

## POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA EUROPEJSKA

**Komunikat Komisji opublikowany na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawie COMP/39.595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada**

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 9787)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 396/09)

**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 <sup>(1)</sup> Komisja może zdecydować – w przypadkach, w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestanie naruszania prawa i gdy zainteresowane strony zaproponują zobowiązania, aby uwzględnić zastrzeżenia wyrażone przez Komisję we wstępnej ocenie – o nadaniu tym zobowiązaniom mocy wiążącej 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 Komisja publikuje zwięzłe streszczenie sprawy i zasadniczą treść zobowiązań. Zainteresowane strony mogą przedłożyć swoje uwagi w terminie wyznaczonym przez Komisję.

**2. STRESZCZENIE SPRAWY**

2. W dniu 19 lipca 2008 r. przedsiębiorstwa Air Canada („AC”), United Airlines („UA”), Continental Airlines („CO”) i Lufthansa („LH”), zwane dalej łącznie „stronami”, ogłosiły zamiar zawarcia porozumienia dotyczącego utworzenia spółki *joint venture* działającej w zakresie wszystkich świadczonych przez nie usług pasażerskiego transportu lotniczego na rynkach transatlantyckich („porozumienie A++”). W ramach spółki *joint venture* przedsiębiorstwa AC, UA, CO i LH współpracują w zakresie kluczowych parametrów dotyczących konkurencji, takich jak polityka cenowa, zdolność przewozowa, rozkłady lotów i marketing. W dniu 25 lipca 2008 r. Komisja wszczęła z urzędu postępowanie wyjaśniające w sprawie współpracy stron w ramach porozumienia A++.
3. W dniu 10 października 2012 r. Komisja przyjęła wstępną ocenę w rozumieniu art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, uznając tymczasowo, że porozumienie A++ między stronami dotyczące spółki *joint venture* może naruszać art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
4. Komisja uznała, że w przypadku braku współpracy, przedsiębiorstwa LH i CO byłyby rzeczywistymi konkurentami w zakresie lotów bez międzylądowania na trasie Frankfurt–Nowy Jork i obsługiwałyby swoje własne loty bez międzylądowania w sposób niezależny, jak to miało miejsce przed wdrożeniem porozumienia A++.
5. W ramach oceny wstępnej Komisja wyraziła obawy, że współpraca między przedsiębiorstwami AC, UA, CO i LH w ramach porozumienia A++ może ograniczać konkurencję ze względu na cel na trasie Frankfurt–Nowy Jork w zakresie pasażerów z segmentu premium.
6. Z uwagi na łączną pozycję stron na rynku na trasie Frankfurt–Nowy Jork i bliskość konkurencji między przedsiębiorstwami LH i CO, współpraca mogłaby mieć istotny antykonkurencyjny wpływ względem pasażerów z segmentu premium. Komisja wzięła pod uwagę fakt, że klienci podróżujący na trasie Frankfurt–Nowy Jork są stosunkowo nieelastyczni pod względem cenowym i w przeważającej mierze nie dysponują znaczną siłą nabywczą.

<sup>(1)</sup> 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. W obu przypadkach te dwa punkty mają w zasadzie identyczną treść. Do celów niniejszego komunikatu odesłania do art. 101 i 102 TFUE należy w stosownych przypadkach rozumieć jako odesłania do art. 81 i 82 Traktatu WE.

7. Komisja stwierdziła dalej tymczasowo, iż doszło do wyeliminowania konkurencji, która istniała przed rozpoczęciem współpracy między przedsiębiorstwami LH i CO. Ze względu na znaczne bariery dla ekspansji i wejścia na rynek jest mało prawdopodobne, że konkurencję tę zastąpi konkurencja ze strony istniejących konkurentów lub potencjalnych nowych podmiotów wchodzących na rynek. Te bariery dla ekspansji i wejścia na rynek obejmują ograniczenia w dostępie do okienek czasowych, przewagę pod względem węzłów lotniczych zarówno na lotnisku we Frankfurcie, jak i na lotniskach New York JFK i Newark Liberty, a także przewagę stron wynikającą z częstotliwości wykonywanych lotów.
8. Ograniczenia w dostępie do okienek czasowych są aktualnie obecne na lotniskach New York JFK i Newark Liberty, a w perspektywie średnio - i długoterminowej mogą się pojawić na lotnisku we Frankfurcie. Z uwagi na przewagę pod względem węzłów na lotniskach we Frankfurcie i Nowym Jorku strony mogą czerpać większy pożytek z korzyści skali, rozpoznawalności marki, skuteczności swojego programu lojalnościowego (*frequent flyer programme* (FFP)), możliwości wiązania lotów z lotami dowożącymi pasażerów z mniejszych lotnisk regionalnych oraz możliwości zawierania umów z przedsiębiorstwami niż ich obecni albo potencjalni konkurenci niedysponujący taką przewagą w węzłach lotniczych. Dzięki większej częstotliwości lotów wykonywanych na trasie Frankfurt–Nowy Jork strony mogą dysponować wyższą jakością usług niż ich obecni lub potencjalni konkurenci, w wyniku czego klienci mogą godzić się na wyższe ceny.

### 3. ZASADNICZA TREŚĆ ZAPROPONOWANYCH ZOBOWIĄZAŃ

9. Strony objęte niniejszym postępowaniem, zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 zaproponowały zobowiązania, które mogą podjąć, aby uwzględnić zastrzeżenia Komisji dotyczące konkurencji. Strony podkreśliły, że powyższego faktu nie należy interpretować jako przyznania się do naruszenia reguł konkurencji UE, ani do tego, że porozumienie A++ jest niezgodne z art. 101 TFUE.
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/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/index_en.html)

11. Na trasie Frankfurt–Nowy Jork strony proponują:
  - a) udostępnienie par okienek czasowych lądowania i startu na lotnisku we Frankfurcie lub lotniskach New York JFK/Newark Liberty – do wyboru konkurenta – w celu umożliwienia wykonywania aż do siedmiu dodatkowych rejsów tygodniowo (a nawet do 21 rejsów tygodniowo, jeżeli osoby trzecie wycofałyby swoje obecne usługi na danej trasie). Ta propozycja jest obostrzona licznymi warunkami, m.in. koniecznością podjęcia przez konkurenta wszelkich możliwych działań w celu uzyskania niezbędnych okienek czasowych w ramach ogólnego procesu przydziału okienek czasowych. Strony nie muszą też zwalniać więcej niż jednego okienka na lotnisku New York JFK;
  - b) zawarcie umów przewidujących możliwość łączenia taryf z konkurentami w zakresie pasażerów z segmentu premium. Kwalifikują się do nich wszyscy konkurenci, którzy obsługują albo zaczęli obsługiwać nowe albo częstsze połączenia bez międzylądowania na trasie Frankfurt–Nowy Jork i którzy nie obsługują węzłów lotniczych ani lotnisk niebędących węzłami, lecz obsługującymi loty bez międzylądowania (tzw. „focus-city”) na obu końcach odcinka tej trasy;
  - c) zawarcie specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym, w którym faktyczne miejsce wylotu i faktyczne miejsce przylotu znajdują się w Europie/Izraelu lub Ameryce Północnej/na Karaibach/w Ameryce Centralnej, pod warunkiem że część podróży odbywa się na trasie Frankfurt–Nowy Jork. Kwalifikują się do nich wszyscy konkurenci, którzy zaczęli obsługiwać nowe albo częstsze połączenia bez międzylądowania na trasie Frankfurt–Nowy Jork i którzy sami albo we współpracy z partnerami w ramach sojuszu nie obsługują węzłów lotniczych ani lotnisk typu „focus-city” na obu końcach odcinka trasy Frankfurt–Nowy Jork;
  - d) otwarcie swoich programów lojalnościowych FFP na konkurenta, który zaczyna obsługiwać nowe albo częstsze połączenia na trasie, jeżeli konkurent ten nie posiada porównywalnego własnego programu i nie bierze udziału w żadnym z programów FFP należących do stron.
12. Strony proponują powierzyć odpowiedzialność za monitorowanie przestrzegania tych zobowiązań powołanemu w tym celu pełnomocnikowi. W razie sporów dotyczących zobowiązań pomiędzy nowym podmiotem wchodzącym na rynek a stronami, strony proponują zastosowanie procedury rozstrzygnięcia sporów, w ramach której trybunał arbitrażowy podejmie ostateczną decyzję w danej kwestii.

### 4. ZAPROSZENIE DO ZGŁASZANIA UWAG

13. Po zbadaniu rynku Komisja zamierza przyjąć na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 decyzję uznającą za wiążące zobowiązania streszczone powyżej i opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji.

14. Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 Komisja wzywa zainteresowane strony 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 oraz pozostałe informacje poufne oraz zastąpiono je nieopatrzoną klauzulą poufności streszczeniem lub słowami „tajemnica handlowa” lub „poufne”.
15. Prosimy o przesyłanie uzasadnionych odpowiedzi i uwag, przedstawiających istotne fakty. Jeśli stwierdzą Państwo istnienie problemu dotyczącego dowolnej części proponowanych zobowiązań, prosimy o zasugerowanie możliwego rozwiązania.
16. Uwagi z dopiskiem zawierającym numer referencyjny – case COMP/39.595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada – można przesyłać do Komisji pocztą elektroniczną (na adres: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu), faksem (+32 22950128) lub listownie na poniższy adres:

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

---