

**Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise**  
**ze dne 23. května 2013**  
**týkající se řízení podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie**  
**(Věc AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada)**

(oznámeno pod číslem C(2013) 2836 final)

(Pouze anglické znění je závazné)

(2013/C 201/09)

Dne 23. května 2013 Komise přijala rozhodnutí týkající se řízení podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie. V souladu s článkem 30 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 <sup>(1)</sup> Komise tímto zveřejňuje jména stran a hlavní obsah rozhodnutí, přičemž bere v úvahu oprávněný zájem podniků na ochraně jejich obchodního tajemství.

### Úvod

- (1) Rozhodnutím se stávají právně závaznými závazky nabídnuté podniky Air Canada (AC), United Airlines, Inc. (UA) <sup>(2)</sup> a Deutsche Lufthansa AG (LH) (společně „strany“) podle článku 9 nařízení (ES) č. 1/2003 v rámci řízení podle článku 101 Smlouvy. Rozhodnutí se týká dohody (dále jen „dohoda A++“) uzavřené mezi stranami v souvislosti se založením společného podniku s dělením příjmů (dále jen „společný podnik A++“) a zahrnující mimo jiné veškeré služby osobní letecké dopravy poskytované stranami na trasách mezi Evropou a Severní Amerikou.

### Postup

- (2) Komise dne 8. dubna 2009 zahájila formální řízení s cílem přijmout rozhodnutí podle kapitoly III nařízení (ES) č. 1/2003. Dne 10. října 2012 přijala Komise předběžné posouzení.
- (3) Strany dne 11. prosince 2012 nabídly závazky, kterými reagují na předběžné výhrady Komise na relevantním trhu. Dne 21. prosince 2012 bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněno oznámení podle čl. 27 odst. 4 nařízení (ES) č. 1/2003, ve kterém byl shrnut případ a nabídnuté závazky a byly vyzvány zúčastněné třetí strany, aby podaly své připomínky. Na základě připomínek obdržených od třetích stran předložily strany dne 15. května 2013 podepsanou verzi konečných závazků.
- (4) Dne 7. května 2013 byl konzultován Poradní výbor pro restriktivní praktiky a dominantní postavení, který vydal kladné stanovisko. Dne 8. května 2013 vydal svou závěrečnou zprávu úředník pro slyšení.

### Obavy vyjádřené v předběžném posouzení

Posouzení podle čl. 101 odst. 1 a 3 Smlouvy

- (5) Komise v předběžném posouzení ze dne 10. října 2012 vyjádřila předběžné obavy, že spolupráce stran podle dohody A++ může svým účelem i dopadem omezit hospodářskou soutěž na prémiovém trhu <sup>(3)</sup> na trase Frankfurt–New York.
- (6) Komise zaujala předběžné stanovisko, že dohoda A++ je svou samotnou povahou zaměřena na omezení hospodářské soutěže a má potenciál tohoto omezení dosáhnout. Důvodem je, že spolupráce stran v rámci společného podniku A++ zcela vyloučila hospodářskou soutěž mezi těmito stranami, pokud jde o hlavní parametry hospodářské soutěže, jako jsou cena a kapacita. V rámci společného podniku s dělením příjmů a vzájemným společným využíváním letadel byly zájmy jednotlivých partnerských leteckých společností nahrazeny společným zájmem a prospěchem společného podniku.
- (7) Komise rovněž zastává předběžné stanovisko, že spolupráce stran v rámci dohody A++ vedla k citelným negativním účinkům na prémiové cestující na trase Frankfurt–New York, neboť hospodářská soutěž, která před spoluprací v rámci společného podniku A++ probíhala mezi podniky LH a CO, vzhledem ke značným překážkám vstupu na trh a rozšíření působení s největší pravděpodobností nebude nahrazena hospodářskou soutěží se soutěžiteli stran.
- (8) Podle předběžného stanoviska Komise tedy spolupráce stran v rámci dohody A++ na trase Frankfurt–New York, pokud jde o prémiové cestující, není slučitelná s ustanovením čl. 101 odst. 1 Smlouvy.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.

<sup>(2)</sup> V roce 2010 se podniky Continental Airlines (CO) a United Air Lines spojily (věc COMP/M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines). Spojení obou podniků bylo dokončeno 31. března 2013. Do data dokončení spojení podniků byl podnik CO jednou ze stran antimonopolního šetření v této věci.

<sup>(3)</sup> Prémiový trh zahrnuje cestující, kteří si kupují letenky v první třídě, letenky ve třídě business nebo flexibilní letenky v ekonomické třídě.

- (9) Strany argumentovaly, že dohoda A++ zvyšuje efektivnost jak na straně cestujících na dotčené trase, tak na straně cestujících na souvisejících trasách navazujících na oba konce dotčené trasy. Komise se rozhodla rozšířit test o zvýšení efektivnosti mimo trh, jež je uvedeno v bodě 43 pokynů o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy. V rámci tohoto rozšířeného testu lze při posouzení hospodářské soutěže vzít v úvahu zvýšení efektivnosti na souvisejících trzích, pokud je přínosem pro spotřebitele, kteří jsou současně spoluprací poškozeni. Toto posouzení tedy nezahrnuje vyvážení poškození jedné skupiny zákazníků v prospěch jiné skupiny zákazníků.
- (10) V rámci rozšířeného testu by strany měly nejprve prokázat, že dotčená trasa a navazující trasy na obou jejích koncích spolu souvisejí. Je třeba prokázat značný průnik skupin spotřebitelů, kteří cestují na dotčené trase a na těchto souvisejících navazujících trasách, a skutečnost, že dojde ke zvýšení efektivnosti na souvisejících navazujících trasách v obou směrech. Zadruhé by strany měly kvantifikovat zvýšení efektivnosti na souvisejících navazujících trasách na straně spotřebitelů, kteří cestují také na dotčené trase. Nakonec je třeba ověřit, zda údajné zvýšení efektivnosti (na trhu i mimo něj) splňuje všechny ostatní podmínky v čl. 101 odst. 3 Smlouvy, pokud jde o zvýšení efektivnosti, přiměřený podíl spotřebitelů na ziscích, nezbytnost omezení a nemožnost vyloučit hospodářskou soutěž.
- (11) V návaznosti na posouzení zvýšení efektivnosti předloženého stranami v rámci rozšířeného testu však byl učiněn závěr, že podle čl. 101 odst. 3 Smlouvy úroveň prokázaného zvýšení efektivnosti (na trhu i mimo něj) pravděpodobně nepostačí k převážení pravděpodobně značných negativních účinků vyplývajících z omezení hospodářské soutěže podle čl. 101 odst. 1 Smlouvy.

#### Počáteční a konečné závazky

- (12) Strany dne 11. prosince 2012 nabídly závazky, kterými reagují na předběžné výhrady Komise týkající se prémiových cestujících na trase Frankfurt–New York. Strany nabídly, že:

- a) na letišti ve Frankfurtu a/nebo na letišti JFK/Newark Liberty – podle toho, co zvolí soutěžitel – uvolní kombinace příletových a odletových časů tak, aby bylo možné provozovat až jednu další denní frekvenci (a až tři denní frekvence, pokud by byly služby stávajících soutěžitelů na trase zrušeny). Tato nabídka má řadu podmínek, mimo jiné musí soutěžitel vyčerpat veškeré rozumné úsilí k tomu, aby získal potřebný letištní čas cestou běžného procesu přidělování letištních časů. Strany rovněž nemusejí uvolnit více než jeden letištní čas na letišti JFK v New Yorku;

- b) se soutěžiteli uzavřou dohody o možnosti kombinovat ceny pro prémiové cestující<sup>(1)</sup>. Způsobilými soutěžiteli jsou všichni soutěžitelé, kteří provozují nebo začali provozovat nové přímé lety na trase Frankfurt–New York, popřípadě zvýšili jejich počet, a neprovozují dopravní uzel/významné letiště na obou koncích trasy;
- c) uzavřou zvláštní dohody pro-rata z dopravy s počátkem a cílem v Evropě/Izraeli nebo v Severní Americe/Karibiku/Střední Americe, pokud část cesty zahrnuje trasu Frankfurt–New York<sup>(2)</sup>. Způsobilými soutěžiteli jsou všichni soutěžitelé, kteří provozují nebo začali provozovat nové přímé lety na trase Frankfurt–New York, popřípadě zvýšili jejich počet, a neprovozují, ani ve spojení s ostatními partnery své aliance, dopravní uzel/významné letiště na obou koncích trasy Frankfurt–New York;
- d) otevřou své věrnostní programy soutěžitelům, kteří na trase začínají nabízet služby nebo zvyšují jejich počet, pokud tito soutěžitelé nenabízejí srovnatelný vlastní program a neúčastní se žádného věrnostního programu stran.

- (13) Strany rovněž navrhují pověřit kontrolou dodržování těchto závazků správce. V případě sporu mezi stranami a novým účastníkem trhu, pokud jde o závazky, nabízejí strany postup pro řešení sporů, v rámci nějž věc s konečnou platností rozhodne rozhodčí soud.

- (14) Jako odpověď na připomínky k tržnímu testu předložily strany dne 15. května 2013 podepsanou verzi konečných závazků. Vedle několika technických úprav a upřesnění se tyto revidované závazky liší od původně nabídnutých závazků zejména rozsahem závazku uzavřít zvláštní dohody o poměrném rozdělování zisků. Rozsah závazku byl rozšířen z patnácti na dvacet tras, na nichž strany za určitých podmínek soutěžitelům nabídnou přístup ke své návazné dopravě.

#### Posouzení a proporcionalita nabízených závazků

- (15) Závazky jsou ve své konečné podobě dostatečné na to, aby odstranily předběžné obavy vyjádřené Komisí v předběžném posouzení, aniž by byly nepřiměřené. Závazky

<sup>(1)</sup> Dohoda o možnosti kombinovat ceny umožňuje soutěžitelům (nebo cestovním kancelářím) nabídnout prémiovým cestujícím zpáteční let, který je tvořen přímým letem zajišťovaným jedním směrem jednou ze stran a druhým směrem dotčným soutěžitelem.

<sup>(2)</sup> Zvláštní dohody pro-rata umožňují zainteresovaným leteckým společnostem získat od stran příznivé podmínky pro přepravu cestujících na letech provozovaných stranami na krátké vzdálenosti v Evropě a Severní Americe (a ve vybraných dalších zemích) a naplnit tak své vlastní transatlantické lety na trase Frankfurt–New York, na něž tito cestující přestoupí.

usnadňují vstup na trh nebo rozšíření působení na trase Frankfurt–New York, pokud jde o prémiové cestující, neboť snižují překážky vstupu na trh nebo rozšíření působení a posilují stávající služby soutěžitelů. Jejich cílem je poskytnout soutěžitelům lepší přístup k návazné dopravě a možnost uzavřít se stranami dohody o možnosti kombinovat ceny a dohody o spolupráci v rámci věrnostních programů.

- (16) Pokud jde o letištní časy, považuje Komise rozsah konečných závazků za dostatečný a přiměřený, aby závazky byly dostatečně účinné a atraktivní, a byly tedy skutečně využívány. Platí to zejména v kombinaci s dalšími prvky konečných závazků, například dohodami o možnosti kombinovat ceny a zvláštními dohodami pro-rata. Závazek týkající se kombinování cen zmírní častou nevýhodou soutěžitelů vůči stranám, neboť těmto soutěžitelům umožní nabídnout více kombinovaných frekvencí. Zvýší tak atraktivitu služeb soutěžitelů pro prémiové cestující, tudíž na

straně stávajících soutěžitelů zlepší dlouhodobou udržitelnost a novým soutěžitelům zmírní překážky vstupu na trh. Závazek související se zvláštními dohodami pro-rata umožní novým účastníkům trhu za výhodných podmínek získat na obou koncích trasy potřebný přístup k návazné dopravě provozované stranami. Sniží se tak výhoda dopravního uzlu, kterou mají strany vůči novým účastníkům trhu, a zvýší se motivace soutěžitelů pro vstup na trh.

#### Závěr

- (17) Závazky navržené podniky se tímto rozhodnutím stávají pro tyto podniky právně závazné.
- (18) Vzhledem ke konečným závazkům nabídnutým stranami Komise shledává, že již neexistují žádné důvody pro zásah z její strany. Rozhodnutí je závazné po dobu deseti let od data jeho přijetí.