

**Streszczenie decyzji Komisji**

z dnia 23 maja 2013 r.

dotyczącej postępowania w ramach art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Sprawa AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada)

(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 2836 final)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2013/C 201/09)

Dnia 23 maja 2013 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<sup>(1)</sup> Komisja niniejszym podaje do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnicy handlowej.

**Wprowadzenie**

- (1) Zgodnie z decyzją, zobowiązania zaproponowane przez przedsiębiorstwa Air Canada (AC), United Airlines, Inc. (UA)<sup>(2)</sup> oraz Deutsche Lufthansa AG (LH) (zwane dalej łącznie „stronami”) są prawnie wiążące na mocy art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w postępowaniu przewidzianym w art. 101 Traktatu. Niniejsza decyzja dotyczy porozumienia („porozumienie A++”) zawartego między stronami w celu utworzenia systemu podziału dochodów w ramach joint venture („A++ joint venture”), obejmującego między innymi wszystkie usługi związane z pasażerskim transportem lotniczym, prowadzone przez strony na trasach między Europą i Ameryką Północną.

**Procedura**

- (2) W dniu 8 kwietnia 2009 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie celem podjęcia decyzji w ramach rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1/2003. W dniu 10 października 2012 r. Komisja przyjęła ocenę wstępną.
- (3) W dniu 11 grudnia 2012 r. strony zaproponowały zobowiązania dotyczące wstępnych zastrzeżeń Komisji na właściwym rynku. W dniu 21 grudnia 2012 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, w którym streszczono sprawę i zaproponowane zobowiązania oraz wezwano zainteresowane strony trzecie do przedstawienia uwag. Po zapoznaniu się z uwagami otrzymanymi od stron trzecich, w dniu 15 maja 2013 r. strony przedstawiły podpisaną wersję ostatecznych zobowiązań.
- (4) W dniu 7 maja 2013 r. przeprowadzono konsultacje z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących, który wydał pozy-

tywną opinię. W dniu 8 maja 2013 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające wydał sprawozdanie końcowe.

**Zastrzeżenia wyrażone w ocenie wstępnej***Ocena na podstawie art. 101 ust. 1 i 3 Traktatu*

- (5) W ocenie wstępnej z dnia 10 października 2012 r. określono zastrzeżenia wstępne Komisji, zgodnie z którymi strony mogły doprowadzić do ograniczenia konkurencji w segmencie premium<sup>(3)</sup> na trasie Frankfurt–Nowy Jork, zarówno pod względem celu, jak i skutku, ze względu na współpracę stron w ramach porozumienia A++.
- (6) Komisja wstępnie przyjęła, że porozumienie A++, ze względu na swój charakter oraz możliwe skutki, miało na celu ograniczenie konkurencji. Zdaniem Komisji współpraca stron w ramach porozumienia A++ dotyczącego systemu joint venture powodowała całkowite wyeliminowanie konkurencji między stronami w podstawowych obszarach konkurencji, takich jak cena i zdolności przewozowe. W zakresie wykorzystującego samoloty innych partnerów systemu podziału dochodów w ramach joint venture, indywidualne zachęty dotyczące połączeń transatlantyckich partnerskich linii lotniczych zastąpiono wspólnym interesem i korzyściami spółki joint venture.
- (7) Komisja wstępnie uznała również, że współpraca stron w ramach porozumienia A++ doprowadziła do znacznych negatywnych skutków, które odczuli pasażerowie w segmencie premium na trasie Frankfurt–Nowy Jork, ponieważ konkurencji, która istniała między LH a CO przed podjęciem współpracy w ramach joint venture A++, najprawdopodobniej nie zastąpiliby konkurencji stron, ze względu na znaczące bariery wejścia na rynek i ekspansji.

- (8) Dlatego też, według wstępnej opinii Komisji, współpraca między stronami w ramach porozumienia A++ obejmująca połączenie Frankfurt–Nowy Jork w odniesieniu do pasażerów z segmentu premium była niezgodna z art. 101 ust. 1 Traktatu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

<sup>(2)</sup> W 2010 r. Continental Airlines (CO) i United Air Lines połączyły się (sprawa COMP/M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines). W dniu 31 marca 2013 r. połączenie obydwu przedsiębiorstw zostało zakończone. CO były częścią postępowania antymonopolowego prowadzonego w tej sprawie aż do zakończenia połączenia.

<sup>(3)</sup> Rynek premium obejmuje pasażerów kupujących bilety klasy pierwszej, biznes oraz *flexible economy*.

- (9) Strony twierdziły, że dzięki porozumieniu A++ korzyści odnoszą zarówno pasażerowie podróżujący na danej trasie, jak również pasażerowie podróżujący na powiązanych trasach łączących. Komisja podjęła decyzję o rozszerzeniu testu korzyści pozarynkowych, o którym mowa w art. 101 ust. 3 akapit 43 wytycznych dotyczących stosowania Traktatu. W ramach tego rozszerzonego testu w ocenie konkurencyjności można uwzględnić korzyści pozarynkowe na rynkach powiązanych, o ile przynoszą one korzyści konsumentom, którzy również ponoszą szkody spowodowane współpracą stron. Dlatego też ocena nie obejmuje oceny szkód, które poniosła jedna grupa konsumentów w porównaniu do korzyści innej grupy konsumentów.
- (10) W ramach rozszerzonego testu strony powinny przede wszystkim wykazać, że połączenie będące przedmiotem porozumienia oraz rejsy łączące są ze sobą powiązane. Niezbędne jest wykazanie znaczącego stopnia ujednolicenia grup konsumentów podróżujących trasą będącą przedmiotem porozumienia oraz konsumentów podróżujących na powiązanych trasach łączących oraz że istnieje obustronny przepływ korzyści na tych trasach. Następnie strony powinny obliczyć korzyści uzyskane na powiązanych trasach łączących, które odnoszą także konsumenci podróżujący na trasie będącej przedmiotem porozumienia. Wreszcie należy zweryfikować, czy zadeklarowane korzyści (zarówno rynkowe, jak i pozarynkowe) spełniają wszystkie warunki art. 101 ust. 3 Traktatu dotyczące korzyści pod względem efektywności, słusznego udziału dla konsumentów, nieodzowności ograniczeń i braku eliminowania konkurencji.
- (11) Niemniej jednak, w następstwie oceny korzyści przedstawionych przez strony w ramach rozszerzonego testu stwierdzono, że na podstawie art. 101 ust. 3 Traktatu poziom wykazanych korzyści (rynkowych i pozarynkowych) wydawał się być niewystarczający, aby przewyższyć prawdopodobne znaczne negatywne skutki wynikające z ograniczenia konkurencji na podstawie art. 101 ust. 1 Traktatu.

#### Zobowiązania początkowe i ostateczne

- (12) W dniu 11 grudnia 2012 r. strony zaproponowały zobowiązania dotyczące wstępnych zastrzeżeń Komisji odnośnie do pasażerów segmentu premium na trasie Frankfurt–Nowy Jork. Strony zaproponowały:
- udostępnienie par przedziałów czasowych lądowania i startu na lotnisku we Frankfurcie lub na lotniskach New York JFK/Newark Liberty – do wyboru konkurenta – w celu umożliwienia wykonania do jednego dodatkowego rejsu dziennie (oraz do trzech rejsów dziennie, jeżeli obecni konkurenci wycofali swoje usługi na danej trasie). Ta propozycja jest obostrzona kilkoma warunkami, m.in. koniecznością podjęcia przez konkurenta wszelkich możliwych działań w celu uzyskania niezbędnych przedziałów czasowych w ramach ogólnego procesu przydziału przedziałów czasowych. Strony nie muszą też zwalniać więcej niż jednej pary przedziałów czasowych na lotnisku New York JFK;
  - zawarcie umów przewidujących możliwość łączenia taryf z konkurentami w zakresie pasażerów z segmentu premium<sup>(1)</sup>. Kwalifikują się do nich wszyscy konkurenci, którzy obsługują albo zaczęli obsługiwać nowe albo częstsze połączenia bez międzyrządowania na trasie Frankfurt–Nowy Jork, i którzy nie obsługują węzłów lotniczych ani lotnisk niebędących węzłami, lecz obsługujących loty bez międzyrządowania (tzw. „focus-city”) na obu końcach odcinka tej trasy;
  - zawarcie specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym, w którym miejsce wylotu i 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<sup>(2)</sup>. Kwalifikują się do nich wszyscy konkurenci, którzy zaczęli obsługiwać nowe albo częstsze połączenia bez międzyrządowania 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;
  - otwarcie swoich programów lojalnościowych dla 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 lojalnościowych należących do stron.
- (13) 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 rozstrzygania sporów, w ramach której trybunał arbitrażowy podejmie ostateczną decyzję w danej kwestii.
- (14) W odpowiedzi na uwagi w ramach testu rynku, strony przedstawiły podpisaną wersję ostatecznych zobowiązań w dniu 15 maja 2013 r. Z wyjątkiem kilku dostosowań i wyjaśnień technicznych, ostateczne zobowiązania różnią się od zobowiązań zaproponowanych początkowo, w szczególności w odniesieniu do zakresu zobowiązania dotyczącego specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym. Zakres zobowiązania rozszerzono z piętnastu do dwudziestu połączeń, na których strony, pod pewnymi warunkami, umożliwią dostęp konkurencji do swoich lotów łączących.

#### Ocena i proporcjonalność zaproponowanych zobowiązań

- (15) Zobowiązania w formie ostatecznej są wystarczające do wyeliminowania wstępnych zastrzeżeń przedstawionych przez Komisję w jej ocenie wstępnej, nie są również

<sup>(1)</sup> Umowy dotyczące łączenia taryf dają konkurentom (lub biurom podróży) możliwość oferowania biletu w dwie strony pasażerom z segmentu premium, dzięki czemu pasażer otrzymuje usługę non-stop – w jedną stronę wykonywaną przez jedną ze stron, w drugą przez jej konkurenta.

<sup>(2)</sup> Specjalne umowy o proporcjonalnym podziale umożliwiają zainteresowanym liniom lotniczym uzyskanie od stron korzystnych warunków przewożenia pasażerów w ramach rejsów łączonych na krótkich trasach w Europie i w Ameryce Północnej (oraz w innych wybranych krajach) celem wykorzystania ich własnych usług transatlantycznych na trasie Frankfurt–Nowy Jork poprzez przekierowanie tych pasażerów na ich własne rejsy transatlantyczne.

nieproporcjonalne. Zobowiązania ułatwiają wejście na trasę Frankfurt–Nowy Jork lub ekspansję na niej w odniesieniu do pasażerów w segmencie premium poprzez obniżenie barier wejścia i ekspansji oraz poprzez rozszerzenie usług obecnie oferowanych przez konkurencję. Celem zobowiązań jest umożliwienie konkurencji lepszego dostępu do lotów łączących oraz zawierania umów przewidujących możliwość łączenia taryf oraz umów współpracy w ramach programów lojalnościowych ze stronami.

- (16) Komisja uważa, że zakres zobowiązań ostatecznych w odniesieniu do przedziałów czasowych jest wystarczający i adekwatny, dzięki czemu skutecznie zachęcą one konkurencję do ich wykorzystania. Twierdzenie to jest szczególnie uzasadnione w powiązaniu z innymi elementami ostatecznych zobowiązań, takimi jak możliwość łączenia taryf oraz specjalne umowy o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym. Zobowiązanie dotyczące możliwości łączenia taryf spowoduje poprawę niekorzystnej sytuacji konkurentów związanej z częstotliwością lotów w porównaniu do zdolności stron poprzez umożliwienie im oferowania skuteczniejszej połączonych lotów.

Dzięki temu usługi konkurentów staną się bardziej atrakcyjne dla pasażerów w segmencie premium i z tego względu przyczynią się zarówno do poprawy długoterminowej stabilności istniejących konkurentów, jak również do obniżenia barier wejścia dla nowych konkurentów. Zobowiązanie dotyczące specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym umożliwi nowemu konkurentowi uzyskanie niezbędnego dostępu do połączeń przesiadkowych stron na korzystnych warunkach na obu końcach tras. Przyczyni się również do ograniczenia przewagi stron wynikającej z posiadania punktów węzłowych i w ten sposób zachęci do wejścia nowych konkurentów.

#### **Wnioski**

- (17) Na mocy decyzji, zobowiązania zaproponowane przez zainteresowane przedsiębiorstwa stają się dla nich prawnie wiążące.
- (18) W świetle ostatecznych zobowiązań zaproponowanych przez strony Komisja uważa, że nie ma podstaw do podejmowania przez nią dalszych działań. Decyzja obowiązuje przez dziesięć lat od daty jej przyjęcia.