

**Az 1/2003/EK tanácsi rendelet 27. cikke (4) bekezdésének megfelelően kiadott közlemény a COMP
37.749 ügy, Austrian Airlines/SAS együtműködési megállapodás**

(2005/C 233/08)

(EGT vonatkozású szöveg)

1. Bevezető

Az 1/2003/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 9. cikke szerint a Bizottság határozhat úgy, hogy – azokban az esetekben, amikor határozatot szándékozik hozni abból a célból, hogy egy jogsértésnek véget vessenek és az érintett vállalkozások kötelezettségvállalásokat ajánlanak fel a nekik a Bizottság által, előzetes értékelésben kifejtett aggályokra való megfelelés céljából – azokat a kötelezettségvállalásokat kötelezővé teszi a vállalkozások számára. Egy ilyen határozat egy meghatározott időszakra hozható, és tartalmaznia kell azt, nincs többé ok arra, hogy a Bizottság cselekedjen. Ugyanannak a rendeletnek a 27. cikk (4) bekezdése szerint a Bizottságnak nyilvánosságra kell hoznia egy tömör összefoglalót az ügyről és a kötelezettségvállalások fő tartalmáról. Az érdekelt felek észrevételeiket a Bizottság által meghatározott határidőn belül nyújthatják be.

2. Az ügy összefoglalója

1999. december 30-án a Scandinavian Airlines System (SAS) és az Austrian Airlines (AuA) bejelentett a Bizottságnak egy együtműködési megállapodást, azzal a céllal, hogy egyedi mentességet kapjanak a 3975/87/EK rendelet 5. cikkének (1) bekezdése, az EGT-megállapodás 81. cikkének (3) bekezdése és 53. cikkének (3) bekezdése alapján. A megállapodás szerint a felek együtműködést folytattak világszerte, minden útvonalon, a menetrendek közös tervezésén, az árpolitikák, az útvonalprogramok és a kapacitás koordinációján keresztül. A legmesszebbmenő együtműködés az Ausztria és az északi országok (Norvégia, Svédország és Dánia) közötti forgalomra vonatkozott, ahol közös forgalmi rendszert (*Joint Traffic System, JTS*) alkalmaztak kizárólagosan valamennyi légitársasági szolgáltatásukra, és amelyekkel kapcsolatban a felek megosztották a költségeket és a bevételeket. A 3975/87 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján 2000. július 11-én a Bizottság nyilvánosságra hozott egy értesítést, amelyben felkérte a harmadik feleket, hogy fűzzenek megjegyzéseket a megállapodáshoz.

2000. október 4-én a Bizottság levelet bocsátott ki, amelyben komoly kétségeket vetett fel a megállapodásnak a versenyre gyakorolt hatását illetően. Különösen a közös forgalmi rendszerről volt valószínűsíthető, hogy kiküszöböli a versenyt az Ausztria és az északi országok közötti légi közlekedés piacán, és ezért az EK-szerződés 81. cikkének (3) bekezdését alkalmazhatatlanná tette volna a Bécs-Koppenhága és a Bécs-Stockholm útvonalakon.

⁽¹⁾ A Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (Hivatalos Lap L 1, 2003.1.4., 1-25. o.).

A komoly kétségekről szóló levél eredményeként a felek úgy határoztak, hogy a Bizottságnak a kétoldalú forgalommal kapcsolatos aggályait oly módon kezelik, hogy az együtműködési megállapodást módosítják, és azt „korlátozott együtműködési megállapodással”, valamint egy piacutatási és értékesítési megállapodással helyettesítik, 2001. december 31-én. Az új megállapodás tartalmazta az Ausztria és az északi országok közötti kétoldalú forgalomban megvalósuló együtműködés egészének kikülvönítését. Ezáltal kezelte a súlyos kétségekről szóló levélben felhozott fő versenypolitikai aggályokat. A gyakorlatban azonban ez a megoldás nem valósulhatott meg.

A Bizottság hivatalaival folytatott további megbeszélések eredményeként a felek feladták a kikülvönítést, és megkötötték a „módosított együtműködési megállapodást” 2002. október 24-én. Az új megállapodás terjedelme újragondolja az Ausztria és az északi országok közötti kétoldalú forgalommal kapcsolatos együtműködést. Az eredetileg bejelentett együtműködési megállapodással ellentétben, a „módosított együtműködési megállapodás” nem vezet közös vállalkozáshoz a kétoldalú forgalomra. A megállapodás fő elemei:

a. Általánosan alkalmazandó szolgáltatási szabványok

A szolgáltatásokat azonos feltételekkel biztosítják a közösen értékesített járatokon.

b. Közös üzemeltetés és hálózati együtműködés

A közös üzemeltetésről szóló megállapodás valamennyi, világszerte működtetett járatra vonatkozik, ennek a megállapodásnak megfelelően, a felek közös választása szerint. A felek igyekeznek jobb összeköttetéseket és kapacitást biztosítani saját légijárat-hálózatuknál, annak érdekében, hogy jobb összeköttetést teremtsenek hazai piacaik között és azon túl, és hogy minimalizálják az utasok átszállási idejét a kombinált hálózatukon keresztül nyújtott szolgáltatásoknál. Kialakíthatók elvek és szabályok a felek rendszerein túlmenő tranzitforgalomra.

c. A viteldíjak és speciális megosztások koordinálása

A felek összehangolt árpolitikát alakítanak ki, koordinálják az útvonalprogramokat és a kapacitásokat. A légi közlekedés viteldíjait a feleknek egy végrehajtási megállapodásban meghatározott módon kell kiszámítani és arányosan megosztani.

d. *Piackutatás és értékesítés*

Az értékesítés koordinálását a vonatkozó hazai szállító veszi át, az összehangolt értékesítési és piackutatási politika alapján. A felek megállapodnak arról, hogy kölcsönösen beintegrálódnak a másik fél hazai piacán az értékesítési programokba. A felek igyekeznek telefonos ügyfélszolgálatot biztosítani a másik fél számára is.

e. *Törzsutas-programok (Frequent flyer programs (FFP))*

A felek kötöttek egy FFP-megállapodást, amely lehetővé teszi, hogy a felek egyikének FFP-tagjai pontokat szerezhessenek és válthassanak be, amikor a másik féllel utaznak.

A felek szerint a módosított együttműködési megállapodás lehetővé teszi számukra, hogy jelentős javulást értsenek el szolgáltatásaik nyújtása és forgalmazása során, ami számottevő költségsökkentésekhez vezet. A felek azt is állítják, hogy a hatékonyságból eredő nyereség miatt a légi viteldíjak Koppenhága és Bécs között csökkentek a 2002 és 2004 közötti időszakban. A fogyasztó hasznot húzhat a járatok koordinált menettrendjéből, a közvetlen és átszállásos kapcsolatok nagyobb számából is, a beszállásnál biztosított és a szövetséggel összefüggő más előnyöknek köszönhetően.

Annak ellenére, hogy az eredeti közös vállalkozást egy nagyon szoros együttműködésről szóló megállapodás váltotta fel, a módosított együttműködési megállapodás még mindig felveti ugyanazokat a versenypolitikai aggályokat a Bécs – Koppenhága és a Bécs – Stockholm várospárokban. Mivel az utasok jelentős része a közvetlen járatok használatára hagyatkozik, és mivel Ausztria és az északi országok közötti közvetlen járatok helyett nincs más, az AuA és a SAS közötti együttműködés továbbra is korlátozhatja a versenyt, különösen az időérzékeny utasok kárára. Bécs-Koppenhága az egyetlen olyan várospár, amelynél mindkét fél szolgáltatott az együttműködést megelőzően, így az együttműködés megszüntette a tényleges versenyt a felek között. A fennmaradó útvonalakon az együttműködés csak a potenciális versenyt szünteti meg. Az előzetes piacfelmérés sem jelezte, hogy bármely más szállító érdekelt lenne az ezeknél a várospároknál történő szolgáltatásban.

3. *A felajánlott kötelezettségvállalások lényege*

Az eljárás tárgyát képező felek kötelezettségvállalásokat tettek a Bizottság versenypolitikai aggályainak való megfelelés érdekében. A következőkben megtalálható egy leírás ezeknek a kötelezettségvállalásoknak a lényegéről.

– *Kötelezettségvállalások a résidők vonatkozásában:*

A felek az új belépő számára a felszállási és a leszállási résidők következő számát biztosítják:

- a Bécs és Koppenhága közötti járatokra: legfeljebb kettő (2) gyakoriságot naponta;
- a Bécs és Stockholm közötti járatokra: legfeljebb kettő (2) gyakoriságot naponta.

– *Kötelezettségvállalások a vonalközi forgalomra vonatkozóan:*

A felek megállapodnak arról, hogy IATA MITA megállapodást kötnek (többoldalú megállapodás a vonalközi forgalomról) az új belépővel abban az esetben, ha annak nincs meglévő vonalközi megállapodása. A vonalközi megállapodás a kialakult IATA-elveken alapul majd.

– *Speciális megosztási megállapodás:*

Kérelemre a felek speciális megosztási megállapodást kötnek az új belépővel, feltéve, hogy az utazás egy része magában foglalja az érintett útvonalakat. A feltételeknek hasonlóaknak kell lenniük azokhoz, amelyeket egy harmadik, nem-szövetséges, vagy más szövetséghez tartozó szállítóval egy ilyen útvonal kapcsán elfogadtak.

– *Kötelezettségvállalások törzsutas-programra vonatkozóan:*

Kérelemre a felek megengedik az új belépőnek, hogy részt vegyen egyik törzsutas-programjukban.

– *Járatsűrűség csökkentése:*

A felek készek arra, hogy napi járatsűrűségüket korlátozott időtartamra befagyasszák.

– *Kötelezettségvállalás a kombinált utaztatási szolgáltatások elősegítésére*

Egy Ausztria és Dánia/Svédország/Norvégia között szolgáltató vasúti vagy más felszíni közlekedési társaság kérésére a felek kombinált megállapodást kötnek, amely szerint szolgáltatásaikban biztosítják az utasok légi szállítását bármely megadott európai várospárra, az olyan utazás részeként, amely az intermodális partner felszíni közlekedését tartalmazza.

4. Felhívás megjegyzések megtételére

A Bizottság piackutatásoktól függő szándéka az, hogy az 1/2003 rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerint hozzon határozatot, amelynek révén a fent összefoglalt és az interneten a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján teljes terjedelemben közzétett kötelezettségvállalásokat kötelező erejűvé nyilvánítja. Az 1/2003 rendelet 27. cikkének (4) bekezdésével összhangban, a Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a javasolt kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban. Ezeknek az észrevételeknek a Bizottsághoz ennek a publikációnak a dátumától számítva legkésőbb 1 hónappal be kell érkezniük.

Az észrevételeket a Bizottságnak meg lehet küldeni e-mailben, a (Maria-Jose.Bicho@cec.eu.int) vagy a (Fabrizia.Benini@cec.eu.int) címekre, faxon ((32-2) 296 29 11) vagy postán, a

COMP/37.749 Austrian Airlines/SAS co-operation agreement hivatkozási számon, a következő címre:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Antitrust Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

Az eljárás további lefolyása során szükségessé vagy célszerűvé válhat, hogy rendelkezésre álljon egy összefoglaló a megjegyzésekről a kötelezettségvállalásokat felajánló felek számára, miután a piacfelmérési dokumentum nyilvánosságra hozatala megtörtént. Ilyen szempontból kérjük, szíveskedjenek megjelölni, ha bármiféle bizalmas információkat vagy üzleti titkokat szerepeltettek. A jogos kéréseket tiszteletben fogjuk tartani.