

**Pojasnilo glede opredelitve pojma „matični prevoznik“ v Uredbi (ES) št. 80/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o kodeksu poslovanja računalniških sistemov rezervacij in razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 2299/89**

(2009/C 53/02)

Uvod

1. Uredba (ES) št. 80/2009 z dne 14. januarja 2009 nadomešča Uredbo (EGS) št. 2299/89 o kodeksu poslovanja računalniških sistemov rezervacij. Eden od elementov, ki so se spremenili glede na Uredbo (EGS) št. 2299/89, je opredelitev pojma „matični prevoznik“ računalniškega sistema rezervacij. Namen tega pojasnila je udeležencem na trgu pojasniti pomen nove opredelitve in navesti, kako bi službe Komisije določile status letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu glede na to opredelitev.
2. To pojasnilo ne posega v uporabo členov 81 in 82 Pogodbe.
3. To pojasnilo ne posega v opredelitev pojma „matični prevoznik“, ki jo bo morda podalo Sodišče Evropskih skupnosti.

**1. OPREDELITEV POJMA „MATIČNI PREVOZNIK“**

4. Člen 2 Uredbe (ES) št. 80/2009 opredeljuje pojem „matični prevoznik“, kot sledi v nadaljevanju. Opredelitvi pojmov „udeleženos v kapitalu“ in „nadzor“ dajeta dodatno pojasnilo.
  - „Matični prevoznik“ pomeni letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu, ki posredno ali neposredno, sam ali skupaj z drugimi, nadzoruje ali je udeležen v kapitalu s pravicami ali zastopanstvo v upravnem odboru, nadzornem svetu ali drugem upravnem organu prodajalca sistema, pa tudi vse letalske prevoznike ali prevoznike v železniškem prometu, ki so pod njegovim nadzorom.
  - „Nadzor“ pomeni odnos, vzpostavljen s pravicami, pogodbami ali drugimi sredstvi, ki posamezno ali v kombinaciji dejansko ali pravno dajejo možnost za izvajanje odločilnega vpliva na podjetje, zlasti z:
    - lastništvom ali pravico do uporabe celotnega premoženja ali dela premoženja podjetja,
    - pravicami ali pogodbami, ki zagotavljajo odločilen vpliv na sestavo, glasovanje ali odločitve organov podjetja.
  - „Udeleženos v kapitalu s pravicami ali zastopanstvo v upravnem odboru, nadzornem svetu ali drugem upravnem organu prodajalca sistema“ pomeni naložbo,

h kateri spadajo pravice ali zastopanstvo v upravnem odboru, nadzornem svetu ali drugem upravnem organu prodajalca sistema, in omogočanje izvajanja, samostojno ali skupaj z drugimi, odločilnega vpliva na vodenje poslovanja prodajalca sistema.

5. Te opredelitve se nanašajo na različna sredstva, ki omogočajo izvajanje odločilnega vpliva na vodenje poslovanja prodajalca sistema, s posebnim poudarkom na udeležnosti v kapitalu. Dejansko se opredelitev pojma „nadzor“ nanaša na razmere, v katerih lastništvo omogoča izvajanje odločilnega vpliva na prodajalca sistema. Vendar opredelitev pojma „matični prevoznik“ v kodeksu poslovanja k temu dodaja izrecno sklicevanje na udeležnos v kapitalu prodajalca sistema in na s tem povezane pravice ali zastopanstvo v upravnem organu prodajalca sistema ter na odločilni vpliv, ki ga lahko udeležba omogoči letalskemu prevozniku ali prevozniku v železniškem prometu na vodenje poslovanja prodajalca sistema.

**2. UGOTAVLJANJE STATUSA MATIČNEGA PREVOZNIKA**

6. Pojma „nadzor“ in „odločilni vpliv“ sta osrednjega pomena v opredelitvi pojma „matični prevoznik“. Opredelitev pojma „nadzor“ iz člena 2 Uredbe (ES) št. 80/2009 je identična opredelitvi pojma „nadzor“ iz člena 3(2) Uredbe (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij („Uredba ES o združitvah“) <sup>(1)</sup>. Iz tega sledi, da je treba pojma „nadzor“ in „odločilni vpliv“ razlagati na enak način kot v *Preciščenem obvestilu Komisije o pravni pristojnosti*, objavljenem v *Uradnem listu Evropske unije* C 95 z dne 16. aprila 2008, zlasti v poglavjih II.2 in II.3. Naslednje besedilo razlaga najpomembnejše pojme za namene Uredbe (ES) št. 80/2009.

**2.1 Sredstva za pridobitev odločilnega vpliva**

7. Nadzor je opredeljen kot možnost izvajanja odločilnega vpliva na podjetje. Ni potrebno, da se odločilni vpliv dejansko izvaja oziroma da se bo dejansko izvajal. Možnost odločilnega vpliva se lahko pridobi na različne načine, kot so:

1. *Udeleženos v kapitalu*: najbolj običajno sredstvo za pridobitev nadzora ali odločilnega vpliva je pridobitev delnic, v primerih skupnega nadzora eventualno z

<sup>(1)</sup> UL L 24, 29.1.2004, str. 1

delničarskim sporazumom, ali pridobitev sredstev. Udeležnost v kapitalu je mogoče pridobiti z neposrednim vlaganjem ali posredno prek lastniškega deleža v podjetju, ki je neposredni vlagatelj pri prodajalcu sistema. S tem povezane pravice ali zastopanost v upravnem odboru ali drugem upravnem organu lahko vlagatelju omogočijo izvajanje odločilnega vpliva, tj. delničarju omogočijo, da sprejema odločitve ali da prepreči sprejemanje odločitev glede vodenja poslovanja prodajalca sistema.

2. *Pogodbe*: odločilni vpliv je mogoče pridobiti tudi na pogodbeni podlagi. Da bi take pogodbe omogočile odločilni vpliv, morajo dolgoročno zagotavljati podoben nadzor vodstva in virov prodajalca sistema, kot ga zagotavlja pridobitev delnic ali sredstev. Značilnost takih pogodb mora biti ne le prenos nadzora nad vodstvom in viri, ampak tudi zelo dolgo obdobje veljavnosti.
3. *Ostala sredstva*: čisto gospodarska razmerja imajo lahko odločilno vlogo pri pridobivanju nadzora. Na primer, zelo pomembni dolgoročni sporazumi o dobavi ali krediti, ki jih podelijo dobavitelji ali kupci, bi lahko v nekaterih okoliščinah omogočili odločilni vpliv na prodajalca sistema.

## 2.2 Primer z enim samim matičnim prevoznikom

8. Letalski prevoznik ali prevoznik v železniškem prometu lahko, če je edini, izvaja odločilni vpliv na prodajalca sistema. Možna sta dva splošna scenarija, v katerih ima podjetje tak izključni nadzor. Prvič, podjetje, ki izvaja izključni nadzor, ima pristojnost odločati o strateških poslovnih odločitvah drugega podjetja. Ta pristojnost se običajno doseže s pridobitvijo večine glasovalnih pravic. *Odločilni vpliv* v zvezi s tem pomeni pristojnost sprejemati odločitve o strateškem poslovnem ravnanju podjetja. Drugič, za primer pridobitve izključnega nadzora gre tudi, ko en sam delničar lahko z vetom prepreči strateške odločitve v podjetju, ob tem pa nima pristojnosti, da sam vsili tovrstne odločitve (tako imenovan negativni izključni nadzor). V teh okoliščinah *odločilni vpliv* pomeni pristojnost preprečiti sprejem strateških odločitev.
9. Izključni nadzor je mogoče pridobiti na pravni in/ali dejanski podlagi.
10. Izključni nadzor se običajno pridobi na pravni podlagi, pri čemer podjetje pridobi večino glasovalnih pravic v družbi. Celo v primeru manjšinskega lastniškega deleža lahko pride do izključnega nadzora na pravni podlagi v primerih, ko so temu lastniškemu deležu pripisane posebne pravice (na primer pravica imenovati več kot polovico članov nadzornega odbora ali upravnega odbora).
11. Lahko se tudi šteje, da ima manjšinski delničar izključni nadzor na dejanski podlagi, na primer kadar je zaradi njegovega lastniškega deleža in vzorca glasovanja na skup-

ščini delničarjev v preteklosti ter stališča drugih delničarjev verjetno, da bo ta manjšinski delničar imel stabilno večino glasov na skupščini delničarjev. To je odvisno od dejavnikov kot so razpršitev ostalih delnic, strukturnih in gospodarskih povezav med delničarji ter strateških interesov ostalih delničarjev podjetja. Ta merila je treba ovrednotiti za vsak primer posebej in ob upoštevanju predvidljivih sprememb prisotnosti delničarjev, do katerih lahko pride v prihodnosti po spremembi nadzorne in lastniške strukture pri prodajalcu sistema.

## 2.3 Primer z več matičnimi prevozniki

12. Več letalskih prevoznikov in/ali prevoznikov v železniškem prometu lahko skupno izvaja odločilni vpliv na prodajalca sistema.
13. Najbolj jasna oblika takega skupnega nadzora je, kadar obstajata samo dve matični družbi, ki si v enakem deležu delita glasovalne pravice pri prodajalcu sistema. Skupni nadzor pa lahko obstaja tudi, ko obe matični družbi nimata enakih glasovalnih pravic ali enake zastopanosti v organih odločanja ali ko je število matičnih družb večje od dve. Tako je v primeru, ko imajo manjšinski delničarji dodatne pravice, ki jim omogočajo preprečiti sprejem odločitev, bistvenih za strateško ravnanje skupnega podjetja. Te pravice veta so lahko določene v statutu skupnega podjetja ali dodeljene s sporazumom med matičnimi družbami slednjega (na primer z delničarskim sporazumom).
14. Te pravice veta se morajo nanašati na strateške odločitve glede poslovne politike družbe. Presegati morajo pravice veta, ki so običajno dodeljene manjšinskim delničarjem za zaščito njihovih finančnih interesov v skupnem podjetju. Ta običajna zaščita pravic manjšinskih delničarjev se nanaša na odločitve o bistvenih vidikih poslovanja skupnega podjetja, kot so na primer spremembe statuta, povečanje ali zmanjšanje kapitala ali likvidacija.
15. Nasprotno pa pravice veta, ki zagotavljajo nadzor, običajno vključujejo odločitve o vprašanjih, kot so proračun, poslovni načrt (če navaja podrobnosti, ki presegajo vsebino splošnih izjav o poslovnih ciljih), glavne naložbe (če raven naložb ni tako visoka, da bi bila pravica veta že del običajne zaščite interesov manjšinskih delničarjev) ali imenovanje višjega vodstva.
16. Celo če ni posebnih pravic veta, lahko dve ali več podjetij, ki imajo manjšinski lastniški delež v prodajalcu sistema, dosežejo skupni nadzor. To se lahko zgodi v primeru, kadar imajo manjšinski delničarji skupaj večino glasovalnih pravic in pri uresničevanju teh glasovalnih pravic nastopajo skupaj. To lahko izhaja iz pravno zavezujočega sporazuma o tem ali pa se vzpostavi – izjemoma – na dejanski podlagi, kadar zadevne manjšinske delničarje povezujejo močni skupni interesi.

17. Glede na manjšinske lastniške deleže je treba poudariti, da je namen kodeksa poslovanja jasno razlikovati med čisto finančno udeležbo v kapitalu prodajalca sistema in bolj dejavno vključenostjo letalskega prevoznika v poslovanje prodajalca sistema. Velika vključenost letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu v proces odločanja prodajalca sistema lahko ustvari spodbude, ki vplivajo na poslovne odločitve prodajalca sistema na način, ki bi izkriviljal konkurenco v sektorju letalskega oziroma železniškega prevoza. Pri distribuciji njegovih proizvodov lahko tudi ustvarja pomembno spodbudo za „matičnega prevoznika“, da daje svojemu računalniškemu sistemu rezervacij prednost pred drugimi.
18. To razlikovanje je pomembno, kadar so letalski prevozniki ali prevozniki v železniškem prometu prisotni kot manjšinski delničarji pri prodajalcu sistema. Če taka udeležba zagotavlja zadevnemu letalskemu prevozniku ali prevozniku v železniškem prometu pravice, ki presegajo pravice, običajno dodeljene manjšinskim delničarjem za zaščito njihovih finančnih interesov, ali če ima letalski prevoznik ali prevoznik v železniškem prometu možnost, da sam ali skupaj z drugimi delničarji vpliva na poslovne odločitve prodajalca sistema glede drugih udeleženih prevoznikov, bi se moralo šteti, da je ta letalski prevoznik ali prevoznik v železniškem prometu matični prevoznik.
- 3. POSTOPKOVNA VPRAŠANJA**
19. Na podlagi pritožbe ali na lastno pobudo lahko Komisija raziše domnevne kršitve kodeksa poslovanja. Preiskave se bodo izvajale v skladu z načelom dobre upravne prakse. Pri domnevnih kršitvah obveznosti matičnih prevoznikov prodajalca sistema bo preiskava Komisije najprej presodila, ali je treba zadevnega letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu šteti za matičnega prevoznika prodajalca sistema.
20. Člen 14 kodeksa poslovanja daje Komisiji vsa potrebna preiskovalna pooblastila, da zahteva informacije, potrebne za to presojo. Dejansko lahko Komisija zahteva od podjetij ali podjetniških združenj, da zagotovijo vse potrebne informacije, vključno s podatki iz posebnih računovodskih revizij, tudi o zadevah, na katere se nanaša člen 10, v katerem so navedene obveznosti matičnih prevoznikov.
21. Poleg tega člen 12 zahteva od vsakega prodajalca sistema, da vsaka štiri leta predloži poročilo, za katerega je bila opravljena neodvisna revizija in v katerem sta podrobno navedeni lastniška struktura in model upravljanja. Tudi Komisija lahko tako poročilo zahteva vsak trenutek. Zato člena 12 in 14 dovoljujeta Komisiji, da zbere vse ustrezne informacije za presojo statusa letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu glede na opredelitev matičnega prevoznika.
22. Taka presoja bo običajno temeljila na analizi dokumentov, ki podrobno opisujejo strukturo lastništva in nadzora prodajalca sistema, na primer njegovega statuta ali sporazumov med delničarji. Lahko se ocenijo tudi drugi zadevni dokumenti, kot so zapisniki zasedanj upravnega odbora ali drugih upravnih organov.
23. Če se ugotovi, da je letalski prevoznik ali prevoznik v železniškem prometu dejansko matični prevoznik, bo Komisija proučila domnevne kršitve kodeksa poslovanja s strani tega matičnega prevoznika. Člen 16 kodeksa poslovanja določa postopke in zagotavlja zaščito poslovnih skrivnosti, kar pomaga Komisiji zbirati potrebne informacije.
24. Kadar se taka kršitev res zgodi, lahko Komisija sprejme odločitev za prekinitev izvajanja kršitve. Lahko tudi naloži denarno kazen podjetju, odgovornemu za kršitev kodeksa poslovanja.