

Obwieszczenie opublikowane zgodnie z art. 27 ust. 4 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawie COMP 37.749 porozumienie o współpracy Austrian Airlines/SAS

(2005/C 233/08)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Wstęp

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) 1/2003⁽¹⁾, Komisja może zdecydować — w przypadkach w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestania naruszenia i gdy zainteresowane przedsiębiorstwa zaproponują zobowiązania uwzględniające zastrzeżenia wyrażone przez Komisję we wstępnej fazie rozpatrywania sprawy — o uczynieniu takich zobowiązań wiążącymi dla przedsiębiorstw. Decyzja taka może zostać przyjęta na czas określony i oznacza, że nie ma już dalszych podstaw do podejmowania działań przez Komisję. Zgodnie z art. 27 ust. 4 omawianego rozporządzenia Komisja opublikuje streszczenie sprawy i zasadniczą treść zobowiązań. Zainteresowane strony mogą przedłożyć swoje uwagi w terminie wyznaczonym przez Komisję.

2. Streszczenie sprawy

Dnia 30 grudnia 1999 r. Scandinavian Airlines System (SAS) i Austrian Airlines (AuA) powiadomiły Komisję o porozumieniu o współpracy, oczekując przyznania indywidualnego wyłączenia zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia WE/3975/87, art. 81 ust. 3 oraz art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG. Na mocy porozumienia strony współpracowały na wszystkich trasach na całym świecie poprzez wspólne planowanie rozkładów lotów, koordynację polityk cenowych, planowania tras i zdolności przewozowej. Współpraca sięgała najdalej w zakresie ruchu pomiędzy Austrią a państwami nordyckimi (Norwegia, Szwecja i Dania), na terenie których stosowano wspólny system ruchu (*Joint Traffic System*) wyłącznie w stosunku do wszystkich usług transportu lotniczego, a strony wspólnie ponosiły jego koszty i dzieliły się zyskami. Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 3975/87 dnia 11 lipca 2000 r. Komisja opublikowała zawiadomienie wzywające strony trzecie do wyrażenia swoich uwag na temat porozumienia.

Dnia 4 października 2000 r. Komisja wystosowała pismo dotyczące poważnych wątpliwości jakie budzi wpływ porozumienia na konkurencję. Zwłaszcza wspólny system ruchu mógł przyczynić się do wyeliminowania konkurencji na znacznej części rynku transportu lotniczego pomiędzy Austrią a państwami nordyckimi i tym samym mógł sprawić, że art. 81 ust. 3 Traktatu WE nie miałyby zastosowania do tras Wiedeń-Kopenhaga i Wiedeń-Sztokholm.

W wyniku pisma dotyczącego poważnych wątpliwości strony zdecydowały się uwzględnić obawy Komisji dotyczące dwustronnego ruchu, poprzez zmianę porozumienia o współ-

pracy i zastąpienie go „porozumieniem o ograniczonej współpracy” oraz porozumieniem w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży z dnia 31 grudnia 2001 r. Nowe porozumienie wyłączało z ogólnej współpracy dwustronny ruch między Austrią a państwami nordyckimi. Tym samym porozumienie uwzględniło główne zastrzeżenia dotyczące konkurencji, przedstawione w piśmie dotyczącym poważnych wątpliwości. Jednak nie można było zastosować tego rozwiązania w praktyce.

W wyniku dalszych rozmów ze służbami Komisji, strony zrezygnowały z wymienionego wyłączenia i zawarły zmienione porozumienie „zmienione porozumienie o współpracy” dnia 24 października 2004 r. Ramy nowego porozumienia ponownie objęły współpracę w zakresie dwustronnego ruchu pomiędzy Austrią a państwami nordyckimi. W przeciwieństwie do pierwotnie notyfikowanego porozumienia, „zmienione porozumienie o współpracy” nie prowadzi do utworzenia wspólnego przedsiębiorstwa w zakresie dwustronnego ruchu. Głównymi elementami porozumienia są:

a) *Ogólnie stosowane standardy usług*

Pasażerom lotów w systemie „code-share” (dzielenia oznakowania linii) zapewnia się usługi na jednakowych warunkach.

b) *Code-sharing i współpraca w zakresie sieci połączeń*

Porozumienie o systemie code-share obejmuje wszystkie loty na całym świecie objęte omawianym porozumieniem, które strony wspólnie wybiorą. Strony dążą to lepszej koordynacji połączeń i zdolności przewozowej własnych sieci połączeń lotniczych, aby tworzyć lepsze połączenia między ich krajowymi rynkami i wykraczające poza ich granice oraz w celu zminimalizowania czasu oczekiwania pasażerów transferowych w odniesieniu do usług oferowanych w ramach połączonej sieci. Można ustanowić zasady i reguły ruchu transferowego wykraczającego poza węzły stron.

c) *Koordynacja taryf i specjalne uzgodnienia dotyczące podziału zysków*

Strony opracowują zharmonizowaną politykę cenową, koordynują plany tras i zdolność przewozową. Taryfy w transporcie lotniczym obliczane są i dzielone między strony zgodnie z postanowieniami umowy wykonawczej.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1-25).

d) Wprowadzanie do obrotu i sprzedaż

Koordinacja sprzedaży zostanie przejęta przez odpowiednich przewoźników krajowych, w oparciu o zharmonizowaną politykę sprzedaży i wprowadzania do obrotu. Strony zgadzają się na wzajemną integrację programów sprzedaży na rynku krajowym odpowiedniej strony. Ponadto, strony starają się zapewnić drugiej stronie usługi centrum obsługi telefonicznej.

e) Programy lojalnościowe (Frequent Flyer)

Strony zawarły porozumienie o programach lojalnościowych, pozwalające uczestnikom programów lojalnościowych jednej ze stron zdobywać punkty i korzystać z nich podróżując liniami drugiej strony.

Strony uzgodniły, że zmienione porozumienie o współpracy pozwoli im na osiągnięcie istotnych usprawnień w produkcji i dystrybucji oferowanych przez nie usług, co doprowadzi do znacznego obniżenia kosztów. Strony uważają, że dzięki poprawie wydajności, taryfy za przelot z Kopenhagi do Wiednia obniżyły się w okresie od 2002 do 2004 r. Konsumentom mogli korzystać ze skoordynowanych rozkładów lotów, zwiększonej liczby połączeń bezpośrednich i transferowych, poprzez jednorazową odprawę i inne korzyści płynące z sojuszu.

Pomimo że pierwotne wspólne przedsięwzięcie zastąpiono porozumieniem o bardzo bliskiej współpracy, zmienione porozumienie o współpracy wciąż budzi te same wątpliwości dotyczące konkurencji, w odniesieniu do tras Wiedeń-Kopenhaga i Wiedeń-Sztokholm. Biorąc pod uwagę, że znaczna część podróżujących jest zależna od lotów bezpośrednich oraz że nie można w żaden sposób zastąpić bezpośrednich lotów pomiędzy Austrią a państwami nordyckimi, współpraca między AuA i SAS może nadal ograniczać konkurencyjność zwłaszcza na niekorzyść pasażerów ograniczonych czasem. Trasa Wiedeń-Kopenhaga jest jedyną trasą, którą obsługiwały obydwie strony przed rozpoczęciem współpracy, tak więc współpraca wyeliminowała rzeczywistą konkurencję między stronami. Na pozostałych trasach współpraca eliminuje tylko potencjalną konkurencję. Również wstępne badania rynku nie wykazały, że jakkolwiek inny przewoźnik byłby zainteresowany obsługiwaniem tej trasy.

3. Zasadnicza treść zaproponowanych zobowiązań

Strony objęte postępowaniem zaproponowały zobowiązania, które mogą podjąć aby uwzględnić zastrzeżenia Komisji dotyczące konkurencji. Poniżej zamieszczono opis głównej treści tych zobowiązań.

— *Zobowiązania dotyczące przydziału czasu na start i lądowanie (slots)*

Strony udostępnią nowym podmiotom następującą liczbę pasm czasowych przydzielonych na start i lądowanie:

— na loty na trasie Wiedeń — Kopenhaga: do dwóch (2) lotów tam i z powrotem dziennie,

— na loty na trasie Wiedeń — Sztokholm: do dwóch (2) lotów tam i z powrotem dziennie.

— *Zobowiązania dotyczące kojarzenia linii (interlining):*

Strony zgadzają się na podpisanie porozumienia międzyliniowego MITA (Multilateral Interline Traffic Agreement) w ramach IATA z nowym podmiotem, jeżeli podmiot ten nie jest stroną w żadnym porozumieniu dotyczącym kojarzenia linii. Porozumienie dotyczące kojarzenia linii oparte będzie na przyjętych zasadach IATA.

— *Specjalne porozumienie o podziale zysków:*

Na wniosek nowego podmiotu, strony podpiszą z nim specjalne porozumienie o podziale zysków, pod warunkiem że część podróży obejmować będzie jedną z objętych tras. Warunki będą porównywalne do warunków porozumień zawartych z przewoźnikami trzecimi/nie będącymi uczestnikami sojuszu, związanych z połączeniami na danej trasie.

— *Zobowiązania dotyczące programu lojalnościowego:*

Na wniosek nowego podmiotu, strony pozwolą mu na uczestnictwo w jednym z programów lojalnościowych.

— *Ograniczenie częstotliwości lotów:*

Strony skłonne są zamrozić dzienną częstotliwość lotów przez ograniczony okres.

— *Zobowiązanie do ułatwiania intermodalnych usług w transporcie pasażerskim*

Na wniosek przewoźnika kolejowego lub innej spółki transportu naziemnego obsługującej trasę pomiędzy Austrią a Danią/Szwecją/Norwegią, strony podpiszą porozumienie o intermodalnych usługach transportowych, na mocy którego usługi pasażerskiego transportu lotniczego oferowane będą na jakimkolwiek określonym odcinku łączącym miasta europejskie jako część trasy, obejmującej transport naziemny obsługiwany przez partnera w transporcie intermodalnym.

4. Wezwanie do zgłaszania uwag

W związku z powyższym Komisja zamierza wydać decyzję na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, na mocy której powyżej streszczone oraz zamieszczone na stronach internetowych Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji zobowiązania zostaną uznane za wiążące. Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia 1/2003 Komisja wzywa zainteresowane strony trzecie do zgłaszania uwag na temat zaproponowanych zobowiązań. Uwagi te muszą dotrzeć do Komisji nie później niż w ciągu 1 miesiąca od daty niniejszej publikacji.

Uwagi można przesyłać Komisji pocztą elektroniczną na adres (Maria-Jose.Bicho@cec.eu.int) lub (Fabrizia.Benini@cec.eu.int), faksem (nr faksu (32-2) 296 29 11) lub pocztą, z dopiskiem zawierającym numer referencyjny COMP/37.749 porozumienie o współpracy Austrian Airlines/SAS, na poniższy adres:

Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji,
Kancelaria ds. praktyk ograniczających konkurencję i nadużywania pozycji dominującej
J-70
B-1049 Bruksela

W toku postępowania niezbędnym lub właściwym może być udostępnienie podsumowania uwag otrzymanych po publikacji dokumentu dotyczącego badania rynku stronom proponującym zobowiązania. W związku z tym zwracamy się z prośbą o zaznaczenie wszelkich informacji poufnych lub tajemnic handlowych. Zastosujemy się do odpowiednio uzasadnionych wniosków.