

Antitrust Aviation Seminar, 12 października 2016 r.

12 października 2016 r. na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego odbyło się seminarium lotnicze *Antitrust Aviation Seminar*. Wydarzenie to zostało zorganizowane przez Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych (CARS) Wydziału Zarządzania pod patronatem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przy wsparciu Polskich Linii Lotniczych „LOT”.

Głównym celem seminarium było zapoznanie gości z polityką antymonopolową oraz odpowiednimi regulacjami prawnymi w lotnictwie cywilnym z perspektywy tak naukowej, jak i praktycznej w przestrzeni amerykańskiej i europejskiej.

Na seminarium wygłosili referaty wybitni specjaliści reprezentujący świat akademicki oraz sektor lotniczy: prof. Michael Jacobs (Uniwersytet DePaul, Chicago), prof. Marek Żylicz, dr Izabella Szymajda-Wojciechowska (wiceprezes, Urząd Lotnictwa Cywilnego), dr Agnieszka Kunert-Diallo (compliance officer, PLL „LOT”), dr Filip Czernicki (Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”) oraz moderator – dr Jan Walulik (CARS).

Seminarium w języku angielskim przebiegało w następujący sposób: w godz. 14.00–15.00 trwała sesja nieformalna, w trakcie której goście mieli poznać prelegentów. O godz. 15.00 dr Jan Walulik otworzył część oficjalną i przedstawił wszystkich panelistów. Następnie prelegenci zabrali głos. Pierwszym przemawiającym był Prof. Jacobs, który omówił deregulację w sektorze lotnictwa w Stanach Zjednoczonych wprowadzoną przez ustawę z 1979 r. Akt ten m.in. ułatwił łączenia między liniami lotniczymi i w efekcie do 2010 r. kilka amerykańskich linii lotniczych połączyło się w większe przedsiębiorstwa (w tym American Airlines i US Airways, United i Continental oraz Delta Air Lines i Northwest Airlines). Chociaż prof. Jacobs chwalił to rozwiązanie za jego olbrzymi wpływ na konkurencję na rynku lotniczym, to wskazał także na kilka problemów związanych z tworzeniem się oligopolu na skutek połączeń przewoźników, tj.: dostępu do określonych lotów, osiągalności miejsc w samolotach, wstępowania do sojuszków oraz pojemności lotnisk.

Kolejną osobą przedstawiającą referat był prof. Marek Żylicz, który podkreślił na wstępie, że konkurencja nigdy nie była głównym punktem regulacji w lotnictwie, przede wszystkim gdy chodzi o międzynarodowe organizacje rządowe. Komercyjne aspekty podróżowania drogą lotniczą były głównie domeną umów dwustronnych pomiędzy państwami i dotyczyły w szczególności cen biletów, taryf, operacji handlowych itp. Rozwiązania o zasięgu globalnym nie były w tej materii stosowane aż do lat 60. XX wieku. Dopiero wówczas IATA wprowadziła kilka regulacji wewnętrznych dotyczących standardów w usługach lotniczych.

Następnie głos zabrała dr Szymajda-Wojciechowska, a jej referat dotyczył podobieństw i różnic pomiędzy rynkami lotniczymi europejskim i amerykańskim. Pomimo iż Unia Europejska czyniła starania, aby zunifikować rynek na kontynencie, to jednak istniała pewna bariera. Regulacje pomiędzy państwami członkowskimi Unii i innymi krajami nadal musiały być oparte o umowy dwustronne. Sytuacja zmieniła się w 2002 r., kiedy to na podstawie orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, Komisja Europejska stała się władna do negocjowania w imieniu Unii umów z państwami zewnętrznymi. W konsekwencji opracowano wiele klauzul, które obecnie są stosowane. Swoją prezentację dr Szymajda-Wojciechowska zilustrowała licznymi przykładami.

W następnej kolejności referat wygłosiła dr Agnieszka Kunert-Diallo. Wskazała, że w przestrzeni europejskiej obecnie trudno jest pozostać konkurencyjną linią lotniczą, zwłaszcza jeśli działa się niezależnie. Dzisiaj, gdy dwie linie opierają się na działalności w modelach *hub-and-spoke* i *point-to-point*, każdy przewoźnik powinien starać się o związanie z większą grupą (np. sojuszem lotniczym), aby pozostać w grze. Pozytywne jest przy tym, że Komisja Europejska stwarza dość dobre warunki do funkcjonowania – w UE reformy rynku oraz rozwój linii lotniczych idą ze sobą w parze.

Ostatnią prezentację wygłosił dr Czernicki. Odnosił się do sytuacji lotnisk w Polsce i Europie. Dr Czernicki wskazał, że chociaż w przeszłości porty lotnicze postrzegano jako jednostki monopolistyczne, a więc niekonkurujące ze sobą, to obecnie sytuacja diametralnie się zmieniła – znamiona konkurencji są widoczne w każdym aspekcie ich funkcjonowania. Samo konkurowanie także podlega nadzorowi władz publicznych. Po pierwsze, opłaty lotniskowe są regularnie kontrolowane przez ULC. Oprócz tego, porty muszą przestrzegać przepisów o transparentności i efektywnej konsultacji – a zatem np. dystrybucja slotów, zwłaszcza w czasie „godzin szczytu”, oraz sprawy dot. obsługi naziemnej powinny być regulowane w sposób transparentny. Prowadzenie portu lotniczego może także stwarzać problemy związane z konkurencją. Przykładowo, dyskutowana jest kwestia czy Warszawa powinna być obsługiwana przez dwa niezależne lotniska, tak jak dzisiaj – przez lotnisko Chopina i port w Modlinie, czy też powinno się faworyzować pomysł utworzenia „duoportu” dla Warszawy i Łodzi. Dr Czernicki wzbogacił ponadto swoją wypowiedź o odnośne orzecznictwo z ostatnich lat.

Po zakończeniu przemówień goście zostali zaproszeni do zadawania pytań prelegentom i podnoszenia komentarzy do poruszanych zagadnień. Podczas sesji pytań goście poruszyli wiele kwestii dotyczących zrównoważenia pomiędzy polityką antymonopolową i regulacjami antymonopolowymi, finansowania budowy lotnisk z funduszy unijnych, roli Rozdziału 11 w sektorze lotnictwa w USA, pozycji portów regionalnych, wspierania lotnisk z budżetu i wielu innych kwestii.

Po zakończeniu sesji pytań dr Walulik oficjalnie zamknął seminarium.

Mateusz Osiecki

Doktorant, Instytut Prawa Międzynarodowego i Stosunków Międzynarodowych, Uniwersytet Łódzki;
e-mail: mateusz.w.osiecki@gmail.com