

Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające ⁽¹⁾ w sprawie COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Podstawowe informacje

Sprawa dotyczy przewoźników lotniczych British Airways Plc. („BA”), American Airlines Inc. („AA”) oraz Iberia Líneas Aéreas de España, SA („IB”) zwanych dalej łącznie „Stronami”.

W czerwcu 2008 r. Strony ogłosiły zamiar utworzenia systemu podziału dochodów w ramach joint venture, obejmującego wszystkie świadczone przez nich usługi pasażerskiego transportu lotniczego na trasach transatlantyckich. Umowa przewiduje daleko idącą współpracę między Stronami na tych trasach, jeżeli chodzi o ceny, zdolność przewozową, koordynację rozkładu lotów, jak również podział dochodów. W związku z ogłoszonym zamiarem współpracy Komisja w dniu 25 lipca 2008 r. wszczęła postępowanie z urzędu, a przewoźnik Virgin Atlantic w dniu 30 stycznia 2009 r. złożył oficjalną skargę w tej sprawie.

Przedstawiony Komisji projekt decyzji dotyczy zgłoszonych zastrzeżeń, że umowa zawarta przez BA, AA i IB może naruszać zasady konkurencji zawarte w art. 101 TFUE.

2. Procedura pisemna

Komisja wszczęła formalne postępowanie, a następnie w oparciu o wyniki dochodzenia w dniu 29 września 2009 r. przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Stronom umożliwiono dostęp do akt, jak również utworzono biuro danych, gdzie Strony miały wgląd do wszelkich danych ekonometrycznych wykorzystanych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń.

Wszystkie Strony zwróciły się o przedłużenia terminu odpowiedzi na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Rozpatrzyłem te wnioski pozytywnie, po czym wszystkie strony przedłożyły swoje odpowiedzi terminowo w dniu 9 grudnia 2009 r.

W toku postępowania dopuściłem do sprawy cztery zainteresowane osoby trzecie, które uzyskały dostęp do niepoufnej wersji pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń i zostały poproszone przez Komisję o przedstawienie uwag w tej sprawie.

Złożenie ustnych wyjaśnień nie miało miejsca, ponieważ nie wniesiono o przeprowadzenie spotkania wyjaśniającego.

Strony w swoich odpowiedziach zgłosiły najpierw sprzeciw wobec stwierdzenia, że ich umowa może naruszać zasady konkurencji, lecz następnie rozpoczęły dyskusję ze służbami Komisji na temat przyjęcia możliwych zobowiązań w celu usunięcia obaw wyrażonych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń.

W dniu 25 stycznia 2010 r. Komisja sprawdziła skuteczność początkowych zobowiązań zaproponowanych przez Strony, przeprowadzając nieformalny test rynku, podczas którego poprosiła o udzielenie informacji jedenaście osób trzecich tj. dziesięciu innych przewoźników lotniczych i koordynatora udostępniania przedziałów czasowych w porcie lotniczym London Heathrow. Zaproponowane zobowiązania dotyczą sześciu tras, w przypadku których występują problemy w zakresie konkurencji, a mianowicie Londyn–Dallas, Londyn–Boston, Londyn–Miami, Londyn–Chicago, Londyn–Nowy Jork oraz Madryt–Miami. Zobowiązania te obejmują działania wspomagające w formie udostępnienia przedziałów czasowych na czterech z tych tras oraz specjalnych porozumień o proporcjonalnym podziale (dotyczących połączeń z przesiadkami), porozumień dotyczących połączeń międzyliniowych (możliwość łączenia taryf) oraz otwarcia programów lojalnościowych (Frequent Flyer) na wszystkich trasach. Planuje się, że zaproponowane zobowiązania będą ważne przez dziesięć lat.

Wszyscy uczestnicy nieformalnego testu rynku udzielili odpowiedzi, których niepoufna wersja została udostępniona Stronom. Uwzględniając otrzymane odpowiedzi, w dniu 26 lutego 2010 r. BA, AA i IB przedstawiły zmienione wersje swoich zobowiązań.

W dniu 10 marca 2010 r., zgodnie z art. 27 ust. 4 ⁽²⁾, Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zawiadomienie podsumowujące zastrzeżenia i zmienione zobowiązania oraz wzywające zainteresowane osoby trzecie do przedstawienia uwag dotyczących wspomnianego zawiadomienia w ciągu jednego miesiąca od daty jego publikacji. Ogółem otrzymano pięć odpowiedzi, głównie od innych przewoźników lotniczych i stowarzyszeń sektora turystycznego.

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 15 i 16 decyzji Komisji 2001/462/WE, EWWiS z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie zakresu uprawnień urzędników prowadzących spotkania wyjaśniające w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji – Dz.U. L 162 z 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ W dalszej części tekstu wszystkie artykuły odnoszą się do rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

Po zawiadomieniu przez Komisję o wynikach testu rynku Strony przedstawiły dalsze zobowiązania.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 Komisja w dniu 18 maja 2010 r. zawiadomiła przewoźnika Virgin Atlantic o przyjęciu wstępnej opinii, zgodnie z którą uwzględniając fakt, że zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 zobowiązania przyjęte przez Strony będą dla nich wiążące, Unia Europejska nie jest w wystarczającym stopniu zainteresowana przeprowadzeniem dalszego postępowania w sprawie domniemanego naruszenia zasad konkurencji. W dniu 15 czerwca 2010 r. przewoźnik Virgin Atlantic przedstawił dalsze uwagi.

W dniu 25 czerwca 2010 r. Strony ponownie zmieniły wcześniej zaproponowane zobowiązania i przedstawiły je Komisji.

Komisja doszła obecnie do wniosku, że w świetle ostatnich zobowiązań i bez uszczerbku dla art. 9 ust. 2 należy zamknąć postępowanie.

Strony oświadczyły, że otrzymały odpowiedni dostęp do informacji, jakie uznały za niezbędne do zaproponowania zobowiązań w celu usunięcia zastrzeżeń wyrażonych przez Komisję.

Urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające nie otrzymał żadnych innych wniosków ani oświadczeń dotyczących omawianej sprawy ani od Stron ani od osób trzecich.

W świetle powyższego oraz mając na uwadze fakt, że decyzja o przyjęciu lub odrzuceniu skargi nie została jeszcze podjęta, stwierdzam, że podczas niniejszego postępowania zapewniono prawo do bycia wysłuchanym.

Bruksela dnia 12 lipca 2010 r.

Michael ALBERS
