

Usługi portów lotniczych w UE

i w Polsce a prawo konkurencji

Naport z badań

Dr Agata Jurkowska

Centrum Studiów Antymonopolowych i
Regulacyjnych, Wydział Zarządzania UW

Zakres badań

- I. Rynki usług portów lotniczych w świetle doświadczeń orzeczniczych
- II. Świadczenie usług portów lotniczych w UE i w Polsce w świetle prawa konkurencji i praktyki jego stosowania
 1. Stosowanie reguł konkurencji wobec zarządzających portami lotniczymi
 2. Prewencyjna kontrola koncentracji
 3. Pomoc publiczna

Material badawczy

- Wyroki sądów UE (12)
- Decyzje Komisji Europejskiej (66)
- Wyroki polskich sądów (3)
- Decyzje Prezesa UOKiK (5)
- Decyzje organów ochrony konkurencji innych państw (incydentalnie)

Rynki usług portów lotniczych

(I)

- Usługi aeronautyczne portów lotniczych
 - Rynek usług zarządzania infrastrukturą portu lotniczego
 - Rynki usług obsługi naziemnej
- Usługi komercyjne portów lotniczych np.:
 - Rynek usług najmu powierzchni komercyjnych
 - Rynek usług parkingowych
 - Rynek usług reklamowy



Rynki usług portów lotniczych (II)

- Największe prawdopodobieństwo dopuszczania się praktyk ograniczających konkurencję przez podmiot zarządzający portem lotniczym - rynki usług aeronautycznych
- Relatywnie mniejsze prawdopodobieństwo wystąpienia praktyk ograniczających konkurencję - rynki usług komercyjnych

Rynki usług portów lotniczych (III)

- Najwyższy stopień siły rynkowej powstaje na rynkach tych usług, które nie mogą być efektywnie zastąpione, gdyż wykorzystują one „twardą” infrastrukturę.
- Umiarkowana możliwość kreowania siły ekonomicznej na rynkach usług związanych z obsługą pasażerów.

Rynki usług portów lotniczych (IV)

- Regionalne porty lotnicze a „duże” porty

Porty regionalne konkurują między sobą o użytkowników niskokosztowych.

Duże porty lotnicze konkurują między sobą o połączenia długodystansowe, realizowane przez lotniska węzłowe (*hubs*).



Praktyki ograniczające konkurencję

Zarządzanie portem lotniczym = działalność gospodarcza, podlegająca regułom ochrony konkurencji

2 poziomy regulacji:

UE (art. 101-102 TFUE)

Polska (art. 6-9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów)

Zarządzający portami lotniczymi nie mogą w zasadzie powołać się na art. 106 ust. 2 TFUE (stosowanie reguł konkurencji wobec przedsiębiorstw wyposażonych w prawa wyłączne lub specjalne)

Nadużywanie pozycji dominującej

- Zarządzający portami lotniczymi częściej dopuszczają się antykonkurencyjnych praktyk jednostronnych (nadużywanie pozycji dominującej)
 - narzucanie nieuczciwych cen (sprawa *Aeroporti di Roma* - opłata za tankowanie paliwa)
 - dyskryminacja (sprawa *C-70/99 Komisja v. Portugalia* - różnicowanie podatków dla lotów krajowych i wewnątrz UE; sprawa *Vilnius International Airport* - odmowa udostępnienia infrastruktury w zakresie usług tankowania paliwa)

Antykonkurencyjne porozumienia

- Porozumienia horyzontalne (alianse portów lotniczych)
- Porozumienia wertykalne (np. alianse portów lotniczych i przewoźników)
- Możliwość korzystania z wyłączeń spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (art. 101 ust. 3 TFUE, art. 8 uokik)

Przeciwdziałanie antykonkurencyjnym praktykom

- Brak możliwości stworzenia abstrakcyjnej strategii przeciwdziałania podejmowaniu antykonkurencyjnych praktyk
- **Analiza antymonopolowa:**
 - (1) wyznaczenie rynku właściwego
 - (2) analiza poszczególnych przesłanek zakazu praktyk ograniczających konkurencję
 - (3) analiza ewentualnych możliwości wyłączenia

Koncentracja

- Mniejsza dynamika koncentracji między portami lotniczymi niż między przewoźnikami
- Koncentracja zazwyczaj w formie przejęcia wspólnej kontroli lub utworzenia nowych wspólnych przedsiębiorstw
- Przejęcia w ramach procesów prywatyzacyjnych
- 21 przypadków koncentracji zbadanych przez KE – tylko 1 odwołanie

Pomoc publiczna (I)

- Wsparcie publiczne dla rozwoju infrastruktury portów lotniczych (wytyczne z 2005 r.) - **brak zastrzeżeń**
- Pomoc dla przewoźników powiązana z rozwojem portów lotniczych oraz pomoc w postaci finansowania bieżącej działalności portów lotniczych - **przedmiot szczegółowych badań Komisji (sprawa Ryanair; sprawa DHL-Halle)**

Pomoc publiczna (II)

- Jeśli port lotniczy zachowuje się jak prywatny inwestor, wsparcie publiczne nie stanowi pomocy publicznej
- Jeśli nie spełniony TPI, pomoc obowiązkowo notyfikowana
 - samoocena pomocy (test legalności; przejrzysty i niedyskryminacyjny charakter pomocy i sposobu jej udzielania)

Pomoc publiczna (III)

- Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego - brak zastosowania zakazu pomocy publicznej
- Pomoc w ramach PO IŚ - „bezpieczna”



Dziękuję za uwagę

**Centrum Studiów Antymonopolowych i
Regulacyjnych**

Ul. Szturmowa 1/3, pok. B-309

02-678 Warszawa

csair@mail.wz.uw.edu.pl