Comunicazione a norma dell'articolo 27, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio nel caso COMP 37.749 — Accordo di cooperazione Austrian Airlines/SAS

(2005/C 233/08)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. Introduzione

Ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio ([1]), la Commissione — qualora intenda adottare una decisione volta a far cessare un'infrazione e le imprese interessate propongano degli impegni tali da rispondere alle preoccupazioni espresse loro dalla Commissione nella sua valutazione preliminare — può decidere di rendere detti impegni obbligatori per le imprese. La decisione può essere adottata per un periodo di tempo determinato e giunge alla conclusione che l'intervento della Commissione non è più giustificato. A norma dell'articolo 27, paragrafo 4, dello stesso regolamento, la Commissione pubblica un'esposizione sommaria dei fatti e il contenuto essenziale degli impegni. Gli interessati possono presentare le loro osservazioni entro il termine stabilito dalla Commissione.

2. Sintesi del caso

Il 30 dicembre 1999 le compagnie aeree Scandinavian Airlines System (SAS) e Austrian Airlines hanno notificato alla Commissione un accordo di cooperazione per ottenere un'esenzione individuale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 3975/87, dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato e dell'articolo 53, paragrafo 3, dell'accordo SEE. L'accordo prevedeva la cooperazione delle parti su tutte le rotte internazionali mediante una programmazione comune degli orari e un coordinamento delle politiche dei prezzi, delle rotte previste e della capacità. La cooperazione più intensa riguardava il traffico tra l'Austria e i paesi nordici (Norvegia, Svezia e Danimarca), soggetto ad un sistema di traffico comune (Joint Traffic System — JTS) per tutti i servizi di trasporto aereo, di cui le parti condividevano i costi e le entrate. Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 3975/87, l'11 luglio 2000 la Commissione ha pubblicato una comunicazione per invitare i terzi interessati a presentare le loro osservazioni sull'accordo.

Il 4 ottobre 2000 la Commissione ha pubblicato una lettera in cui avanzava forti dubbi in merito all'impatto dell'accordo sulla concorrenza. In particolare, riteneva che il Joint Traffic System fosse in grado di eliminare la concorrenza su gran parte del mercato dei trasporti aerei tra Austria e paesi nordici, violando l'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE, specie sulle rotte Vienna-Copenaghen e Vienna-Stoccolma.

A seguito della lettera, le parti hanno deciso di tener conto delle preoccupazioni espresse dalla Commissione sul traffico bilaterale modificando l'accordo di cooperazione, che il 31 dicembre 2001 è stato sostituito da un «accordo di cooperazione limitato» e da un accordo per il marketing e le vendite. Il nuovo testo ha soppresso totalmente la parte riguardante la cooperazione sul traffico bilaterale tra Austria e paesi nordici, in modo da rispondere alle principali preoccupazioni formulate dalla Commissione in merito alla concorrenza. Tuttavia, tale soluzione si è rivelata irrealizzabile.

Dopo ulteriori discussioni con i servizi della Commissione, le parti hanno abbandonato questo metodo per concludere, il 24 ottobre 2002, un «accordo di cooperazione modificato», che ripropone una cooperazione sul traffico bilaterale tra Austria e paesi nordici, senza però comportare la joint venture prevista dall'accordo iniziale. I principali elementi del nuovo accordo sono i seguenti:

a) *Livelli di servizio generalmente applicabili*

Ai passeggeri dei voli operati in code sharing vengono forniti servizi identici.

b) *Code sharing e cooperazione di rete*

L'intesa di code sharing riguarda tutti i voli internazionali previsti dall'accordo e selezionati congiuntamente dalle parti. Queste ultime si impegnano a coordinare maggiormente le rotte e capacità delle rispettive reti aeree, in modo da migliorare i collegamenti tra i loro mercati nazionali e al di fuori di essi, nonché da ridurre al minimo i tempi di attesa per le coincidenze nella rete comune. Si potranno stabilire principi e norme per il traffico di transito che non rientra negli hub delle parti.

c) *Coordinamento delle tariffe e accordo speciale di ripartizione*

Le parti mettono a punto una politica dei prezzi armonizzata e coordinano le rotte previste e le capacità. Le tariffe per il trasporto aereo saranno calcolate e ripartite tra le parti come stabilito nell'accordo di attuazione.

([1]) Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato (Gazzetta ufficiale L 1 del 4.1.2003, pagg. 1-25).

d) *Marketing e vendite*

Il coordinamento delle vendite sarà affidato al rispettivo vettore nazionale sulla base di una politica armonizzata per il marketing e le vendite. Le parti convengono d'integrare reciprocamente i programmi di vendita sul mercato nazionale. Inoltre si impegnano ad offrire all'altra parte servizi di assistenza telefonica (call centre).

e) *Programmi «frequent flyer»*

Le parti hanno concluso un accordo in merito, per consentire ai passeggeri che partecipano al programma di una parte di accumulare e riscattare i punti quando viaggiano con l'altra parte.

Le parti ritengono che l'accordo di cooperazione modificato consentirebbe di migliorare notevolmente la produzione e distribuzione dei servizi, ottenendo in tal modo una considerevole riduzione dei costi. Le parti sostengono inoltre che la maggiore efficienza già acquisita ha permesso di ridurre le tariffe dei voli aerei tra Copenaghen e Vienna nel periodo 2002-2004. I consumatori trarrebbero anche vantaggio dal coordinamento degli orari dei voli, dal maggior numero di collegamenti diretti o con scalo, dallo snellimento delle operazioni di registrazione e da altre agevolazioni legate all'intesa.

Sebbene la joint venture iniziale sia stata sostituita da un accordo di stretta cooperazione, il testo modificato continua a destare preoccupazione sotto il profilo della concorrenza per quanto riguarda i collegamenti tra Vienna e Copenaghen e tra Vienna e Stoccolma. Dal momento che un elevato numero di viaggiatori dipende dalla disponibilità di voli diretti, e non essendoci voli diretti sostitutivi tra l'Austria e i paesi nordici, la cooperazione tra le due compagnie aeree potrebbe continuare a limitare la concorrenza, specie a scapito dei passeggeri che sono legati agli orari. Vienna-Copenaghen è l'unica coppia di città sulla quale entrambe le parti operavano prima dell'accordo, per cui la cooperazione ha di fatto eliminato la concorrenza esistente tra di loro. Sulle rotte restanti la cooperazione elimina soltanto una concorrenza potenziale. Per di più, la consultazione preliminare dei vettori presenti sul mercato non ha evidenziato altri vettori eventualmente interessati ad operare su tale rotta.

3. **Contenuto essenziale degli impegni proposti**

Le parti del presente procedimento hanno proposto una serie di impegni per rispondere alle preoccupazioni della Commissione. Tali impegni prevedono essenzialmente quanto segue.

— *Impegni relativi agli slot*

Le parti metteranno a disposizione di un eventuale nuovo concorrente i seguenti slot di decollo e atterraggio:

— per i voli tra Vienna e Copenaghen: fino a due (2) voli al giorno;

— per i voli tra Vienna e Stoccolma: fino a due (2) voli al giorno.

— *Impegni relativi all'interlining*

Le parti convengono di concludere, nell'ambito dello IATA, un accordo MITA (Multilateral Interline Traffic Agreement) con un eventuale nuovo concorrente, qualora non disponesse già di un accordo del genere. L'accordo di interlining si rifarà ai principi consolidati dello IATA.

— *Accordo speciale di ripartizione*

Su richiesta, le parti concluderanno un accordo speciale di ripartizione con un eventuale nuovo concorrente, a condizione che il volo interessi una delle rotte in questione. Le condizioni saranno analoghe a quelle applicate a vettori terzi non appartenenti all'alleanza, o appartenenti ad un'altra alleanza, per la rotta interessata.

— *Impegni relativi al programma «frequent flyer»*

Su richiesta, le parti consentiranno ad un eventuale nuovo concorrente di partecipare ad uno dei loro programmi «frequent flyer».

— *Riduzione delle frequenze*

Le parti sono disposte a congelare per un periodo di tempo limitato le frequenze giornaliere.

— *Impegno ad agevolare i servizi di trasporto passeggeri intermodali*

Su richiesta di una compagnia di trasporto ferroviario o di superficie operante tra l'Austria e la Danimarca/Svezia/Norvegia, le parti s'impegnano a concludere un accordo intermodale per fornire un servizio di trasporto aereo passeggeri tra una qualsiasi delle coppie di città europee interessate, nell'ambito di un itinerario comprendente il trasporto via terra a cura del partner intermodale.

4. **Invito a presentare osservazioni**

Fatte salve le conclusioni del test di mercato, la Commissione intende adottare una decisione ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1/2003 che dichiari vincolanti gli impegni riassunti ai punti precedenti e pubblicati integralmente sul sito Internet della Direzione generale della Concorrenza. Ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 4, del regolamento n. 1/2003, la Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro osservazioni sugli impegni proposti. Tali osservazioni devono pervenire alla Commissione entro 1 mese dalla data di pubblicazione del presente invito.

Le osservazioni possono essere inviate, specificando il riferimento COMP/37.749 Austrian Airlines/SAS co-operation agreement, per e-mail a (Maria-Jose.Bicho@cec.eu.int) oppure a [Fabrizia.Benini@cec.eu.int), per fax (32-2) 296 29 11] o per posta al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Concorrenza
Protocollo Antitrust
J-70
B-1049 Bruxelles

Nel corso del procedimento potrebbe risultare necessario od opportuno elaborare una sintesi delle osservazioni presentate a seguito della pubblicazione del presente invito. A tal fine, vi preghiamo di segnalare eventuali informazioni riservate o segreti aziendali. Ogni richiesta legittima sarà presa in considerazione.