizi di trasporto aereo. Come viene diffusamente illustrato nel capitolo 8, le riserve sotto il profilo della concorrenza sussistono soprattutto in merito alla prima categoria, ossia il trasporto aereo tra Austria e Germania. Di seguito viene pertanto analizzata la posizione delle parti su questo mercato del trasporto aereo.
- (63) Nel 1999 il trasporto aereo tra Austria e Germania comprendeva 33 rotte di cui solo una non servita dalle parti <sup>(15)</sup>. Con 27 rotte, sul totale di 33, le parti detengono insieme una quota di mercato nei voli diretti pari al 100 %, calcolata in rapporto sia al totale dei voli che al totale dei passeggeri. Le 27 rotte coprono il 90 % del volume complessivo del traffico tra i due paesi. Lufthansa e AuA sono quindi di gran lunga gli operatori più forti nel settore del trasporto aereo tra Austria e Germania.

<sup>(14)</sup> Ciò potrebbe valere per le rotte Monaco-Salisburgo, Monaco-Linz e Monaco-Vienna.

<sup>(15)</sup> Nel 1998 Rheintalflug ha operato 86 voli tra Vienna e Friedrichshafen. Nel 2001 Rheintalflug è stata tuttavia rilevata da AuA.

Tabella 2

Numero di voli settimanali su determinate rotte tra Austria e Germania

Rotte	Numero di voli settimanali (inverno 1999/2000)				Quota di mercato comune di Lufthansa/AuA sui voli diretti (inclusa Lauda) in %
	AuA	Lufthansa	Lauda	Totale	
Vienna-Francoforte	28	34	0	62	100
Vienna-Monaco	14	26	13	53	100
Vienna-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Francoforte	7 (*)	20	0	27	100
Salisburgo-Francoforte	0	28	0	28	100
Vienna-Berlino	14	21	0	35	100
Vienna-Amburgo	0	20	14	34	100
Vienna-Stoccarda	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Francoforte	0	28	0	28	100

(\*) Tyrolean Airways.

- (64) Per determinare la posizione che le parti detengono sul mercato, oltre a tener conto del numero di voli diretti e del volume totale dei passeggeri su tali voli, è necessario distinguere tra diverse categorie di passeggeri. Sebbene con la conclusione dell'accordo di cooperazione le parti siano giunte a detenere insieme una quota di mercato nei voli diretti del 100 % su tutte le rotte più importanti per numero di passeggeri, esse sono rimaste comunque esposte alla concorrenza per quanto riguarda l'importante categoria dei passeggeri in transito.
- (65) In generale è possibile distinguere tra i cosiddetti passeggeri O&D (che volano dall'aeroporto di origine a quello di destinazione) e passeggeri in transito, che vogliono raggiungere voli in coincidenza. I passeggeri in transito, diversamente dai passeggeri O&D, dispongono di maggiori possibilità nella scelta del volo, per cui, secondo le parti, la pressione concorrenziale che esse subiscono per quanto riguarda questa categoria di passeggeri è maggiore <sup>(16)</sup>.
- (66) Ciò significa che su ogni volo vi sono passeggeri i cui luoghi di origine e di destinazione sono molto diversi. I viaggiatori su voli a lungo raggio, ad esempio, possono scegliere tra vari nodi aeroportuali europei e possono quindi trarre vantaggio dalla concorrenza. Con la conclusione dell'accordo di cooperazione, i passeggeri O&D e i passeggeri in transito regionale non hanno questa possibilità nel traffico a corto raggio tra Austria e Germania <sup>(17)</sup>. Le varie categorie di viaggiatori costituiscono quindi mercati separati.
- (67) Ai fini della valutazione generale sotto il profilo della concorrenza della cooperazione ovvero dell'alleanza tra compagnie aeree, va quindi stabilito se la categoria dei passeggeri O&D e quella dei passeggeri in transito regionale costituiscono un mercato significativo. Anche se la quota detenuta dalle parti varia in misura considerevole a seconda delle rotte, questa constatazione può farsi per lo meno per le principali rotte tra Austria e Germania che figurano alla tabella 3. Su altre rotte a corto raggio che non comprendono nodi aeroportuali dei due Stati membri la quota risulta perfino di molto superiore. Bisogna quindi tener conto degli effetti che la cooperazione tra le parti avrà su questa categoria di viaggiatori.

<sup>(16)</sup> Per volare da Vienna negli Stati Uniti, ad esempio, i viaggiatori possono volare sia direttamente che via Francoforte, Amsterdam, Parigi, Londra ecc. e possono quindi scegliere tra vari vettori aerei tra loro in concorrenza.

<sup>(17)</sup> I passeggeri in transito regionale volano su rotte regionali prima o dopo il volo sulla rotta tra Austria e Germania («volo in transito regionale»). Ad esempio, per recarsi a Lipsia, un viaggiatore proveniente da Klagenfurt può volare via Francoforte. Tuttavia, al pari dei passeggeri su volo diretto, i passeggeri in transito regionale effettuano almeno una tratta del volo con una delle due parti.

Tabella 3

Dati sul numero di passeggeri sulle rotte principali tra Austria e Germania

Rotta	Numero di passeggeri (1998) (andata e ritorno)	Quota di passeggeri in classe business	Quota di passeggeri O&D e di viaggiatori in transito regionale
Vienna-Francoforte	560 000	[...]	[...]
Vienna-Monaco	290 000	[...]	[...]
Vienna-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Francoforte	140 000	[...]	[...]
Salisburgo-Francoforte	138 000	[...]	[...]
Vienna-Berlino	135 000	[...]	[...]
Vienna-Amburgo	116 000	[...]	[...]
Vienna-Stoccarda	104 000	[...]	[...]
Linz-Francoforte	91 000	[...]	[...]

Esempio: rotta Vienna-Francoforte

- (68) La rotta principale tra Austria e Germania consente di illustrare in maniera esemplare la posizione che le parti detengono nel settore del trasporto aereo a corto raggio. La rotta Vienna-Francoforte collega i due nodi aeroportuali di AuA e Lufthansa.
- (69) Su questa rotta i voli indiretti e i mezzi di trasporto alternativi svolgono un ruolo solo secondario e si può quindi tralasciarli. In effetti, come già illustrato in precedenza, i voli indiretti non possono rappresentare un'alternativa nel caso dei voli aerei a corto raggio. Alla luce del «criterio dei 600 km», enunciato dalle parti, l'automobile e la ferrovia non possono essere considerate mezzi di trasporto alternativi, dato che la distanza tra le due città supera i 600 km. Ciò vale quanto meno per i passeggeri sensibili al fattore tempo. Nonostante la distanza, i viaggiatori per i quali il fattore tempo non è determinante possono decidere, a seconda dei casi, di compiere il viaggio o in treno o in automobile. Come spiegato nella sezione 5.2.3., le forti differenze di prezzo tra l'aereo e gli altri mezzi di trasporto portano a concludere che si tratta di due mercati distinti. Sulla base di determinati vantaggi qualitativi alcuni viaggiatori scelgono di utilizzare altri mezzi di trasporto. Ad esempio, l'automobile offre una maggiore autonomia e più flessibilità una volta raggiunto il luogo di destinazione. Si presume pertanto che il trasporto su strada non costituisca un'alternativa neanche per la maggior parte dei viaggiatori per il quale il fattore tempo non è determinante.
- (70) Le parti non hanno mai sostenuto che le sovrapposizioni esistenti tra i bacini d'utenza di diversi aeroporti favoriscono la concorrenza su questa rotta. Ciò significa che su questa rotta possono essere presi in considerazione solo i voli diretti. L'impresa comune tra AuA e Lufthansa viene così a detenere su questa rotta una quota di mercato del 100 %.

- (71) Come emerge dalla tabella 3, nel 1999 il [...] circa dei passeggeri era costituito o da viaggiatori su voli diretti o da passeggeri in transito regionale. Sulla rotta Vienna-Francoforte questi viaggiatori non hanno altra scelta che viaggiare con Lufthansa/Austrian Airlines.

#### Altre rotte bilaterali

- (72) Quanto detto in precedenza in merito al numero di passeggeri sulla rotta più importante tra Austria e Germania vale anche per le rotte meno trafficate. Come illustrato nella sezione 5.2., per quanto riguarda gran parte delle 33 rotte operate né i voli indiretti né gli altri mezzi di trasporto hanno una qualche rilevanza. Su queste rotte la quota dei viaggiatori su voli diretti e dei passeggeri in transito è persino superiore a quella registrata sulla rotta Vienna-Francoforte che collega due nodi aeroportuali. Superiore è quindi anche la quota dei passeggeri che sulle predette rotte possono contare unicamente sul servizio offerto da Lufthansa e da Austrian Airlines.
- (73) Di conseguenza, con la conclusione dell'accordo di cooperazione, circa la metà di quanti viaggiano in aereo tra i due paesi può servirsi solo dell'impresa comune tra AuA e Lufthansa.

#### 7. OSSERVAZIONI DI TERZI

- (74) Dopo la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* delle comunicazioni ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 e dell'articolo 16, paragrafo 13 del regolamento (CEE) n. 3975/87, la Commissione ha ricevuto osservazioni da terzi, i quali hanno sollevato sostanzialmente i seguenti punti:
- a) l'accordo di cooperazione tra AuA e Lufthansa determinerà notevoli restrizioni della concorrenza sul mercato del trasporto aereo a corto raggio;

- b) l'accordo di cooperazione consente ai membri dell'alleanza STAR di rafforzare ulteriormente la forte posizione che già detengono in Europa;
- c) i prezzi elevati praticati dalle parti sulle rotte a corto raggio vanno a scapito dei consumatori;
- d) un'esenzione dovrebbe essere concessa solo subordinandola a rilevanti impegni. In particolare andrebbero ridotte le barriere all'ingresso sul mercato, quale ad esempio la scarsità di slot;
- e) la cooperazione consente alle parti di conquistare una posizione molto forte sul mercato austro-tedesco. I vettori più piccoli dovrebbero essere tutelati contro comportamenti anticoncorrenziali, quali ad esempio la pratica del dumping e il mantenimento di sovracapacità;
- f) nel settore aeronautico europeo è in corso un processo di concentrazione. Per AuA l'adesione all'alleanza STAR è fondamentale per preservare la sua autonomia;
- g) i (grandi) clienti beneficerebbero dei risparmi di costi che la cooperazione consentirà di realizzare e nell'ambito dell'alleanza potranno godere di una più estesa rete di rotte e di una più ampia offerta di voli.

## 8. ARTICOLO 81, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO CE E ARTICOLO 53, PARAGRAFO 1, DELL'ACCORDO SEE

### 8.1. L'accordo tra le imprese

- (75) L'accordo di cooperazione tra Lufthansa e AuA è un accordo tra imprese ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE <sup>(18)</sup>.

### 8.2. Restrizione della concorrenza

- (76) Sulla base dell'accordo di cooperazione, a partire dalla conclusione dello stesso, le parti, che finora sono state in concorrenza tra loro, cooperano allo svolgimento dell'intero traffico nell'ambito del SEE. Tale cooperazione comporta in particolare una comune politica tariffaria e la ripartizione del mercato, quest'ultima conseguita tramite l'armonizzazione dei piani di volo, delle frequenze e delle capacità. Pertanto, l'accordo restringe la concorrenza sia effettiva che potenziale tra le parti dell'accordo.

#### 8.2.1. Trasporto aereo tra Austria e Germania (in entrambe le direzioni)

- (77) Con la costituzione di un'impresa comune le parti hanno armonizzato le rispettive attività in termini di capacità, frequenza dei voli, tariffe e politica commerciale su tutte le rotte a corto raggio tra Austria e Germania. I costi e i ricavi sono ripartiti in parti uguali.

In questa maniera le parti hanno posto fine alla concorrenza tra di loro su questo mercato.

- (78) L'accordo accresce ulteriormente la quota di mercato delle parti dato che il coordinamento delle risorse, delle reti e dei piani di volo creerà ulteriori ostacoli all'ingresso sul mercato di altri vettori concorrenti. Lo stesso si dica del programma frequent flyer comune, dato che gran parte dei passeggeri sono uomini d'affari che preferiscono le compagnie aeree con un programma frequent flyer comune che consente loro di accumulare più facilmente punti. In tale programma può quindi rappresentare un serio ostacolo all'ingresso sul mercato di vettori aerei che non sono in grado di offrire un tale servizio. La posizione di mercato delle parti è inoltre rafforzata dal numero di slot di cui esse dispongono nei principali aeroporti tedeschi e austriaci e dal numero relativamente elevato di voli che già ora esse possono offrire sulle rotte in oggetto.
- (79) L'impresa comune restringe in maniera significativa la concorrenza nel trasporto aereo tra Austria e Germania a causa dell'eliminazione della concorrenza effettiva e potenziale tra le parti e della posizione che esse occupano sul mercato.

#### 8.2.2. Altre rotte nell'ambito del SEE

- (80) Come già illustrato alla sezione 5.2, l'accordo interessa, oltre al trasporto aereo bilaterale tra Germania e Austria, anche il trasporto tra Germania o Austria e un altro paese del SEE, nonché il trasporto tra altri due paesi del SEE. La cooperazione tra AuA e Lufthansa su queste rotte riguarda soprattutto la pianificazione in comune della rete delle rotte, la fissazione di una politica tariffaria comune, l'armonizzazione dei servizi. La politica tariffaria comune si applica su tutte le rotte sulle quali le reti delle parti possono essere combinate, vale a dire in quei casi in cui un passeggero può viaggiare in andata con Lufthansa e al ritorno con AuA. In principio ciò vale per tutte le rotte nell'ambito del SEE. AuA e Lufthansa armonizzano anche la frequenza dei voli per evitare una loro sovrapposizione.
- (81) Per quanto riguarda i voli tra Austria o Germania e un altro paese del SEE, nella misura in cui su queste rotte vi è concorrenza tra voli diretti e voli indiretti, la concorrenza tra i voli diretti di un vettore e i voli indiretti dell'altro viene ad essere limitata o eliminata <sup>(19)</sup>. Nel caso di voli tra altri due paesi del SEE, ad esempio tra Londra e Roma, l'accordo di cooperazione non dovrebbe determinare restrizioni della concorrenza. È vero che con la loro offerta di voli indiretti su alcune di queste rotte le parti si trovavano a esercitare un ruolo di concorrenti effettivi o potenziali, tuttavia la loro posizione di mercato su tali rotte non dovrebbe essere significativa.

<sup>(18)</sup> L'articolo 53 dell'accordo SEE contiene la stessa disposizione dell'articolo 81 del trattato CE. Di conseguenza ogni rinvio all'articolo 81 del trattato CE costituisce un rinvio automatico anche all'articolo 53 dell'accordo SEE.

<sup>(19)</sup> Per cui ad esempio, per volare da Amburgo a Roma un passeggero per il quale il fattore tempo non è determinante poteva finora scegliere tra un volo diretto con Lufthansa o un volo indiretto con AuA via Innsbruck.

- (82) L'accordo determina quindi una restrizione della concorrenza tra le parti sulle rotte tra Austria o Germania e un altro Stato membro del SEE.

### 8.3. Effetti sul commercio tra Stati membri

- (83) L'accordo di cooperazione tra AuA e Lufthansa concerne il trasporto di passeggeri e di merci nell'ambito del SEE e ha pertanto effetti sul commercio tra gli Stati membri.

## 9. ARTICOLO 81, PARAGRAFO 3, DEL TRATTATO CE

- (84) Ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE, le disposizioni dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE possono essere dichiarate inapplicabili ad accordi tra imprese quando detti accordi contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di:

- a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi;
- b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.

### 9.1. Contributo al progresso economico tramite l'accordo di cooperazione

- (85) Le parti hanno affermato che l'accordo di cooperazione fornisce un contributo al progresso economico sotto molti punti di vista. In particolare i viaggiatori potranno usufruire di un maggior numero di voli in transito e di voli in coincidenza.
- (86) Tranne che nel traffico aereo a corto raggio, le reti delle parti sono in gran parte complementari. Mentre AuA si concentra sulle rotte a medio raggio in ambito europeo, in particolare in Europa centrale e orientale, Lufthansa opera prevalentemente sulle rotte a lungo raggio. L'unificazione di queste reti complementari consente di creare importanti sinergie economiche e di inaugurare collegamenti interessanti per i consumatori. Il coordinamento e l'ampliamento delle reti delle parti consentiranno di creare una rete più efficiente e soprattutto di migliorare i collegamenti con i paesi dell'Europa orientale.
- (87) La creazione di un'estesa rete di rotte europee consente alle parti di realizzare risparmi sui costi grazie all'aumento del volume del traffico sul complesso della rete, alla migliore connessione tra le rotte, alla migliore pianificazione delle frequenze e al maggiore coefficiente di carico, alla migliore organizzazione dei sistemi di commercializzazione e dei servizi di assistenza a terra. Le parti prevedono risparmi di costo anche grazie allo sviluppo congiunto di nuovi strumenti di commercializzazione a più alta intensità di costo (e-ticketing).

- (88) Con la conclusione dell'accordo di cooperazione con Lufthansa, AuA è passata dall'alleanza Qualiflyer all'alleanza STAR. Pertanto, per quanto riguarda AuA, la quantificazione dei risparmi di costo derivanti dalla cooperazione è possibile solo in rapporto al cambio di alleanza. Il consiglio di vigilanza di AuA ha stimato in circa [...] il potenziale di sinergia derivante dall'adesione all'alleanza STAR rispetto alla permanenza nell'alleanza Qualiflyer. Potendosi supporre che in qualche misura i predetti risparmi di costo siano stati conseguiti anche con l'appartenenza all'alleanza Qualiflyer, si può ritenere che l'effetto di sinergia derivante dall'accordo di cooperazione sia ancora maggiore di quanto potrebbe attendersi qualora AuA non dovesse appartenere ad alcuna alleanza.

- (89) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'accordo contribuirà al progresso economico, ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE.

### 9.2. Vantaggi per i consumatori

- (90) L'unione delle due reti di rotte consente di armonizzare i piani di volo, di ridurre i tempi di attesa, di evitare gli spostamenti tra terminal e di armonizzare la qualità del servizio a bordo. I vantaggi per i consumatori si presentano anche in forma di una maggiore offerta di voli diretti a corto raggio e di voli indiretti, soprattutto verso destinazioni dell'Europa orientale. Con l'accordo di cooperazione si è avuto quindi, nel traffico a corto raggio, un aumento delle frequenze sulle rotte Francoforte-Klagenfurt, Monaco-Graz, Francoforte-Innsbruck, Vienna-Norimberga e l'avvio di nuovi voli tra Graz e Stoccarda e tra Vienna e Friedrichshafen.
- (91) L'estensione dei collegamenti tra i rispettivi nodi aeroportuali (hub-to-hub) ha altresì consentito di potenziare i servizi di trasporto aereo di alimentazione a livello di traffico regionale. I vantaggi di una rete comune di rotte dal punto di vista del consumatore dovrebbero portare ad un aumento del volume complessivo del traffico e quindi, consentire alle parti un migliore sfruttamento delle capacità.
- (92) Vantaggi per i consumatori derivano anche dall'avvio di voli in transito e dell'introduzione del code-sharing reciproco sui collegamenti con paesi terzi via le rotte hub-to-hub. In questo modo le reti di rotte dei partner sono accessibili ai passeggeri di entrambe le compagnie aeree: maggiori sono quindi le destinazioni disponibili e più ampia diviene la scelta degli orari dei voli di andata e di ritorno.
- (93) La Commissione non è tuttavia convinta che l'accordo di cooperazione garantisca ai consumatori di poter beneficiare congruamente dei risparmi di costo attesi, ad esempio tramite una riduzione delle tariffe. È quanto devono assicurare gli impegni che si illustrano più in basso.

### 9.3. Carattere indispensabile

- (94) La Commissione ammette che i previsti risparmi di costo potranno essere conseguiti solo con una stretta armonizzazione delle strategie commerciali delle due parti. Solo una stretta cooperazione consente di ottenere i vantaggi derivanti da una migliore offerta di servizi, in particolare grazie alla pianificazione comune delle rotte e allo sviluppo in comune della rete. Ciò vale in particolare anche per le rotte che collegano i nodi aeroportuali delle due parti. La Commissione riconosce pertanto che il livello di integrazione previsto dall'accordo di cooperazione è indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi auspicati.
- (95) Tuttavia, la Commissione ritiene che debbano essere imposti impegni che consentano di garantire che le restrizioni della concorrenza non superino la misura necessaria e che assicurino la presenza sul mercato di altre imprese concorrenti.

### 9.4. Eliminazione della concorrenza

- (96) Nell'affrontare la questione se l'accordo di cooperazione determini l'eliminazione della concorrenza, bisogna distinguere, come illustrato nella sezione 5.2, tra il mercato austro-tedesco e i collegamenti con altri paesi del SEE. Nel primo caso, la cooperazione tra le parti che comporta la costituzione di un'impresa comune è molto più stretta e, come spiegato alla sezione 6.2.1, la loro posizione di mercato è particolarmente forte.

#### 9.4.1. Il mercato austro-tedesco

- (97) Come mostra la tabella 2, al momento della costituzione dell'impresa comune, su nessuna delle principali rotte tra Austria e Germania le parti erano in concorrenza con altre compagnie aeree per quanto riguarda i voli diretti. La cooperazione ha determinato l'eliminazione della concorrenza esistente su un gran numero di rotte.
- (98) Con la costituzione dell'impresa comune le parti hanno posto fine alla concorrenza reciproca, effettiva o potenziale, sulle rotte tra Austria e Germania. Sebbene nella Comunità, a seguito della liberalizzazione del settore aereo, siano caduti gli ostacoli di ordine giuridico all'ingresso sul mercato, la cooperazione tra le parti crea nuove barriere che rendono ancora più difficile l'ingresso di terzi sul mercato. In tal modo è stata eliminata la concorrenza in una parte sostanziale del mercato. È quanto si illustra di seguito prendendo ad esempio la rotta Vienna-Francoforte. Una situazione non dissimile si presenta su altre rotte bilaterali.

#### Rotta Vienna-Francoforte

- (99) Come illustrato al capitolo 6, con la costituzione dell'impresa comune le parti hanno eliminato la concorrenza su questa rotta per quanto riguarda i passeggeri O&D. Si può presumere che, visti gli ostacoli esistenti all'ingresso sul mercato, anche la concorrenza potenziale ne risulti

fortemente limitata. Le cause di questa situazione sono le seguenti:

- a) all'aeroporto principale di Francoforte, quanto meno, si registra un tale sovraccarico che i nuovi vettori incontrano grandi difficoltà ad ottenere slot nei periodi di punta.
  - b) Insieme le parti offrono un numero relativamente alto di voli, il che crea difficoltà ai nuovi operatori che vogliono imporsi sul mercato con l'offerta di voli supplementari.
  - c) Più della metà dei passeggeri sono passeggeri in transito. Pertanto, sulle rotte tra i nodi aeroportuali austriaci e tedeschi, per poter utilizzare a pieno le loro capacità, i nuovi vettori devono poter attirare passeggeri in transito regionale o internazionale. Tuttavia, con la gestione di una rete comune di rotte, le parti occupano, nel rispettivo nodo aeroportuale, la maggior parte degli slot per i voli di alimentazione o per i voli in coincidenza.
  - d) L'accordo accresce la forza economica che le parti detengono sul mercato, in quanto consente loro di unire le loro risorse, di ampliare la loro flotta europea, di sfruttare le possibilità di interlining, nonché di armonizzare le reti di rotte e le frequenze.
  - e) L'unificazione dei programmi frequent flyer rafforza la posizione delle parti sul mercato, in particolare nel segmento della clientela d'affari. Il programma frequent flyer comune rende ancora più difficile l'accesso al mercato di vettori aerei che non sono in grado di proporre un'offerta simile.
  - f) In ragione dei contratti con la clientela aziendale <sup>(20)</sup> o per altri motivi una quota consistente dei biglietti aerei venduti su una rotta è vincolata ad una determinata compagnia aerea. Pertanto i nuovi vettori — per lo meno nel breve periodo — possono esercitare una concorrenza sui prezzi solo limitatamente ad una quota ridotta di clienti. I piccoli vettori avranno difficoltà ad offrire questi tipi di contratto a potenziali grandi clienti, in quanto non sono in grado di offrire alle imprese i servizi tipici delle reti più grandi (voli frequenti, buone coincidenze presso i nodi aeroportuali ecc.).
  - g) Sulle rotte tra Austria e Germania il coefficiente di carico degli aeromobili delle parti è relativamente basso. Le parti dispongono quindi di capacità sufficienti per potere, se necessario, reagire velocemente a mutamenti nelle tariffe dovute all'ingresso sul mercato di un nuovo operatore.
- (100) Dato che, a seguito della conclusione dell'accordo di cooperazione, solo l'impresa comune ha offerto voli diretti sulla rotta Vienna-Francoforte, e viste le elevate barriere all'ingresso esistenti sul mercato, le parti hanno eliminato la concorrenza su questa rotta sul mercato dei passeggeri O&D e dei viaggiatori in transito regionale, siano essi sensibili o meno al fattore tempo.

<sup>(20)</sup> Ad esempio, nel traffico tra Austria e Germania circa il 38 % dei clienti di AuA sono clienti d'affari che volano sulla base di un tale tipo di contratto («corporate customer deal»).

#### Altre rotte bilaterali

- (101) Come illustrato al capitolo 6, la posizione di partenza delle parti su altre rotte bilaterali è simile a quella che esse detengono sulla rotta Vienna-Francoforte. Ciò vale anche per gli ostacoli all'ingresso sul mercato, che sulle rotte minori per numero di passeggeri hanno un peso ancora maggiore. Dato che su queste rotte la domanda di voli è ancora più bassa, per poter operare con profitto un nuovo operatore deve conquistare una quota ancora maggior del volume totale di passeggeri.
- (102) Per quanto si possa dare atto con qualche riserva che su alcune rotte la concorrenza non è stata eliminata, va però detto che si tratta solo di rotte di importanza secondaria. Pertanto, tenuto conto della posizione dominante nell'offerta per i clienti sensibili al fattore tempo (viaggiatori su voli diretti e passeggeri in transito regionale) e della forte posizione di mercato nell'offerta per i clienti per i quali il fattore tempo non è determinante, l'accordo di cooperazione consente alle parti di limitare la concorrenza per una quota significativa dei voli per clienti sensibili al fattore tempo e per clienti per i quali il fattore tempo non è determinante.

#### Concorrenza potenziale

- (103) Le parti hanno affermato che tutti i vettori aerei europei possono essere considerati dei potenziali concorrenti. La Commissione ha effettuato un test di mercato, sulla base del quale è giunta però alla conclusione che la concorrenza potenziale che può essere esercitata dalle altre compagnie aeree è limitata. Di fatto, anche se venissero rimossi gli ostacoli all'ingresso sul mercato, l'accesso di altre compagnie aeree non sarebbe comunque garantito. Le compagnie aeree di grandi dimensioni sono impegnate a potenziare la rete di rotte verso i rispettivi nodi aeroportuali. Di conseguenza c'è da presumere che queste compagnie potrebbero decidere di operare sulle rotte tra Austria e Germania solo in collegamento con un altro hub che offra la possibilità di voli di alimentazione o di voli in coincidenza. Questa possibilità è chiaramente destinata a venire meno nel prossimo futuro. Le compagnie aeree a basso costo e le compagnie aeree regionali hanno difficoltà ad entrare sul mercato a causa dell'esistenza di numerosi ostacoli all'ingresso. Una riduzione o rimozione di queste barriere è pertanto indispensabile per consentire a questi operatori di fare il loro ingresso sul mercato.

#### 9.4.2. Rotte verso e tra altri paesi del SEE

- (104) Come illustrato alla sezione 6.2.2, su determinate rotte tra Austria o Germania e un altro paese del SEE l'accordo di cooperazione può determinare una restrizione della concorrenza. Tuttavia, la Commissione non dispone di elementi che le consentano di concludere che su queste rotte verrebbe eliminata la concorrenza su uno dei summenzionati mercati.

#### 10. IMPEGNI E CONDIZIONI PER LA CONCESSIONE DELL'ESENZIONE

- (105) Da quanto illustrato alla sezione 9.4 emerge che l'accordo di cooperazione ha portato all'eliminazione della

concorrenza in una parte significativa del traffico a corto raggio tra Germania e Austria. La Commissione ritiene che l'accordo di cooperazione possa essere autorizzato solo sulla base di impegni che consentano di ridurre sensibilmente gli ostacoli all'ingresso sul mercato.

- (106) Dando seguito alle riserve espresse dalla Commissione nella comunicazione delle obiezioni, le parti hanno assunto numerosi impegni, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* del 14 dicembre 2001. Essendo pervenute osservazioni da parte di terzi, gli impegni sono stati di conseguenza integrati. L'allegato alla presente decisione riporta il testo integrale degli impegni. L'allegato costituisce parte integrante della presente decisione e gli impegni che vi sono contenuti sono parte integrante dell'esenzione.
- (107) Lo scopo principale degli impegni riportati nell'allegato è garantire che con la rimozione delle attuali barriere all'ingresso di potenziali concorrenti si creino condizioni di concorrenza effettiva. Essi mirano inoltre ad assicurare che i consumatori ricevano una congrua parte degli utili derivanti dalla cooperazione. Se ne riassumono di seguito gli elementi principali.
- (108) L'attività dei nuovi operatori dipende dall'ottenimento di opportuni slot negli aeroporti interessati. Una serie di aeroporti registra tuttavia un sovraccarico proprio nelle ore di punta. Le parti si impegnano quindi a mettere a disposizione di un nuovo operatore, su una determinata rotta, fino ad un massimo del 40 % del totale degli slot da esse operati sulla rotta in questione al momento della notifica. Allo stesso tempo mettono a disposizione di un nuovo operatore di un paese terzo cosiddetti «slot tecnici» per la predisposizione dell'aeromobile all'inizio o alla fine delle operazioni di volo.
- (109) Considerato il peso economico delle due compagnie aeree e la loro forte presenza sulle rotte in oggetto, la Commissione ritiene necessario che, in occasione dell'ingresso di un nuovo operatore, il numero delle frequenze giornaliere delle parti sulle rotte in oggetto rimanga bloccato per 2 anni. Si intende in questo modo impedire che le parti, sfruttando la loro posizione di compagnie già affermate, aumentino le frequenze dei loro voli per scoraggiare l'ingresso sul mercato di un potenziale concorrente.
- (110) Sulla base dell'esperienza finora acquisita e delle informazioni disponibili sul mercato rilevante, la Commissione è propensa a ritenere che su una serie di rotte bilaterali tra Austria e Germania l'ingresso di nuovi operatori sul mercato non avverrà in tempi molto rapidi. Molte rotte minori in termini di numero di passeggeri presentano un interesse solo limitato per potenziali concorrenti. Bisogna altresì tener conto degli interessi dei consumatori che volano su queste rotte. Pertanto, qualora applichino una riduzione di prezzo su una rotta sulla quale subiscono la concorrenza di altri vettori, le parti si impegnano a fare altrettanto su altre tre rotte tra Austria e Germania sulle quali non sono soggette ad

alcuna concorrenza. Una qualche discrezionalità è accordata alle parti nella scelta delle tre rotte. Questo impegno, in quanto aumenta considerevolmente i costi di un eventuale dumping ad opera delle parti, offre anche ai nuovi operatori una certa tutela contro forme di concorrenza preclusive ad opera delle parti.

(111) Per conseguire un adeguato sfruttamento delle loro capacità, i nuovi operatori devono poter disporre di un'offerta interessante per le diverse categorie di clienti. Per consentire loro di poter presentare una tale offerta sul mercato della clientela d'affari, le parti si impegnano a mettere a disposizione dei nuovi operatori fino al 15 % dei posti offerti su una rotta. I nuovi operatori possono acquisire questo contingente di posti per offrire ai loro clienti una maggiore flessibilità nei viaggi di andata e di ritorno. La possibilità offerta ai concorrenti di partecipare al programma frequent flyer di Lufthansa/AuA mira ad accrescerne l'attrattiva soprattutto agli occhi della clientela d'affari.

(112) Dato il numero elevato di passeggeri in transito, è importante per un nuovo operatore aver accesso anche al mercato costituito da questa categoria di passeggeri. A questo scopo, essi possono concludere con Lufthansa/AuA un accordo di interlining che, su loro richiesta, può comprendere un accordo speciale di ripartizione. Le condizioni fissate nell'accordo devono essere analoghe a quelle contenute negli accordi, relativi alla stessa rotta, sottoscritti dalle parti con altri partner della loro alleanza o con vettori terzi.

(113) Sulle rotte più brevi tra Austria e Germania la concorrenza può essere incentivata, in misura limitata, anche da servizi di trasporto intermodali. Su richiesta delle aziende di trasporto ferroviario e stradale le parti concludono accordi per la fornitura di servizi di trasporto intermodale, in base ai quali esse offrono servizi di trasporto sulle rotte da esse operate tra Austria e Germania nell'ambito di un collegamento intermodale.

(114) La Commissione ha appurato che sulla base delle predette condizioni vi sarebbero numerosi operatori seriamente interessati ad entrare su rotte importanti e si è assicurata che essi ottengano i necessari diritti di volo. Ciò costituisce un elemento importante che rende possibile la concessione all'accordo di cooperazione dell'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE. Nel caso questa situazione di fatto dovesse mutare la Commissione potrebbe vedersi costretta, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CEE) n. 3975/87 a revocare l'esenzione o a modificarla.

(115) Le parti, di propria iniziativa, hanno dichiarato di voler applicare, già prima della concessione dell'esenzione da parte della Commissione, gli impegni descritti nei confronti di potenziali concorrenti. È su questa base che nel frattempo alcuni operatori hanno già fatto il loro ingresso sul mercato. Dal 2001 Adria Airways opera due

voli giornalieri sulla rotta Vienna-Francoforte, mentre Air Alps opera sulla rotta Vienna-Stoccarda. Altre due compagnie aeree dell'Europa centrale e orientale si sono dette seriamente interessate ad avviare la loro attività su due altre importanti rotte tra Austria e Germania dopo la concessione dell'esenzione. Sulla base degli obblighi assunti dalle parti è stata costituita una nuova compagnia aerea austriaca che si prefigge di offrire, a partire dall'autunno 2002, voli su una serie di rotte tra Austria e Germania.

(116) Visti i numerosi impegni e tenuto conto della durata dell'esenzione, è necessario che le parti trasmettano regolarmente alla Commissione informazioni che consentano di verificare il rispetto delle condizioni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

In conformità dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 3, dell'accordo SEE, l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE e l'articolo 53, paragrafo 1, dell'accordo SEE vengono dichiarati non applicabili all'accordo di cooperazione concluso il 10 dicembre 1999 tra Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) e Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) per il periodo dal 10 dicembre 1999 al 31 dicembre 2005.

#### Articolo 2

L'esenzione di cui all'articolo 1 è subordinata agli impegni di cui all'allegato alla presente decisione. Gli impegni si applicano a tutte le rotte servite dalle parti nel traffico aereo a corto raggio tra Germania e Austria. Gli impegni saranno vincolanti per le parti, le loro controllate, i loro successori ed aventi causa e le parti si impegnano inoltre a far sì che tutte queste entità vi si conformino.

#### Articolo 3

1. Fino alla scadenza dell'esenzione di cui all'articolo 1, AuA e Lufthansa dovranno comunicare alla Commissione le seguenti informazioni:

- a) informazioni dettagliate sulle tariffe applicate su tutte le rotte nel traffico a corto raggio sulle quali le parti sono in concorrenza con altre compagnie aeree che offrono voli diretti;
- b) informazioni dettagliate sull'attuazione dell'impegno di applicare ad altre tre rotte a corto raggio le riduzioni di prezzo;
- c) un elenco degli accordi e delle intese conclusi dalle parti con i concorrenti nel settore del traffico a corto raggio, relativamente agli slot, ai programmi frequent flyer, ai contingenti di posti, all'interlining, e al traffico intermodale;

- d) informazioni sull'evoluzione delle tariffe su tutte le rotte a corto raggio tra Austria e Germania;
- e) i dati sulle frequenze giornaliere di AuA e Lufthansa sulle 10 rotte più importanti per volume di passeggeri e la capacità mensile offerta dalle parti;
- f) informazioni sui progressi conseguiti nell'attuazione dei piani di riduzione dei costi predisposti dalle parti.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1, lettera a) e b), devono essere comunicate alla Commissione entro una settimana dalla pubblicazione delle tariffe. Le informazioni di cui al paragrafo 1, lettere da c) a f), devono essere comunicate alla Commissione allo scadere del piano dei voli estivo.

*Articolo 4*

Destinatari della presente decisione sono:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG  
Fontanastr. 1  
P.O. Box 50  
A-1107 Vienna

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft  
Von-Gablenz-Straße 2-6  
D-50679 Colonia

Fatto a Bruxelles, il 5 luglio 2002.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*

## ALLEGATO

## IMPEGNI

## 1. Impegni concernenti le bande orarie (slot)

Austrian Airlines e Lufthansa («le parti») si impegnano a mettere a disposizione di una compagnia aerea autonoma rispetto a loro, che alla data della notifica non operava servizi di trasporto tra Austria e Germania («nuovo operatore»), e che intende avviare un nuovo servizio di trasporto senza scalo su una o più rotte tra città austriache e tedesche («la rotta/le rotte del nuovo operatore»), degli slot, alle condizioni indicate in appresso. Ai fini dei presenti impegni, il termine rotte senza scalo indica anche le rotte con scalo intermedio servite con un unico aeromobile che abbiano inizio e/o termine in Austria, Germania o in un paese terzo e di cui almeno una tappa senza scalo venga effettuata tra Austria e Germania.

Le parti si impegnano a mettere a disposizione di un nuovo operatore slot sulla rotta da esso scelta. In ogni caso deve essere concessa almeno una coppia di slot. Le parti sono tenute a mettere a disposizione di nuovi operatori, per una determinata rotta, fino ad un massimo del 40 % degli slot operati dalle parti sulla rotta in questione al momento della notifica. Qualsiasi previa concessione di slot volontaria delle parti andrà comunque a concorrenza di detto 40 %.

Gli slot messi a disposizione del nuovo operatore si discostano al massimo di 45 minuti rispetto all'orario da questi richiesto e consentono, in caso di scalo intermedio, di effettuare il servizio di assistenza dell'aeromobile nel termine di 90 minuti, purché le parti dispongano di slot nella relativa fascia oraria.

Il nuovo operatore deve presentare un'apposita richiesta scritta degli slot per la rotta che intende istituire, da inoltrarsi al più tardi sei settimane prima della conferenza IATA sulla programmazione degli orari relativa alla stagione di programmazione nel corso della quale il nuovo operatore intende iniziare il servizio. Un nuovo operatore potrà ottenere slot in base ai presenti impegni solo se sarà in grado di dimostrare che tutti gli sforzi compiuti in buona fede per ottenere degli slot per la rotta interessata attraverso la normale procedura di assegnazione degli slot nel corso della successiva conferenza per la programmazione degli orari (compresa l'assegnazione di slot da parte del coordinatore successivamente al termine ultimo per la restituzione degli slot) sono rimasti senza esito. Per l'intero periodo (compreso tra la presentazione della richiesta scritta e la fine della relativa stagione di programmazione IATA) il nuovo operatore assicurerà la piena trasparenza nell'utilizzo degli slot negli aeroporti interessati («open book policy»). Tutte le bande orarie ottenute dal nuovo operatore tramite la normale procedura di assegnazione degli slot vanno a concorrenza del numero totale di bande orarie che il nuovo operatore ha il diritto di richiedere sulla base dei presenti impegni, sempre che la quota delle frequenze operata dalle parti sulle rotte in questione non superi il 60 %. Le domande di slot presentate ai sensi del presente paragrafo sono valide per una specifica stagione di programmazione. Qualora il nuovo operatore non abbia ancora avviato il servizio sulla rotta in oggetto, ovvero lo abbia avviato con un numero di frequenze inferiore al previsto, ovvero intenda operare una frequenza supplementare sulla rotta, le disposizioni della presente sezione si applicano a tutte le richieste di slot aggiuntivi in una stagione di programmazione successiva.

Su tutte le rotte tra Germania e Austria che almeno da un lato comprendono gli aeroporti di Francoforte o di Vienna, gli slot assegnati al nuovo operatore saranno utilizzati esclusivamente per operare con aeromobili con una capacità di almeno 46 posti. Questa disposizione non si applica ad altre rotte tra i due Stati membri o qualora il nuovo operatore abbia iniziato il servizio prima della data di pubblicazione della decisione di esenzione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Qualora intenda operare su una rotta tra Austria e Germania utilizzando un aeromobile stazionato in un aeroporto di un paese terzo, il nuovo operatore può ottenere slot ai sensi dei presenti impegni (comprese le limitazioni sul numero di slot messi a disposizione su una determinata rotta) per i collegamenti da e verso il paese terzo al fine di posizionare detto aeromobile all'inizio o alla fine delle operazioni di volo («slot tecnici»). Le parti devono mettere a disposizione gli slot tecnici solo se, al momento della presentazione della richiesta, il nuovo operatore che effettua la richiesta e/o il suo franchisor operano meno di tre frequenze giornaliere da/verso paesi terzi dall'aeroporto interessato. Le parti si impegnano inoltre a far sì che gli slot tecnici messi a disposizione non si discostino di più di 180 minuti dall'orario richiesto dal nuovo operatore, a condizione che le parti dispongano di slot nella relativa fascia oraria.

Qualora operi una rotta tra un paese terzo e un aeroporto compreso nella rotta di un nuovo operatore («servizio con un paese terzo») e riduca le frequenze o interrompa il servizio su detta rotta, il nuovo operatore è tenuto ad utilizzare gli slot precedentemente destinati al servizio con un paese terzo per il servizio sulle rotte da esso inaugurate tra Austria e Germania. Egli dovrà restituire un numero di slot pari al numero di slot destinati in precedenza al servizio con un paese terzo.

Qualora un nuovo operatore, che abbia ottenuto slot in base alla procedura qui descritta, decida di non avviare il servizio sulla rotta prevista o di attivare un numero inferiore di frequenze, egli deve darne immediata comunicazione alle parti e restituire loro gli slot. Qualora un nuovo operatore interrompa ovvero sia costretto per altri motivi (ad esempio, per utilizzo improprio) ad interrompere il servizio sulla rotta, egli deve darne immediata comunicazione alle parti e restituire loro gli slot. Ai fini del presente paragrafo si ritiene che un nuovo operatore e le sue controllate abbiano cessato il servizio su una rotta qualora venga utilizzata una quota inferiore all'80 % degli slot disponibili sulla rotta in questione nella stagione di programmazione per la quale sono stati assegnati, a meno che il mancato utilizzo non sia giustificato da uno dei motivi di cui all'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93 o di ogni altro regolamento suscettibile di modificarlo o sostituirlo.

Qualora il nuovo operatore informi le parti in un momento troppo avanzato della stagione di programmazione, così che queste non possano, in ragione di quanto disposto dall'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 95/93, avvalersi con effetto immediato degli slot restituiti, ovvero successivamente alla scadenza del termine previsto dall'articolo 10, paragrafo 4, di detto regolamento e prima dell'inizio effettivo della stagione di programmazione, le parti hanno il diritto di richiedere che il nuovo operatore trasferisca loro slot equivalenti a quelli restituiti. Qualora, per qualsivoglia motivo, il nuovo operatore non sia in grado di procedere a tale trasferimento, le parti possono tentare di giustificare il mancato utilizzo degli slot restituiti facendo appello a quanto disposto dall'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 95/93.

Per garantire che gli slot messi a disposizione dalle parti vengano utilizzati secondo le modalità previste nei presenti impegni, le parti concorderanno con il nuovo operatore un meccanismo che permetta loro di verificare l'utilizzo degli slot. Le parti informano la Commissione del meccanismo adottato.

Gli slot messi a disposizione dalle parti sulla base dei presenti impegni vengono offerti senza compensazione.

## 2. Impegni concernenti le frequenze

Le parti si impegnano a non aggiungere frequenze su una determinata rotta del nuovo operatore per un minimo di quattro stagioni di programmazione IATA consecutive, a partire dalla stagione di programmazione nella quale il nuovo operatore ha attivato il servizio sulla rotta.

## 3. Impegni concernenti le tariffe

Ogni qualvolta riducono una tariffa pubblicata su una rotta del nuovo operatore, le parti accettano di ridurre in misura (percentuale) equivalente la tariffa applicata su altre tre rotte tra Austria e Germania sulle quali non sono soggette a concorrenza. Questo impegno si applica solo per il periodo di validità della riduzione di tariffa sulla rotta del nuovo operatore. Ai fini dei presenti impegni, per tariffe pubblicate si intendono le vigenti tariffe IATA, le tariffe dei vettori aerei introdotte nei sistemi telematici di prenotazione (CRS) attraverso la banca dati pubblica delle tariffe della ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation), nonché le tariffe commercializzate su Internet e destinate al pubblico.

Per determinare le altre tre rotte analoghe tra Austria e Germania sulle quali le parti dovranno applicare riduzioni tariffarie di pari valore si procederà come segue: le parti sceglieranno due rotte tra i cinque collegamenti aerei tra Austria e Germania che presentano le maggiori analogie con la rotta del nuovo operatore in termini di volume di passeggeri e sulle quali non hanno concorrenti. Unica limitazione nella scelta della terza rotta è che si tratti di una rotta sulla quale le parti non hanno concorrenti.

Questo impegno non si applica nel caso eccezionale in cui le parti possano dimostrare alla Commissione che le riduzioni tariffarie sono dettate da mutamenti nelle condizioni vigenti su una specifica rotta, quali ad esempio una riduzione dei costi, che non dipendono in alcun modo dalla concorrenza esercitata dal nuovo operatore.

## 4. Impegni concernenti la messa a disposizione di contingenti di posti («Blocked Space Agreements»)

Su richiesta del nuovo operatore, per la rotta/le rotte da questo operata/operate, le parti concludono un accordo per la messa a disposizione di contingenti di posti, qualora il numero di frequenze offerte dal nuovo operatore sia inferiore a quello operato dalle parti.

Un tale accordo si fonda su un numero fisso di posti (contingente fisso) ed è valido almeno per un'intera stagione di programmazione IATA. Il numero di posti previsto non può superare il 15 % dei posti offerti su una determinata rotta, e in ogni caso non può essere inferiore a 12 né superiore a 25 posti per ogni aeromobile. Il nuovo operatore sostiene tutti i rischi commerciali per i posti oggetto dell'accordo.

## 5. Impegni concernenti l'interlining

Le parti si impegnano a concludere con il nuovo operatore, a richiesta di quest'ultimo, un accordo di interlining relativamente alla rotta/alle rotte operata/operate dal nuovo operatore, qualora il nuovo operatore non abbia già concluso un tale accordo con le parti.

Per tali accordi di interlining valgono le seguenti limitazioni:

- a) gli accordi di interlining si applicano esclusivamente per le tariffe della prima classe, della classe business e della classe turistica;
- b) la base di calcolo è costituita dalle tariffe pubblicate dalle parti per il volo su un'unica tratta, nel caso venga emesso un biglietto per un'unica tratta, ovvero dalla metà della tariffa pubblicata dalle parti per voli di andata e ritorno, nel caso venga emesso un biglietto di andata e ritorno;

- c) essi si applicano esclusivamente al trasporto di passeggeri il cui viaggio inizia e termina nei due aeroporti collegati dalla rotta del nuovo operatore;
- d) agli accordi di interlining si applicano le norme MITA e/o le normali condizioni commerciali;
- e) essi danno al nuovo operatore o alle agenzie di viaggio la possibilità di offrire un volo di andata e ritorno nel quale una tratta venga operata dalle parti e l'altra dal nuovo operatore.

A condizione che vi sia disponibilità di posti nella relativa classe tariffaria, le parti sono tenute a trasportare un passeggero in possesso di biglietto emesso dal nuovo operatore per un volo su una rotta del nuovo operatore. Tuttavia, onde prevenire abusi, le parti avranno il diritto di richiedere al nuovo operatore o al passeggero, se del caso, il pagamento della differenza positiva tra la tariffa praticata dalle parti e quella applicata dal nuovo operatore. Inoltre, qualora la tariffa del nuovo operatore sia inferiore al valore del biglietto emesso dalle parti, queste ultime sono tenute a girare solo il controvalore corrispondente alla tariffa percepita dal nuovo operatore. I nuovi operatori godranno della medesima tutela nel caso in cui le tariffe delle parti siano inferiori al valore del biglietto da essi emesso.

Un accordo di interlining concluso ai sensi della presente sezione per una determinata rotta di un nuovo operatore ha termine nel momento in cui il nuovo operatore cessa di operare la predetta rotta.

Le parti si impegnano a concludere con il nuovo operatore, su richiesta di quest'ultimo, un accordo speciale di ripartizione per voli che abbiano origine e destinazione effettiva in Germania o in Austria e/o al di fuori di questi due paesi, a condizioni analoghe a quelle previste dagli accordi speciali di ripartizione sottoscritti per la rotta in questione con compagnie aeree appartenenti alla stessa alleanza ovvero con vettori terzi. In caso di accordo speciale di ripartizione relativo al traffico in transito internazionale, questo impegno si applica solo alle rotte sulle quali il numero di passeggeri in transito internazionale supera il 35 % del numero complessivo di passeggeri sulla rotta del nuovo operatore.

#### **6. Impegni concernenti i programmi frequent flyer**

Qualora un nuovo operatore non partecipi ad uno dei programmi frequent flyer delle parti ovvero non sia in grado di offrire un programma analogo, le parti si impegnano a consentire al nuovo operatore, su sua richiesta, di partecipare al loro programma frequent flyer comune per le rotte offerte dal nuovo operatore. Un accordo verrà concluso con il nuovo operatore, a condizioni ragionevoli e non discriminatorie, che prevedano tra l'altro un compenso per eventuali spese sostenute dalle parti.

Tutti i contratti relativi ad una determinata rotta conclusi ai sensi della presente sezione hanno termine qualora il nuovo operatore cessa di operare tale rotta.

#### **7. Impegni concernenti i servizi intermodali**

Su richiesta di un'impresa che fornisce servizi di trasporto ferroviario o altre forme di trasporto di superficie tra l'Austria e la Germania («partner intermodale»), le parti si impegnano a concludere un accordo sui servizi di trasporto intermodale, in base al quale forniranno servizi di trasporto aereo di passeggeri sulle rotte da esse operate tra Austria e Germania come parte di un collegamento intermodale che comprenda anche una tappa effettuata via terra da un partner intermodale («servizio intermodale»).

Tutti gli accordi intermodali ai sensi della presente sezione sono conclusi sulla base dei principi del MITA («Multilateral Interline Traffic Agreement») (compreso l'accordo «Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger» e la «IATA Recommended Practice 1780e») e delle normali condizioni commerciali.

Le parti accettano la ripartizione proporzionale completa secondo i termini del MITA anche per le rotte sulle quali viene operato solo il servizio ferroviario. Qualora l'operatore ferroviario debba comunicare il numero di chilometri, la destinazione ovvero la tariffa del volo in coincidenza, le parti inoltreranno alla IATA la relativa richiesta secondo la normale procedura IATA.

Su richiesta di un potenziale partner intermodale, le parti si impegnano secondo scienza e coscienza a concludere un accordo a condizioni analoghe a quelle concesse agli altri partner intermodali, a condizione che vengano rispettati tutti i presupposti necessari, in particolare per quanto riguarda la sicurezza, la qualità del servizio, la copertura assicurativa e i limiti di responsabilità. I termini di un tale accordo prevalgono sugli obblighi generali previsti dalla presente sezione.

#### **8. Durata dell'esenzione e degli impegni**

Gli impegni prendono effetto dalla data di adozione da parte della Commissione della decisione di esenzione, conformemente all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 3975/87. Essi hanno termine alla data di scadenza dell'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE.

Qualora la Commissione revochi l'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE concessa all'accordo di cooperazione conformemente all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3975/87 o ad una disposizione equivalente di un regolamento successivo, o qualora l'esenzione ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE sia annullata, o qualora le parti disdicano l'accordo di cooperazione notificato, tali impegni sono nulli a decorrere dalla data di revoca, dalla data di annullamento dell'esenzione o dalla data della disdetta dell'accordo, a seconda del caso. In tal caso, le parti hanno il diritto di chiedere la restituzione degli slot concessi sulla base dei presenti impegni ad una compagnia aerea che, al momento della revoca, dell'annullamento dell'esenzione o della disdetta dell'accordo, utilizzi tali slot per operare servizi su rotte tra Austria e Germania. Le parti hanno inoltre il diritto di disdire qualsiasi accordo concluso sulla base dei presenti impegni avente ad oggetto la messa a disposizione di contingenti di posti, l'interlining, i programmi frequent flyer ovvero i servizi intermodali.

---