

**Zawiadomienie opublikowane na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003
w sprawie COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 58/07)

1. WPROWADZENIE

- (1) Zgodnie z art. 9 rozporządzenia 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⁽¹⁾ Komisja może zdecydować – w przypadkach, w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestanie naruszania prawa i gdy zainteresowane strony proponują zobowiązania uwzględniające obawy dotyczące konkurencji, wyrażone przez Komisję w ocenie wstępnej – 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 wspomnianego rozporządzenia jeżeli Komisja ma zamiar przyjąć decyzję na mocy art. 9, publikuje zwięzłe streszczenie sprawy i zasadniczą treść zobowiązań. Zainteresowane strony mogą przedłożyć swoje uwagi w terminie wyznaczonym przez Komisję.

2. STRESZCZENIE SPRAWY

- (2) British Airways („BA”), American Airlines („AA”) oraz Iberia („IB”) są członkami światowego sojuszu przewoźników lotniczych Oneworld. W dniu 14 sierpnia 2008 r. przewoźnicy ci zapowiedzieli, że mają zamiar utworzyć system podziału dochodów w ramach joint venture, obejmujący wszystkie świadczone przez nich usługi pasażerskiego transportu lotniczego na trasach między Europą a Ameryką Północną. Umowy w sprawie joint venture pomiędzy BA, AA oraz IB przewidują współpracę w zakresie najważniejszych czynników konkurencji, takich jak: rozkład lotów, zdolność przewozowa, ceny i marketing.
- (3) W dniu 29 września 2009 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń, w którym wstępnie stwierdziła, że mające powstać joint venture mogłoby stanowić naruszenie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w przypadku niektórych połączeń pomiędzy parami miast w Unii Europejskiej i Stanach Zjednoczonych. Pisemne zgłoszenie zastrzeżeń stanowi również ocenę wstępną w rozumieniu art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2003.
- (4) W ocenie wstępnej wyrażono obawy, że joint venture z udziałem BA, AA oraz IB mógłby spowodować ograniczenie konkurencji na niektórych trasach, w szczególności na trasach: Londyn–Dallas, Londyn–Boston, Londyn–Miami, Londyn–Chicago, Londyn–Nowy Jork, Madryt–Miami oraz Madryt–Chicago.
- (5) Ponadto ze względu na obecną ścisłą konkurencję między stronami oraz ich znaczący łączny udział w rynku połączeń pomiędzy wyżej wymienionymi parami miast, istnieje prawdopodobieństwo, że joint venture wywoła znaczące skutki antykonkurencyjne. W szczególności w ocenie wstępnej wyrażono pogląd, że presja konkurencyjna, jaką w przypadku połączeń pomiędzy wspomnianymi parami miast strony wywierają na siebie obecnie i która wskutek utworzenia joint venture przestałaby istnieć, nie zostałaby zastąpiona konkurencją ze strony podmiotów oferujących połączenia bez międzylądowania lub z jednym międzylądowaniem lub ewentualnym wejściem na rynek nowych podmiotów lub poszerzeniem zakresu usług przez podmioty obecne na rynku (bez względu na to, czy byłyby to połączenia z międzylądowaniem czy bez) w odpowiednim czasie i wystarczającym zakresie ze względu na istotne bariery wejścia na te rynki.
- (6) Do barier wejścia zaliczyć należy w szczególności: ograniczenia w dostępie do przedziałów czasowych na start lub lądowanie w portach lotniczych w Londynie oraz JFK w Nowym Jorku, przewaga stron wynikająca z częstotliwości wykonywanych lotów oraz dominacja w punktach węzłowych, możliwości przesiadkowie, a także efekty sieciowe wynikające ze wspólnych programów lojalnościowych (*Frequent Flyer*) i innych systemów zachęt. Nadal istnieją również bariery prawne. Wprawdzie dzięki tzw. umowie pierwszego etapu pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi udało się wyeliminować wszystkie bariery prawne dostępu do połączeń na trasach transatlantycznych, to jednak przewoźnicy z UE nadal nie mają możliwości obsługiwania połączeń na trasach krajowych w Stanach Zjednoczonych („kabotaż”), są zobowiązani zawierać umowy o wspólnej obsłudze połączeń (*code sharing*) z amerykańskimi przewoźnikami, by móc oferować połączenia (przelot/dolot) w Stanach Zjednoczonych i nie mogą rozwijać punktów węzłowych po amerykańskiej stronie tras transatlantycznych. Możliwości handlowe są dodatkowo ograniczone przepisami dotyczącymi kwestii własnościowych w amerykańskich podmiotach będących przewoźnikami lotniczymi i kontroli nad takimi podmiotami, które to przepisy ograniczają zagraniczne inwestycje do 25 % akcji/udziałów z prawem głosu. Obecnie UE i Stany Zjednoczone prowadzą tzw. negocjacje drugiego etapu, które w szczególności mają na celu zwiększenie możliwości inwestycyjnych.
- (7) Ponadto w ocenie wstępnej Komisja wyraziła pogląd, że planowana współpraca mogłaby ograniczyć konkurencję nie tylko pomiędzy stronami, ale także pomiędzy stronami a ich konkurentami. Wśród najistotniejszych czynników konkurencji w przypadku lotów na długich trasach należy wymienić możliwości przesiadek. Niektórzy konkurenci stron na niektórych z wyżej wymienionych tras są w szczególnym stopniu uzależnieni od połączeń międzyliniowych oferowanych przez strony. W ocenie wstępnej wyrażono obawę, że planowana współpraca mogłaby ograniczyć dostęp tych konkurentów do tych połączeń.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 81 i 82 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 101 i 102 TFUE. Treść tych dwóch grup postanowień jest zasadniczo identyczna. Dla celów niniejszego zawiadomienia odniesienia do art. 101 i 102 TFUE należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia do art. 81 i 82 Traktatu WE.

- (8) W przypadku połączeń Londyn–Nowy Jork oraz Londyn–Chicago obawy dotyczące konkurencji były ograniczone do rynku premium (obejmującego przewozy we wszystkich klasach kabin i taryf z wyjątkiem przewozów w klasie ekonomicznej z ograniczeniami), natomiast w przypadku połączeń na trasach Londyn–Dallas, Londyn–Boston, Londyn–Miami, Madryt–Miami oraz Madryt–Chicago obawy wyrażone przez Komisję dotyczyły zarówno rynku premium, jak i rynku podstawowego.
- ### 3. ZASADNICZA TREŚĆ ZAPROPONOWANYCH ZOBOWIĄZAŃ
- (9) Strony nie zgadzają się z pisemnym zgłoszeniem zastrzeżeń przedstawionym przez Komisję. Niemniej jednak zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 zaproponowały zobowiązania, aby uwzględnić zastrzeżenia Komisji w zakresie konkurencji i umożliwić jej stwierdzenie, że nie ma już dalszych podstaw do podejmowania przez nią działań.
- (10) Zobowiązania zostały streszczone poniżej i w całości opublikowane w angielskiej wersji językowej na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji: http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/index/by_nr_79.html#i39_596
- (11) Strony zaproponowały zobowiązania w odniesieniu do połączeń między sześcioma następującymi parami miast: Londyn–Dallas, Londyn–Boston, Londyn–Miami, Londyn–Chicago, Londyn–Nowy Jork oraz Madryt–Miami.
- (12) Strony proponują:
- a) udostępnienie *przedziałów czasowych* w porcie lotniczym London Heathrow lub London Gatwick – z pozostawieniem wyboru konkurentom – aby umożliwić im obsługiwanie do siedmiu dodatkowych połączeń bez międzylądowania na tydzień na trasie Londyn–Dallas, 14 – na trasie Londyn–Boston, 7 – na trasie Londyn–Miami oraz 14 – na trasie Londyn–Nowy Jork; w przypadku pary miast Londyn–Nowy Jork strony proponują również zapewnienie konkurentowi zezwoleń na prowadzenie działalności w porcie lotniczym JFK w Nowym Jorku w czasie odpowiadającym przedziałom czasowym, jakie zostaną zwolnione w odpowiednim porcie lotniczym w Londynie; ta propozycja jest obostrzona licznymi warunkami, m.in. koniecznością podjęcia przez konkurenta wszelkich możliwych działań w celu uzyskania niezbędnych przedziałów czasowych w ramach ogólnego procesu przydziału przedziałów czasowych.
- Począwszy od sezonu letniego IATA 2013 strony udostępnią ewentualne niewykorzystane przedziały czasowe dla połączeń Londyn–Dallas i Londyn–Miami również nowym podmiotom wchodzącym na rynek i oferującym połączenia z jednym międzylądowaniem, chociaż nowe podmioty wchodzące na rynek i oferujące połączenia bez międzylądowania będą nadal miały w stosunku do nich pierwszeństwo.
- b) zawarcie *umów przewidujących możliwość łączenia taryf* z konkurentami oferującymi połączenia dla par miast wymienionych w pkt 11; w przypadku połączeń Londyn–Chicago, Londyn–Nowy Jork oraz Madryt–Miami strony mogą wprowadzić ograniczenia w tych umowach, aby obejmowały one tylko pasażerów z rynku premium (zgodnie z definicją w pkt 8); kwalifikują się do nich wszyscy konkurenci, którzy obsługują połączenia bez międzylądowania na danej trasie i którzy nie obsługują punktów węzłowych na obu końcach odcinka trasy;
- c) zawarcie *specjalnych porozumień o proporcjonalnym podziale* we wszelkim ruchu lotniczym do i z miast w parach określonych w pkt 11; kwalifikują się do nich następujący konkurenci: (1) przewoźnicy lotniczy uruchamiający lub rozszerzający połączenia bez względu na to, czy korzystają z przedziałów czasowych udostępnionych przez strony czy nie; oraz (2) w przypadku połączeń na trasach Londyn–Chicago, Londyn–Nowy Jork oraz Madryt–Miami – także obecni konkurenci, którzy obsługują połączenia bez międzylądowania na danej trasie; konkurenci ci kwalifikują się do specjalnych porozumień o proporcjonalnym podziale, jeżeli nie obsługują punktów węzłowych na obu końcach odcinka trasy;
- d) otwarcie *programów lojalnościowych (Frequent Flyer)* w stosunku do połączeń między parami miast wymienionymi w pkt 11 dla konkurentów uruchamiających lub rozszerzających połączenia na danej trasie, jeżeli taki konkurent nie ma porównywalnego programu i nie uczestniczy w programie którejkolwiek ze stron.
- (13) Strony proponują powierzyć odpowiedzialność za monitorowanie przestrzegania tych zobowiązań pełnomocnikowi. W razie sporów dotyczących zobowiązań pomiędzy nowym podmiotem wchodzącym na rynek a stronami, strony proponują zastosowanie procedury rozstrzygania sporów, w ramach której trybunał arbitrażowy podejmie ostateczną decyzję w danej kwestii.
- (14) Zważywszy na równoległe prowadzenie przez amerykański Departament Transportu (DT) postępowania wyjaśniającego w tej sprawie oraz współpracę między Komisją a DT na mocy załącznika II do umowy o transporcie lotniczym pomiędzy UE a Stanami Zjednoczonymi z dnia 30 kwietnia 2007 r., zobowiązania przewidują również ścisłą współpracę z DT w toku procedury. Komisja zasięgnie opinii DT i należycie uwzględni jego opinię na najważniejszych etapach procedury. DT może również zastrzec sobie prawo do zatwierdzenia pełnomocnika po przeprowadzeniu osobnego przeglądu proponowanej współpracy.
- ### 4. ZAPROSZENIE DO PRZEDSTAWIANIA UWAG
- (15) Z zastrzeżeniem uwag przekazanych w odpowiedzi na niniejsze zawiadomienie Komisja zamierza przyjąć decyzję na mocy art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, w której uzna streszczone powyżej zobowiązania za wiążące przez okres 10 lat od daty powiadomienia stron

o decyzji Komisji. Jeżeli w wyniku uwag zgłoszonych w odpowiedzi na niniejsze zawiadomienie w zobowiązaniach nastąpią znaczące zmiany, na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 opublikowane zostanie nowe zawiadomienie.

- (16) Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 Komisja wzywa zainteresowane osoby trzecie do zgłaszania uwag na temat zaproponowanych zobowiązań. Komisja musi otrzymać wspomniane uwagi nie później niż w terminie jednego miesiąca od daty niniejszej publikacji. Zainteresowane osoby trzecie są również proszone o przedłożenie nieopatrzonej klauzulą poufności wersji swoich uwag, z której usunięto tajemnice handlowe i pozostałe informacje poufne, oraz zastąpiono je nieopatrzonym klauzulą poufności streszczeniem lub słowami

„tajemnica handlowa” lub „poufne”. Uzasadnione wnioski o poufne traktowanie informacji zostaną uwzględnione.

- (17) Uwagi z dopiskiem zawierającym numer referencyjny – COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia – można przesyłać do Komisji pocztą elektroniczną (na adres: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu), faksem (+32 22950128) lub listownie na poniższy adres Kancelarii ds. Przeciwdziałania Praktykom Monopolistycznym w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition
Antitrust Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË