

II

*(Komunikaty)*KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

**Komunikat Komisji opublikowany na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003
w sprawie AT. 40735 – Dystrybucja biletów kolejowych online w Hiszpanii**

(2023/C 224/01)

1. Wprowadzenie

- (1) Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu ⁽¹⁾ Komisja może zdecydować – w przypadkach, w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestania naruszenia i gdy zainteresowane strony zaproponują zobowiązania uwzględniające zastrzeżenia wyrażone przez Komisję we wstępnej ocenie – o nadaniu tym zobowiązaniom mocy wiążącej dla przedsiębiorstw. Decyzja taka może zostać przyjęta na czas określony i oznacza, że nie ma już dalszych podstaw do podejmowania działań przez Komisję. Zgodnie z art. 27 ust. 4 wspomnianego rozporządzenia Komisja publikuje zwięzłe streszczenie sprawy i zasadniczą treść zobowiązań. Zainteresowane strony mogą przedłożyć swoje uwagi w wyznaczonym przez Komisję terminie.

2. Streszczenie sprawy

- (2) W dniu 28 kwietnia 2023 r. Komisja wszczęła postępowanie w rozumieniu art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. przeciwko przedsiębiorstwom Renfe-Operadora, E.P.E i Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (zwanym dalej łącznie „Renfe”) w sprawie domniemanego naruszenia art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Tego samego dnia Komisja przyjęła wstępną ocenę w rozumieniu art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
- (3) We wstępnej ocenie przedstawiono obawy Komisji, że przedsiębiorstwo Renfe mogło nadużyć swojej pozycji dominującej poprzez odmowę dostarczania wszystkich treści i danych w czasie rzeczywistym platformom biletowym prowadzonym przez osoby trzecie ⁽²⁾ działającym w Hiszpanii. Treść odnosi się do wszystkich rodzajów biletów, zniżek i funkcji (np. możliwości rozpatrywania wniosków klientów o zwrot kosztów). Dane w czasie rzeczywistym odnoszą się do informacji związanych z usługami kolejowego transportu pasażerskiego obsługiwanymi przez Renfe i mogą dotyczyć okresu poprzedzającego podróż (np. numer peronu), samej podróży (np. zakłócenia) lub okresu po zakończeniu podróży (np. informacje o opóźnieniach, które są potrzebne do złożenia wniosku o zwrot kosztów).

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 81 i 82 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 101 i 102 TFUE. Treść tych dwóch grup postanowień jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszego zawiadomienia odniesienia do art. 101 i 102 TFUE należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia do art. 81 i 82 Traktatu WE.

⁽²⁾ Platformy biletowe prowadzone przez osoby trzecie zdefiniowano w proponowanych zobowiązaniach jako każde przedsiębiorstwo, które dystrybuuje bilety kolejowe wśród klientów indywidualnych lub korporacyjnych w Unii Europejskiej za pośrednictwem aplikacji dostępnych np. Apple App Store lub Google Play Store lub za pośrednictwem strony internetowej. Przedsiębiorstwa, które nie oferują klientom funkcji rezerwacji i płatności (tj. usługa metawyszukiwania przekierowuje klientów na stronę internetową Renfe), nie są uznawane za platformy biletowe prowadzone przez osoby trzecie i w związku z tym nie są objęte proponowanymi zobowiązaniami.

- (4) Zgodnie ze wstępną oceną Renfe zajmuje pozycję dominującą (i) na rynku wyższego szczebla w zakresie świadczenia usług kolejowego transportu pasażerskiego w Hiszpanii, gdzie Renfe realizuje pasażerskie przewozy kolejowe, oraz (ii) na rynku niższego szczebla dystrybucji kolejowych biletów pasażerskich w Hiszpanii, gdzie Renfe prowadzi działalność za pośrednictwem strony internetowej Renfe, aplikacji Renfe i platformy mobilności Renfe „dōcō”. Na tym rynku niższego szczebla Renfe konkuruje z platformami biletowymi prowadzonymi przez osoby trzecie (tj. internetowymi biurami podróży lub przedsiębiorstwami zarządzającymi podróżami).
- (5) We wstępnej ocenie Komisja uznała, że Renfe mogło nadużyć swojej pozycji dominującej, naruszając art. 102 Traktatu, odmawiając udzielenia platformom biletowym prowadzonym przez osoby trzecie żądanego dostępu do pełnych treści i danych w czasie rzeczywistym, które są dostępne we własnych internetowych kanałach dystrybucji Renfe, co mogło utrudnić tym platformom tworzenie własnego produktu, innowacyjność i skuteczną konkurencję na rynku niższego szczebla usług internetowych w zakresie sprzedaży biletów kolejowych w Hiszpanii.

3. Zasadnicza treść zaproponowanych zobowiązań

- (6) Renfe nie uznaje, by naruszyło przepisy prawa konkurencji, i nie zgadza się ze wstępnymi zastrzeżeniami wyrażonymi przez Komisję w ocenie wstępnej, niemniej jednak zaproponowało zobowiązania zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w celu uwzględnienia zastrzeżeń Komisji dotyczących konkurencji.
- (7) Najważniejsze elementy zobowiązań zaproponowanych przez Renfe są następujące:
- a) Renfe zobowiązuje się udostępnić platformom biletowym prowadzonym przez osoby trzecie wszystkie treści i dane w czasie rzeczywistym ⁽³⁾, które są dostępne w dniu wejścia w życie ⁽⁴⁾ lub które mogą stać się dostępne na dowolnym z jego własnych kanałów internetowych, w tym na platformie mobilności dōcō, po dacie wejścia w życie. Zobowiązania Renfe byłyby zatem dynamiczne i nie ograniczałyby się do treści lub danych w czasie rzeczywistym już dostarczonych przez Renfe za pośrednictwem jego własnych kanałów internetowych.
- b) Aby zrealizować zobowiązania, Renfe zobowiązuje się do udostępnienia platformom biletowym prowadzonym przez osoby trzecie wszelkich treści Renfe lub danych w czasie rzeczywistym dostępnych na własnych kanałach internetowych Renfe lub na platformie mobilności Renfe (takiej jak dōcō) w dniu wejścia w życie, najpóźniej do dnia 29 lutego 2024 r. W drodze wyjątku, w przypadku treści lub danych w czasie rzeczywistym, które wymagają wszczęcia procedury przetargowej w celu zapewnienia dostępu platformom biletowym prowadzonym przez osoby trzecie, Renfe zobowiązuje się do udzielenia dostępu do takich treści lub danych w czasie rzeczywistym najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r.; jednak (i) informacje w czasie rzeczywistym na temat planowanych zdarzeń mających wpływ na bilety, które zostały już sprzedane, będą dostępne do dnia 30 listopada 2024 r. oraz (ii) do dnia 31 grudnia 2024 r. dostępne będą bilety na pociągi luksusowe i turystyczne.
- c) W odniesieniu do treści Renfe lub danych w czasie rzeczywistym, które mogą stać się dostępne dla platform biletowych prowadzonych przez osoby trzecie po dacie wejścia w życie, aby umożliwić takim platformom przygotowanie ich systemów informatycznych, Renfe zobowiązuje się do jednoczesnego zgłaszania z czteromiesięcznym wyprzedzeniem platformom biletowym prowadzonym przez osoby trzecie oraz własnej platformie dōcō wszelkich nowych treści Renfe lub danych w czasie rzeczywistym, a także do przekazywania wszystkim w tym samym czasie specyfikacji technicznych wymaganych do dostosowania ich systemów z jednomiesięcznym wyprzedzeniem do dnia 31 grudnia 2024 r. i z dwumiesięcznym wyprzedzeniem po dniu 31 grudnia 2024 r. Jednocześnie termin wcześniejszego powiadomienia ma na celu zapewnienie zgodności ze zobowiązaniami opisanymi w lit. b) dotyczącymi dostępu do treści i danych w czasie rzeczywistym dostępnych na własnych internetowych kanałach Renfe, które to treści i dane w dniu wejścia w życie nie są jeszcze dostępne na platformach biletowych prowadzonych przez osoby trzecie. Termin dwumiesięczny miałby zastosowanie do przyszłych treści i danych w czasie rzeczywistym (treści i dane w czasie rzeczywistym, które nie są dostępne na własnych kanałach internetowych Renfe w dniu wejścia w życie).
- d) Renfe zobowiązuje się nie wymagać od platform biletowych prowadzonych przez strony trzecie maksymalnego średniego miesięcznego stosunku między liczbą zapytań a liczbą rezerwacji (wskaźnik Look-to-Book, „L2B”) ⁽⁵⁾ niższego od 140. Minimalna wartość maksymalnej średniej miesięcznej L2B byłaby okresowo poddawana przeglądowi i może być zmieniana przez Komisję na wniosek Renfe. W uzasadnionych przypadkach, jeżeli platforma biletowa prowadzona przez strony trzecie przekroczyła wskaźnik L2B, Renfe może zawiesić dostęp platformy do swojego systemu informatycznego.

⁽³⁾ Treści Renfe i dane w czasie rzeczywistym zdefiniowano w sekcji A zobowiązań.

⁽⁴⁾ Datą wejścia w życie jest dzień, w którym Renfe otrzyma formalne powiadomienie o decyzji w sprawie zobowiązań.

⁽⁵⁾ Współczynnik L2B to stosunek liczby zapytań („look”) związanych ze sprzedażą biletów do systemu sprzedaży biletów Renfe do liczby rzeczywistej sprzedaży („book”) dokonanej w danym okresie.

- e) Renfe zobowiązuje się do osiągnięcia maksymalnego poziomu błędu ⁽⁶⁾ wynoszącego 14,23 %. Ta maksymalna wartość byłaby okresowo poddawana przeglądowi i może być zmieniana przez Komisję na wniosek Renfe. W przypadku niezgodności z maksymalnym poziomem błędu Renfe zobowiązuje się do podjęcia niezbędnych wysiłków w celu przeanalizowania przyczyn i wdrożenia niezbędnych środków technicznych w celu ich jak najszybszego usunięcia.
 - f) Renfe zobowiązuje się do wyznaczenia powiernika ds. monitorowania, który będzie monitorował realizację zobowiązań i składał Komisji sprawozdania na ten temat przez okres dziesięciu lat.
 - g) Renfe zobowiązuje się w żaden sposób nie obchodzić ani nie próbować obejść zobowiązań bezpośrednio lub pośrednio poprzez jakiegokolwiek działanie lub zaniechanie.
 - h) Zobowiązania pozostają w mocy przez czas nieokreślony, począwszy od daty wejścia w życie.
- (8) Pełna wersja zobowiązań została opublikowana w języku angielskim na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji:
https://ec.europa.eu/competition-policy/index_en

4. Zaproszenie do zgłaszania uwag

- (9) Po zbadaniu rynku Komisja zamierza przyjąć – na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 – decyzję uznającą za wiążące zobowiązania streszczone powyżej i opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji.
- (10) Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2003 Komisja wzywa zainteresowane strony trzecie do zgłaszania uwag na temat zaproponowanych zobowiązań. Komisja musi otrzymać wspomniane uwagi nie później niż w terminie sześciu tygodni od daty niniejszej publikacji. Zainteresowane strony trzecie są również proszone o przedłożenie nieopatrzonej klauzulą poufności wersji swoich uwag, z której usunięto tajemnice handlowe oraz pozostałe informacje poufne oraz zastąpiono je nieopatrzoną klauzulą poufności streszczeniem lub słowami „tajemnica handlowa” lub „poufne”.
- (11) Odpowiedzi i uwagi powinny być zasadne i przedstawiać istotne fakty. Jeśli stwierdzą Państwo istnienie problemu dotyczącego jakiegokolwiek części zaproponowanych zobowiązań, Komisja prosi o zasugerowanie możliwego rozwiązania.
- (12) Uwagi z dopiskiem zawierającym numer referencyjny **AT.40735 Online rail ticket distribution in Spain** można przesyłać do Komisji pocztą elektroniczną (na adres: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu) lub listownie na poniższy adres:

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

⁽⁶⁾ Wskaźnik błędu to stosunek liczby niezrealizowanych rezerwacji do liczby wszystkich rezerwacji złożonych w systemie sprzedaży biletów Renfe w danym okresie.