

Streszczenie decyzji Komisji
z dnia 14 lipca 2010 r.
dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
oraz w art. 53 Porozumienia EOG

(Sprawa COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))

(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 4738)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 278/09)

W dniu 14 lipca 2010 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 ⁽¹⁾ Komisja niniejszym podaje do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnicy handlowej.

- (1) Sprawa dotyczy umów między przedsiębiorstwami British Airways Plc. (zwanym dalej „BA”), American Airlines Inc. (zwanym dalej „AA”) i Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (zwanym dalej „IB”) w celu utworzenia systemu podziału dochodów w ramach *joint venture*, obejmującego wszystkie świadczone przez nich usługi pasażerskiego transportu lotniczego na trasach między Europą a Ameryką Północną (zwanych dalej „trasami transatlantyckimi”). Umowy te przewidują szeroko zakrojoną współpracę stron na trasach transatlantyckich, obejmującą takie elementy jak ceny, zdolność przewozowa i koordynacja rozkładu lotów, a także podział dochodów.
- 1. Wstępne wątpliwości dotyczące konkurencji**
- (2) W dniu 8 kwietnia 2009 r. Komisja na mocy art. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 ⁽²⁾ wszczęła postępowanie przeciwko BA, AA i IB w celu przyjęcia decyzji zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
- (3) W pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń z dnia 29 września 2009 r., przewidzianym w art. 27 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 i art. 10 rozporządzenia (WE) nr 773/2004, Komisja przyjęła wstępnie stanowisko, że umowy między stronami ograniczałyby konkurencję na niektórych trasach transatlantyckich. Po uwzględnieniu odpowiedzi stron na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń oraz innych nowych okoliczności Komisja podtrzymała swoje wstępne zastrzeżenia dotyczące problemów w zakresie konkurencji w odniesieniu do sześciu tras transatlantyckich: Londyn–Dallas (rynek premium ⁽³⁾) i rynek podstawowy ⁽⁴⁾), Londyn–Boston (rynek premium i rynek podstawowy), Londyn–Miami (rynek premium i rynek podstawowy), Londyn–Chicago (rynek premium), Londyn–Nowy Jork (rynek premium) i Madryt–Miami (rynek premium).
- (4) Komisja uznała wstępnie, że ograniczenie konkurencji między stronami na wyżej wymienionych trasach miałooby rzeczywiste bądź potencjalne skutki antykonkurencyjne. Pozycja stron na tych trasach była szczególnie silna i istniały duże bariery wejścia oraz ekspansji na rynku, takie jak m.in. brak przedziałów czasowych na start i lądowanie w godzinach szczytu w portach lotniczych w Londynie (Heathrow/Gatwick) oraz Nowym Jorku (Newark/JFK), przewaga stron wynikająca z częstotliwości wykonywanych lotów, ograniczony dostęp do możliwości przesiadkowych, a także silna pozycja stron wynikająca z programów lojalnościowych (*Frequent Flyer*), umów z klientami korporacyjnymi i marketingu. Umowy zniósłby konkurencję między BA, AA i IB, której inni konkurenci nie byłoby w stanie na przedmiotowych trasach odtworzyć.
- (5) Poza tym Komisja doszła wstępnie do wniosku, że skutki antykonkurencyjne mogłyby powstać również z powodu ograniczenia konkurencji między stronami a osobami trzecimi. W przypadku tras Londyn–Chicago i Londyn–Miami umowy te wywołałyby zatem dalsze rzeczywiste lub potencjalne skutki antykonkurencyjne, gdyż dałyby stronom możliwość ograniczenia konkurentom dostępu do lotów przesiadkowych, co odgrywa kluczową rolę w obsłudze tych tras transatlantyckich.
- 2. Decyzja w sprawie zobowiązań**
- (6) W odpowiedzi na wstępne wątpliwości Komisji odnośnie konkurencji BA, AA i IB przedstawiły propozycję zobowiązań.
- (7) W dniu 10 marca 2010 r., zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zawiadomienie, w którym streszczono wątpliwości Komisji i podsumowano zaproponowane zobowiązania oraz wezwano osoby trzecie do przedstawienia uwag na ich temat. W dniu 15 kwietnia 2010 r. Komisja poinformowała strony o uwagach osób trzecich. W dniu 12 maja 2010 r. i ostatecznie w dniu

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18.

⁽³⁾ Obejmuje on przewozy we wszystkich klasach kabin i taryf z wyjątkiem przewozów w klasie ekonomicznej z ograniczeniami (tj. co najmniej usługi *First Class* i *Business Class*).

⁽⁴⁾ Obejmuje on pasażerski transport lotniczy w klasie ekonomicznej z ograniczeniami.

- 25 czerwca 2010 r. strony przedłożyły zobowiązania po zmianach dokonanych przy uwzględnieniu uwag otrzymanych od osób trzecich.
- (8) Decyzją z dnia 14 lipca 2010 r. zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 Komisja nadała poniższym zobowiązaniom BA, AA i IB charakter wiążący. Najważniejsze zobowiązania można podsumować w następujący sposób.
- (9) Po pierwsze, strony zaproponowały udostępnienie przedziałów czasowych w porcie lotniczym London Heathrow lub London Gatwick – z pozostawieniem wyboru konkurentom – aby umożliwić im obsługiwanie do 21 dodatkowych połączeń bez międzylądowania na tydzień na trasie Londyn–Nowy Jork, 14 – na trasie Londyn–Boston, 7 – na trasie Londyn–Dallas oraz 7 – na trasie Londyn–Miami. W przypadku trasy Londyn–Nowy Jork strony zaproponowały również zapewnienie konkurentom zezwoleń na prowadzenie działalności w porcie lotniczym JFK w Nowym Jorku.
- (10) Po drugie, strony zaproponowały zawarcie umów przewidujących możliwość łączenia taryf z konkurentami na przedmiotowe trasy. Umowy te umożliwiają zainteresowanym przewoźnikom i biurom podróży oferowanie lotów transatlantyckich w obie strony, obejmujących lot transatlantycki bez międzylądowania obsługiwany przez zainteresowanego przewoźnika i lot powrotny bez międzylądowania obsługiwany przez strony.
- (11) Po trzecie, strony zaproponowały zawarcie z konkurentami specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym na przedmiotowych trasach. Umowy te dają zainteresowanym przewoźnikom możliwość uzyskania od stron korzystnych warunków na transport przesiadających się pasażerów lotami na niewielkich odległościach w Europie i Ameryce Północnej (i w innych wybranych krajach) obsługiwanych przez strony, co pozwoli im „zapełnić” ich własne transatlantyckie usługi na przedmiotowych trasach.
- (12) Po czwarte, strony zaproponowały otwarcie swoich programów lojalnościowych (*Frequent Flyer*) w stosunku do połączeń na przedmiotowych trasach dla konkurentów uruchamiających lub rozszerzających połączenia na danej trasie, lecz niemających swojego własnego porównywalnego programu.
- (13) Po piąte, strony zaproponowały regularne przekazywanie Komisji danych dotyczących współpracy stron.
- (14) Niniejszą decyzją stwierdza się, że w świetle omówionych wyżej zobowiązań uznanych za wiążące dla BA, AA i IB nie ma już dalszych podstaw do podejmowania działań przez Komisję. Decyzja jest wiążąca przez okres dziesięciu lat od daty przyjęcia.
- (15) Na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2010 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał przychylną opinię. W dniu 12 lipca 2010 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające sporządził raport końcowy.