

**Az 1/2003/EK tanácsi rendelet 27. cikkének (4) bekezdése értelmében közzétett közlemény a  
COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia ügyben**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/C 58/07)

**1. BEVEZETÉS**

(1) A Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 9. cikke szerint, ha a Bizottság olyan határozatot szándékozik elfogadni, amely a jogsértés befejezését írja elő, és az érintett vállalkozások olyan kötelezettségvállalásokat ajánlanak fel, hogy a Bizottság által számukra az előzetes értékelésben kifejezett elvárásoknak eleget tesznek, a Bizottság határozatával ezeket a kötelezettségvállalásokat a vállalkozások számára kötelezővé teheti. Ilyen határozat határozott időre fogadható el, és azt mondja ki, hogy a Bizottság részéről semmilyen további intézkedés nem indokolható. Ugyanezen rendelet 27. cikkének (4) bekezdése szerint, amennyiben a Bizottság a 9. cikk értelmében határozatot kíván elfogadni, közzéteszi az ügy tömör összefoglalóját és a kötelezettségvállalások vagy a javasolt intézkedés fő tartalmát. Az érdekelt felek észrevételeiket a Bizottság által meghatározott határidőn belül nyújthatják be.

**2. AZ ÜGY ÖSSZEFOGLALÁSA**

(2) A British Airways (a továbbiakban: BA), az American Airlines (a továbbiakban: AA) és az Iberia (a továbbiakban: IB) a „oneworld” elnevezésű globális légiszövetség tagjai. 2008. augusztus 14-én bejelentették, hogy bevételmegosztáson alapuló közös vállalkozást szándékoznak létrehozni, mely lefedné valamennyi légi személyszállítási szolgáltatásukat az Európa és Észak-Amerika közötti útvonalakon. A BA, az AA és az IB közötti, közös vállalkozást létrehozó megállapodások meghatározzák az együttműködést a verseny kulcsfontosságú olyan területein, mint a menetrendek, kapacitás, árak és marketing.

(3) 2009. szeptember 29-én a Bizottság kifogásközlést fogadott el, mely tartalmazta a Bizottság arra vonatkozó előzetes véleményét, hogy a tervezett közös vállalkozás megsértené az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikkét bizonyos EU-USA várospárok esetében. A kifogásközlés az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében előzetes értékelésnek minősül.

(4) A Bizottság az előzetes értékelésben aggályosnak tartotta, hogy a BA, az AA és az IB közötti közös vállalkozás korlátozná a versenyt bizonyos útvonalakon, nevezetesen

a London–Dallas, London–Boston, London–Miami, London–Chicago, London–New York, Madrid–Miami és Madrid–Chicago útvonalakon.

(5) Mivel a felek jelenleg egymással szoros versenyben állnak és az említett várospárok vonatkozásában az együttes piaci helyzetük erős, a közös vállalkozás várhatóan érzékelhető versenyellenes hatásokat eredményezhet. Közelebbről, az előzetes értékelés szerint azt a versenynyomást, amelyet a felek jelenleg az említett várospárok vonatkozásában egymásra gyakorolnak – és ami a közös vállalkozás eredményeként elveszne – nem helyettesítenék a piacon jelenlevő non-stop vagy útmegszakításos járatokat üzemeltető versenytársak, illetve valószínűsíthető, időben történő és elégséges piacra lépés vagy terjeszkedés (akár non-stop akár útmegszakításos útmegszakításos járatokat üzemeltető versenytárs részéről) sem, mivel ezeken a piacokon jelentős korlátok akadályozzák a piacra lépést.

(6) A piacra lépés korlátai közé tartozik különösen a londoni repülőtereken és a New York-i JFK repülőtéren résidőkiosztás, a felek járatsűrűségéből eredő előnye és az elosztóközpontként (hub) betöltött domináns helyzete, valamint a csatlakozó járatokhoz, illetve a törzsutas-programokból és az egyéb ösztönző rendszerekből származó hálózati hatásokhoz való hozzáférés. Szabályozási korlátok is fennállnak. Miközben az EU és az USA közötti, első szakaszban létrejött megállapodás megszüntette a transzatlanti útvonalakhoz való hozzáférést akadályozó szabályozási korlátokat, az uniós légifuvarozók továbbra sem működtethetnek az USA-ban belföldi útvonalakat (kabotázs), az egyesült államokbeli légifuvarozókkal közös üzemeltetési megállapodásokat kell kötniük ahhoz, hogy az USA-ban csatlakozó járatokat kínálhassanak, és a transzatlanti útvonalak egyesült államokbeli végpontján nem hozhatnak létre elosztóközpontokat. Az üzleti lehetőségeket tovább szűkítik a tulajdonra és az ellenőrzésre vonatkozó korlátozások, mivel a tulajdonra és az ellenőrzésre vonatkozó egyesült államokbeli jogszabályok a külföldi befektetéseket a szavazatra jogosító részvények 25 %-ára korlátozzák. Az EU és az USA között jelenleg a tárgyalások második szakasza zajlik, amely különösen a befektetési lehetőségek bővítésére irányul.

(7) Továbbá, a Bizottság az előzetes értékelés alapján úgy vélte, hogy a tervezett együttműködés nemcsak a felek közötti versenyt korlátozhatja, hanem a felek és a versenytársaik közötti versenyt is. A nagy távolságú járatok esetében a verseny kulcskérdése a csatlakozó járatok rendelkezésre állása. A felek néhány versenytársa különösen függ a felek vonalközi forgalmától a fent említett néhány útvonal tekintetében. A Bizottság az előzetes értékelésben aggályosnak tartotta, hogy a tervezett együttműködés korlátozhatja e versenytársak hozzáférést a felek vonalközi forgalmához.

<sup>(1)</sup> HL L 1., 2003.1.4., 1. o. Az EK-Szerződés 81. és 82. cikke 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101., illetve 102. cikkévé vált. A két-két rendelkezés tartalmilag azonos. Ezen értesítés alkalmazásában az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. és 102. cikkére való hivatkozást – adott esetben – az EK-Szerződés 81. és 82. cikkére történő hivatkozásként kell érteni.

- (8) A London–New York és London–Chicago útvonalon a versenyyagályok csak a prémium piac tekintetében merültek fel (ezek kiterjedtek az összes utazási és tarifaosztályban nyújtott szolgáltatásokra, kivéve turista osztályt), miközben a London–Dallas, London–Boston, London–Miami, Madrid–Miami és Madrid–Chicago útvonalak esetében a Bizottság aggályai a prémium és a nem prémium piacot egyaránt érintették.
- 3. A FELAJÁNLOTT KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSOK LÉNYEGE**
- (9) A felek nem értettek egyet a Bizottság kifogásközlésével. Ennek ellenére kötelezettségvállalásokat ajánlottak fel az 1/2003/EK rendelet 9. cikke szerint annak érdekében, hogy eloszlassák a Bizottság versennyel kapcsolatos aggályait és hogy a Bizottság megállapíthassa, részéről semmilyen további intézkedés nem indokolható.
- (10) A kötelezettségvállalások rövid összefoglalása az alábbiakban olvasható, a teljes angol nyelvű anyag pedig a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján található meg az alábbi internetcímen: [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/index/by\\_nr\\_79.html#i39\\_596](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/index/by_nr_79.html#i39_596)
- (11) A felek a következő hat várospárra ajánlottak fel kötelezettségvállalásokat: London–Dallas, London–Boston, London–Miami, London–Chicago, London–New York és Madrid–Miami.
- (12) A felek a következőket ajánlják fel:
- a) *Résidők* rendelkezésre bocsátása – a versenytárs válasza szerint – a londoni Heathrow vagy a londoni Gatwick repülőtereken, ami lehetővé teszi a versenytársaknak, hogy hetente a London–Dallas útvonalon hét, a London–Boston útvonalon 14, a London–Miami útvonalon hét és a London–New York útvonalon 14 további non-stop járatot működtessenek. A London–New York várospárt illetően a felek azt is felkínálják, hogy a versenytársnak működési engedélyt nyújtanak a New York-i JFK repülőtéren azokra az időkre, amelyek megegyeznek az érintett londoni repülőtéren kiadott résidőkkel. Ez az ajánlat több feltételtől függ, például attól, hogy a versenytárs minden elvárható erőfeszítést megtett azért, hogy az általános résidőkiosztás keretében megszerezze a szükséges résidőket.
- non-stop piacra lépők elsőbbséget élveznek az útmegszakításos járatokat üzemeltető piacra lépőkkel szemben.
- b) *Kombinált díjszabásra irányuló megállapodások* megkötése a versenytársakkal a 11. pontban felsorolt várospárokra. A London–Chicago, London–New York és Madrid–Miami útvonalak esetében a felek ezeket a megállapodásokat a prémium piac utasaira korlátozhatják (a meghatározáshoz lásd a 8. pontot). Az erre alkalmas versenytársak a szóban forgó útvonalon non-stop szolgáltatást nyújtó, és az útvonal két végpontján elosztóközpontot nem működtető versenytársak.
- c) *Csatlakozó járatokra speciális prorátá-megállapodások* megkötése a 11. pontban felsorolt várospárokra. Alkalmas versenytársak 1. a szolgáltatásaikat elindító vagy kiterjesztő légitársaságok, függetlenül attól, hogy igénybe veszik-e a felek által rendelkezésre bocsátott résidőt, és 2. a London–Chicago, London–New York és Madrid–Miami útvonalakon már jelen lévő, a szóban forgó útvonalon non-stop járatot működtető versenytársak. Ezekkel a versenytársakkal speciális prorátá-megállapodások köthetők, amennyiben nem működtetnek elosztóközpontot az útvonal két végpontján.
- d) *Törzsutas programjaik* megnyitása a 11. pontban felsorolt várospárokon az útvonalon szolgáltatását elindító vagy kiterjesztő versenytárs előtt, amennyiben az ilyen versenytárs nem rendelkezik hasonló programmal és nem vesz részt a felek egyik programjában sem.
- (13) A felek felajánlják továbbá, hogy a kötelezettségvállalások teljesítésének ellenőrzését egy megbízottra ruházzák. Amennyiben az új piacra lépő és a felek nem jutnak egyezségre a kötelezettségvállalások tekintetében, a felek vitarendezési eljárást ajánlanak fel, ennek keretében választott bíróság hozza meg végső döntést a kérdésben.
- (14) Tekintettel az Egyesült Államok Közlekedési Minisztériumának párhuzamosan zajló vizsgálatára, valamint a Bizottság és a minisztérium közötti, a 2007. április 30-i EU–USA légiközlekedési megállapodás II. melléklete szerinti együttműködésre, a kötelezettségvállalások biztosítják a minisztérium szoros bevonását az eljárás egészébe. A Bizottság konzultál a minisztériummal és figyelembe veszi annak véleményét az eljárás meghatározó szakaszában. A minisztérium, azt követően, hogy külön megvizsgálta a tervezett összefonódást, fenntarthatja magának a jogot, hogy megbízottat engedélyezzen.

#### 4. FELHÍVÁS ÉSZREVÉTELEK MEGTÉTELÉRE

- (15) Az erre az értesítésre benyújtott észrevételektől függően a Bizottság az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerinti határozatot kíván elfogadni, mellyel a fent összegzett kötelezettségvállalásokat 10 éves időszakra kötelezővé teszi attól a naptól kezdődően, hogy a feleket értesítették a

A IATA 2013. évi nyári menetrendi időszakától kezdődően a felek az útmegszakításos járatokat üzemeltető piacra lépők számára is rendelkezésre bocsátják a London–Dallas és London–Miami várospárok vonatkozásában az esetlegesen felhasználatlan résidőket, bár a

Bizottság határozatáról. Amennyiben az ezen értesítésre benyújtott észrevételek a kötelezettségvállalások lényeges módosulását eredményezik, új értesítést tesznek közzé az 1/2003/EK rendelet 27. cikkének (4) bekezdése szerint.

- (16) Az 1/2003/EK rendelet 27. cikkének (4) bekezdésének megfelelően a Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a javasolt kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban. Ezen észrevételeknek e közzététel napjától számított egy hónapon belül be kell érkezniük a Bizottsághoz. A Bizottság felkéri továbbá az érdekelt harmadik feleket arra, hogy nyújtsák be észrevételeik betekintheső változatát is, amelyből az üzleti titkokat és egyéb bizalmas információt törölték és adott esetben betekintheső összefoglalóval vagy az „üzleti titok” vagy

„bizalmas” szóval helyettesítették. Az indokolható kéréseket a Bizottság figyelembe veszi.

- (17) Az észrevételeket a „Case COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia” hivatkozási szám feltüntetésével lehet a Bizottsághoz eljuttatni e-mailen (e-mail: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu), faxon (faxszám +32 22950128) vagy postai úton a következő címre:

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