

5

Paweł Padkowski

Nadużycie pozycji dominującej przez port lotniczy jako bariera dostępu do rynku pasażerskiego transportu lotniczego

Opiekun naukowy: dr hab. Waldemar Hoff, prof. ALK



Paweł Padkowski

Student III roku prawa na Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie oraz od 2019 r. pilot zawodowy samolotowy. Dwukrotny laureat Stypendium Rektora ALK za średnią ocen, laureat Stypendium Fundacji Koźmińskich oraz zdobywca nagrody Prezesa Zarządu w ramach LOT Summer Internship 2023.

Abstrakt

Przedmiotem niniejszego artykułu są mechanizmy stosowane przez porty lotnicze, które stanowią nadużycie ich pozycji dominującej na danym rynku właściwym. Rozważania obejmują europejski rynek usług lotniczych oraz wybrane rynki pozaeuropejskie. Pierwszym z zagadnień poddanych pod rozważania będzie odpowiednie wyznaczenie rynku właściwego dla lotniska oraz skonfrontowanie efektów rozważań z podejściem stosowanym w tej sprawie przez Komisję Europejską. Kolejnym elementem będzie zdefiniowanie nadużycia pozycji dominującej przez port lotniczy w świetle art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Następnie przedstawione zostaną przejawy nadużycia pozycji dominującej. Przedostatnim elementem będzie identyfikacja barier, które lotniska tworzą wobec przewoźnika lotniczego, ze szczególnym naciskiem na możliwe praktyki antykonkurencyjne. Elementem końcowym będzie ocena obecnego systemu oraz odniesienie się do proponowanych zmian legislacyjnych mogących stanowić barierę rozwoju transportu lotniczego w Europie.

W odniesieniu do powyższej problematyki autor stawia następujące tezy:

1. Zdefiniowanie rynku właściwego przy pomocy O&D (*Point of Origin-Point of Destination*) stosowane przez Komisję Europejską jest tylko częściowo prawidłowe w sytuacji, gdy analizie poddawany jest dostęp do pewnego konkretnego lotniska.
2. Oba podejścia do ustalania rabatów na lotniskach (tj. preferencja skali i preferencja wzrostu) spełniają większość przesłanek, na podstawie których TSUE w innych sprawach wyrokowało o ich nielegalności.

Airport's abuse of the dominant position as a barrier to access the passenger air transport market

Abstract

The subject matter of this article is abuses of dominant position and the mechanisms used by airport administration leading to the abuse upon a respective relevant market. Considerations are mainly focused on the European and selected non-EU aviation services markets. The correct designation of a relevant market for an airport is going to be the first issue taken into consideration, followed by a confrontation of the results with the approach established by the European Commission. The next step will be to precisely define the abuse of the dominant position by the airport, taking into account article 102 of the Treaty on the Functioning of the European Union. Subsequently, the symptoms of the abuse will be presented. The second to last element will be to identify the industry-specific barriers to entering into the aviation market with special emphasis on anti-competitive practices. The final element of this paper is the assessment of the existing system and a brief reference to the proposed changes in European regulations that may influence the aviation industry.

Keywords: airport, abuse of dominant position, airport charges, quantity discount.

1. Wprowadzenie

Posiadanie pozycji dominującej przez niektóre z portów lotniczych wydaje się na pierwszy rzut oka sprawą oczywistą. Siła rynkowa lotnisk węzłowych (zwanymi hubami) obsługujących nierzadko dziesiątki milionów pasażerów rocznie oraz setki tysięcy startów i lądowań zdaje się być ogromna. Jednakże wygoda, jaką dają loty bezpośrednie, sprawia, że w dzisiejszym świecie pasażerowie coraz chętniej wybierają połączenia bez przesiadki z punktu A do B realizowane najczęściej przez tanie linie lotnicze. Stanowi to rosnącą przeciwwagę dla modelu *hub and spoke* oraz rodzi nowe wyzwania związane z próbami dostosowania się tak przez przewoźników lotniczych, jak lotnisk do bardzo szybko zmieniającej się rzeczywistości.

2. Wyznaczenie rynku właściwego dla lotniska

Wyznaczenie rynku właściwego jest pierwszym, a zarazem kluczowym elementem niezbędnym do przeprowadzenia rozważań dotyczących posiadania pozycji dominującej i ewentualnego jej nadużycia przez przedsiębiorcę, którym w omawianym przypadku będzie lotnisko¹. Rynek właściwy jest obszarem, w którym przedsiębiorcy ze sobą konkurują, a na potrzeby jego zdefiniowania wyróżnia się, co do zasady, trzy aspekty. Pierwszy aspekt – asortymentowy – zwany również produktowym, to przede wszystkim zamienność (substytucyjność) produktów i/lub usług². Drugi zaś – geograficzny – to obszar, na którym warunki konkurencji są wystarczająco jednorodne, aby móc je odróżnić od innego, sąsiadującego obszaru³. Badanie aspektu produktowego rynku właściwego opiera się w przeważającej mierze na analizie substytucyjności towarów bądź usług, definiowanej z perspektywy popytu lub podaży wedle kryteriów ceny, właściwości i przeznaczenia (Kohutek i Sieradzka, 2014). Natomiast rynek właściwy w aspekcie geograficznym to obszar, na którym panują tożsame lub podobne warunki konkurencji. Jest to jednocześnie podstawowy obszar zbytu towarów bądź (w przypadku lotniska) usług danego przedsiębiorcy (Kohutek i Sieradzka, 2014). Kryteria dodatkowe, pozwalające doprecyzować określenie aspektu geograficznego rynku właściwego, to

¹ W dalszej części niniejszego artykułu nazwy „lotnisko” oraz „port lotniczy” są używane przez autora wymiennie, a wyrażenie „lotnisko” należy rozumieć zgodnie z definicją portu lotniczego zawartą w art. 2 pkt 17 Ustawy Prawo lotnicze (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 2110).

² Dz.Urz. WE C 372 z 9.12.1997 r.

³ Dz.Urz. WE C 372 z 9.12.1997 r.

rodzaj i właściwość usług, istnienie barier dostępu do rynku i możliwe preferencje konsumentów (Lorenz, 2013). Przy określaniu rynku właściwego oprócz aspektu produktowego i geograficznego wyróżnia się jeszcze wymiar czasowy⁴. Wymiar czasowy jest bardzo istotny w kontekście spraw związanych z transportem i w powyższych stanowi nieodłączny element definicji aspektu produktowego rynku właściwego (Jones i Sufrin, 2008). Z uwagi na to, że nowo powstałe lotnisko może pozbawić dotychczasowego monopolistę jego pozycji na rynku ważne jest, aby rozważyć również jego wymiar czasowy. Jeżeli znane są już ogólne przepisy definiujące kryteria niezbędne do wyznaczenia rynku właściwego, jak więc poprawnie zastosować je do tak szczególnej sytuacji jaka ma miejsce na lotnisku? Trudno jest zastosować kryteria ogólne wyznaczania rynku właściwego do tak specyficznej sytuacji jaka ma miejsce na lotnisku. Kryterium produktowym mogłaby być możliwość startu i lądowania statku powietrznego oraz rotacji pasażerów. Z pewną rezerwą przyjąć można, że każde lotnisko obsługujące regularny pasażerski ruch międzynarodowy zapewnia możliwość wykonywania operacji lotniczych najpopularniejszymi typami samolotów wąsko i szerokokadłubowych oraz dysponuje środkami wystarczającymi dla zapewnienia ich bezpieczeństwa. Z drugiej zaś strony mnogość czynników, tj. szerokość i długość pasa startowego, szerokość i układ dróg kołowania czy dopuszczalny nacisk kół samolotu na asfalt może zmniejszyć możliwość konkurencji lotniska z innym. Co więcej, to ze względu na uwarunkowania geograficzne w niektórych przypadkach można mówić o pewnej substytucyjności usług oferowanych przez porty lotnicze. To aspekt geograficzny będzie głównie determinował rynek właściwy dla portu lotniczego, przy czym sposób jego określenia może prowadzić do rozbieżnych wniosków, co w konsekwencji rodzi pytania, czy podejście O&D dotychczas stosowane przez Komisję Europejską jest właściwe. Przy określaniu rynku właściwego w sprawach związanych z transportem lotniczym Komisja Europejska używa podejścia O&D, tzn. *Point of Origin/Point of Destination*, według którego każde połączenie lotnicze między dwoma lotniskami stanowi odrębny rynek właściwy (Gremminger, 2003). O&D znajduje uzasadnienie w przypadku rozważania dopuszczalności przejęcia jednej linii lotniczej przez drugą oraz

⁴ Wymiar czasowy rynku właściwego nie został w ogóle uwzględniony w Obwieszczeniu Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji (Dz.Urz. WE C 372 z 9 grudnia 1997 r.), jednakże jego zastosowanie zauważyć można chociażby w: Wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 15 września 1998 r. w połączonych sprawach T-374/94, T-375/94, T-384/94 oraz T-388/94 *European Night Services przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*.

sojuszy linii lotniczych (Kociubiński, 2011). Takie podejście zastosowała Komisja w decyzjach dotyczących koncentracji przedsiębiorstw lotniczych⁵. Jednakże zdefiniowanie rynku właściwego przy pomocy O&D jest zdaniem autora tylko częściowo prawidłowe w sytuacji, gdy analizie poddawany jest dostęp do pewnego konkretnego lotniska. Zgodnie z podejściem stosowanym przez Komisję rynkiem właściwym będzie np. połączenie lotnicze WAW-LHR⁶. Czy zatem można uznać za substytucyjne połączenie lotnicze na trasie WMI-STN⁷? Teoretycznie oba stanowią połączenie Warszawy z Londynem, jednakże ze względu na odległość poszczególnych lotnisk od centrum miasta ich substytucyjność zdaje się mało znacząca. Zastosowanie podejścia O&D nie sprawdzi się również, jeżeli rozpatrywać będziemy lotnisko jako przedsiębiorstwo bezpośrednio wpływające na miejsce, w którym się znajduje i które może być zaangażowane w konkurencję między sobą. W literaturze wyróżniane są trzy rodzaje konkurencji, w które zaangażowany może być port lotniczy (Socorro, Betancor i de Rus, 2018). Są to odpowiednio:

1. Konkurencja pomiędzy lotniskami położonymi w niedużej odległości od siebie.
2. Konkurencja pomiędzy lotniskami obsługującymi w głównej mierze ruch turystyczny, gdzie pasażerowi nie zależy na konkretnym miejscu docelowym, a wyłącznie na rodzaju atrakcji oferowanych przez region, w którym dane lotnisko się znajduje.
3. Konkurencja pomiędzy lotniskami obsługującymi przesiadki i połączenia tranzytowe, gdzie lotniska węzłowe konkurują ze sobą o jak największą liczbę tras obsługiwanych do mniejszych lotnisk docelowych.

Godna rozważenia na potrzeby wyznaczenia rynku właściwego jest konkurencja pomiędzy lotniskami położonymi blisko siebie. Poprawne zdefiniowanie, co oznacza sformułowanie „blisko siebie”, już od samego początku nastręcza problemów. Obecnie do wyznaczenia *airport catchment area* czyli obszaru oddziaływania lotniska, który do pewnego stopnia stanowi rynek właściwy geograficznie, używa się metod przestrzennego oddziaływania

⁵ Por. COMP/M.3280 – Air France/KLM (Dz.Urz. UE C 60/5 z 09.03.2004) oraz decyzja KE COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines (Dz.Urz. UE C 16/11 z 22.01.2010).

⁶ WAW jest oznaczeniem kodowym Lotniska Chopina w Warszawie, natomiast LHR lotniska London–Heathrow.

⁷ WMI jest oznaczeniem kodowym IATA Portu Lotniczego Warszawa–Modlin, natomiast STN – lotniska London Stansted.

tw. *spatial interaction model* (Morton i Mattioli, 2023). Dzięki metodzie przestrzennego oddziaływania określić można, na ile łatwo jest pasażerom dotrzeć do lotniska, na ile efektywnie dane lotnisko może odebrać potencjalnego klienta konkurentowi oraz z jak daleka potencjalny pasażer będzie chciał do lotniska dojechać (Morton i Mattioli, 2023). Punktem wyjścia przy wyznaczaniu *airport catchment area* przyjmowanym przez Władze Lotnictwa Cywilnego Wielkiej Brytanii jest wyznaczenie izochrony w odległości 120 minut jazdy od lotniska, gdyż jest to uważane za maksymalny czas dojazdu, na jaki może sobie pozwolić potencjalny pasażer (Wiltshire, 2018). Jednakże, jak słusznie wskazane zostało w badaniu przeprowadzonym przez Frontier Economics na potrzeby linii easyJet, podróżni bardzo silnie preferują korzystanie z lokalnego lotniska. Badania empiryczne wykazały, że na każdy 1% wzrostu odległości pomiędzy miejscem pobytu a lotniskiem prawdopodobieństwo wyboru rejsu z tego portu spada średnio o 4% (Frontier Economics, 2007). Mnogość czynników wpływających na prawidłowe wyznaczenie rynku właściwego dla lotniska oraz zależności pomiędzy lotniskami a liniami lotniczymi będącymi głównymi odbiorcami ich usług sprawia, że każdy przypadek należy badać osobno (Wiltshire, 2018). Praktyczne zastosowanie wyznaczania rynku właściwego w przypadku spraw związanych z transportem lotniczym stanowi zawsze bazę do dalszej analizy, z tego względu oderwanie tego kroku od następnego (czyli określenia pozycji dominującej) mija się z celem (Kociubiński, 2011).

3. Pozycja dominująca lotniska

Jeżeli ustalony zostanie rynek właściwy dla lotniska, kolejnym krokiem w rozważaniach dotyczących nadużycia pozycji dominującej jest samo ustalenie, czy rzeczywiście dany przedsiębiorca posiada pozycję dominującą. W prawie Unii Europejskiej dominacja na rynku mierzona jest w sposób pośredni, najpierw poprzez wyznaczenie rynku właściwego, a później określenie siły rynkowej danego przedsiębiorstwa na tymże rynku (Jones i Sufrin, 2008). Ogólna definicja pozycji dominującej została określona w wyroku Trybunału z 1979 r. w sprawie 85/76 Hoffmann-La Roche & Co. AG przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich. W linii orzeczniczej wynikającej z powyższej sprawy wskazywano, że w sytuacji istnienia dominacji to dominant narzuca warunki kooperacji, a pozostali uczestnicy nie mając wyboru muszą je zaakceptować. Podobne podejście Trybunał Sprawiedliwości UE wyraził w wyroku 27/76

United Brands Co and United Brands Continental BV przeciwko Komisji, gdzie stwierdzono, że pozycję dominującą ma przedsiębiorstwo, które jest w stanie zapobiegać efektywnie konkurencji poprzez zdolność do niezależności od czynników konkurencyjności, którymi normalnie poddany by był taki sam przedsiębiorca bez pozycji dominującej (Jones i Sufrin, 2008). Zakładając, że przedsiębiorstwem dominującym, stosującym praktyki polegające na nałożeniu nierównych warunków handlowych będzie port lotniczy, dojść można do wniosku, że w takim układzie działał on niejako na korzyść największego przewoźnika obecnego na lotnisku. Powyższa kwestia pozostaje kontrowersyjna, a debata na temat siły rynkowej lotniska jest wciąż otwarta. Z relatywnie prostą sytuacją mamy do czynienia, gdy kilka portów lotniczych obsługuje jeden obszar miejski, gdyż wówczas możliwe jest stwierdzenie pokrywających się na dużej powierzchni tzw. *airport catchment areas* (Kociubiński, 2018). Sztandarowym przykładem takiej sytuacji w Europie jest Londyn, gdzie wokół jednej metropolii znajduje się aż sześć portów lotniczych. Dwa z nich charakteryzują się jednak znikomym udziałem w rynku (Morton i Mattioli, 2023). W takim wypadku zastosowanie testu SSNIP powinno wykazać, że poprzez istnienie presji konkurencji, wraz z jednoczesnym wzrostem opłat na danym lotnisku, spadnie popyt na jego usługi, co implikuje istnienie pewnego balansu pomiędzy siłami konkurencji (Thelle i Sonne, 2018). Jednakże sytuacja nie jest tak prosta, gdyż istnieją czynniki zewnętrzne, które wpływają na siłę rynkową portu lotniczego.

Jednym z czynników wskazujących na istnienie dominacji danego przedsiębiorstwa są tzw. *switching costs*, czyli koszty, które musiałby ponieść klient (w omawianym przypadku będzie to linia lotnicza) chcący przenieść się do konkurenta (Jones i Sufrin, 2008). Aby przeanalizować siłę rynkową portu lotniczego, należy przeanalizować m.in. presję konkurencyjną wynikającą z możliwości i chęci linii lotniczych do zmiany lotniska, preferencje pasażerów wynikające z teże zmiany oraz odpowiedź ze strony innych lotnisk (Thelle i Sonne, 2018). Choć w literaturze wskazuje się na coraz większą swobodę w doborze i zmianie lotnisk przez linie lotnicze, co szczególnie związane jest z rozwojem lotów *point-to-point* oferowanych głównie przez tzw. tanie linie lotnicze, to jednak, jak słusznie zauważył ówczesny prezes IATA, Alexandre de Juniac w swojej wypowiedzi z 2016 r.: „Istnieje duża bezwładność utrudniająca zmianę na dużym lotnisku. Po pierwsze, koszty są wysokie, a rozwinięcie rentownej trasy wymaga czasu, szczególnie gdy

jest ona częścią globalnej sieci. Pasażerowie nie zmieniają swoich preferencji. Gdyby linia lotnicza chciała przenieść operacje z Rzymu-Fiumicino do Rzymu-Ciampino, zaczynałaby w zasadzie od zera. W wielu przypadkach dyskusja ta jest tylko teoretyczna, ponieważ znalezienie slotu i przepustowości terminala na większości europejskich lotnisk jest dużym wyzwaniem” (Airlines, 2018 [tłum. własne]). Wniosek z tego, że w dużych portach lotniczych, obsługujących czołowe ośrodki miejskie najsilniejszą pozycję ma przewoźnik narodowy, który to jest niejako przywiązany do danego lotniska, szczególnie przez koszty związane z ewentualną relokacją do innego portu. Jest to oczywiście pozostałość sprzed liberalizacji rynku lotniczego, która w Polsce nastąpiła wraz z przystąpieniem do Unii Europejskiej, a w innych krajach Unii od początku lat 80. XX w. (UOKiK, 2010). Uznać więc można, że lotniska węzłowe dla głównych europejskich linii lotniczych np. Amsterdam-Schiphol dla KLM, Frankfurt dla Lufthansy, London Heathrow dla British Airways czy Warszawa dla LOT stanowiąc będą w przeważającej większości przypadków przedsiębiorstwa dominujące.

4. Nadużycie pozycji dominującej

W literaturze wskazuje się na możliwe problemy w dokładnym odseparowaniu od siebie każdego z kolejnych elementów niezbędnych do wykazania nadużycia pozycji dominującej, gdyż wyznaczenie rynku właściwego przeplata się z określeniem siły rynkowej przedsiębiorstwa, a określenie siły przedsiębiorstwa z nadużyciami pozycji dominującej (Jones i Sufrin, 2008). W omawianej sytuacji wydawać by się mogło, że port lotniczy kategorii 3, wiedząc o wcześniej wspomnianych kosztach przeniesienia się do konkurencji oraz braku konieczności zabiegania o potencjalnego klienta, będzie mógł swobodnie wykorzystywać swoją pozycję dominującą⁸. Dlaczego więc lotnisko, które nie ma problemów z przyciągnięciem do siebie ruchu miałoby swojej pozycji dominującej nadużywać? Jednym z powodów, dla których takie nadużycie może mieć miejsce, jest chęć pozbycia się lub znacznego ograniczenia obecności danego przewoźnika na lotnisku. Podyktowane może to być m.in. mniejszymi dochodami pozalotniczymi. Przychody z działalności pozalotniczej stanowią istotne źródło dochodów dla lotniska, a w samym 2019 r. odpowiedzialne były za średnio

⁸ Podział lotnisk na kategorie szerzej opisany w: International Air Transport Association (2023).

40% rocznych dochodów lotniska (Lucas, 2022). Osoby podróżujące z lotnisk regionalnych, w przeważającej większości na pokładach samolotów tanich linii lotniczych, nie są aż tak chętne do wydawania pieniędzy na lotnisku na usługi pozalotnicze jak pasażerowie linii tradycyjnych (Graham, 2009). Jest to tylko jeden z przykładów powodów, dla których zarząd portu lotniczego może zdecydować się na wprowadzenie antykonkurencyjnych praktyk. Dokładnego katalogu powodów takich zachowań nie da się określić chociażby ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa. Obserwować można jedynie pewne zachowania portów lotniczych i na ich podstawie próbować odtwarzać *rationale* stojące za takimi decyzjami.

Pierwszą przeszkodą w nadużywaniu pozycji dominującej poprzez ustalanie różnych cen dla różnych przewoźników jest art. 15 Konwencji chicagowskiej oraz dokument 9082 ICAO, które stanowią zakaz dyskryminacji przewoźników ze względu na przynależność do umawiających się państw (Żylicz, 2011). Kolejnym stopniem „sita” pozwalającego uniknąć sytuacji jawnego nadużycia pozycji dominującej, objawiającego się w szczególności dyskryminacją cenową, wprowadzona została Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych. Wejście ww. dyrektywy w życie zmusiło zarządy portów lotniczych o przepustowości powyżej 5 mln pasażerów rocznie, do negocjacji stawek opłat lotniskowych z liniami lotniczymi, które są na tymże lotnisku obecne oraz umożliwiło wszczęcie sporu w sprawie decyzji o opłatach lotniskowych podjętej przez zarządzającego portem lotniczym przed niezależnym organem nadzorującym. Dyrektywa 2009/12/WE wraz z doc. 9082 ICAO wyznaczyła dość sztywne ramy, w których zarząd lotniska może się poruszać przy ustalaniu wysokości opłat lotniskowych. Zauważyć należy przy tym, że powyższa dyrektywa unijna dotyczy wyłącznie lotnisk znajdujących się na terenie UE, natomiast dokument 9082 wszystkich lotnisk międzynarodowych.

Mając na uwadze dość szczegółowe i sztywne regulacje dotyczące opłat lotniskowych, którym podległe są porty lotnicze w Europie obsługujące powyżej 5 mln pasażerów rocznie, w tym zakresie nadużycie pozycji dominującej pod postacią dyskryminacji cenowej niektórych przewoźników wydaje się mało prawdopodobne. Wskazuje się na inne mechanizmy, które w przeszłości stanowiły przejaw nadużywania pozycji dominującej lotniska, takie jak odmowa agentom handlingowym dostępu do lotniska, nakładanie na nich niesprawiedliwie wysokich opłat lub dyskryminacja cenowa (Nordmann i Koz, 2023).

Wyżej wspomniane mechanizmy nadużycia zostały jednak zauważone, a celem zarządzenia na nie było wydanie Dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty.

Inaczej sprawa wygląda w przypadku, gdy port lotniczy ma problem z przyciągnięciem przewoźników gotowych wykonywać operacje lotnicze do/z danego obiektu. Lotnisko takie, mające duży zasób niewykorzystanej infrastruktury i nierzadko generujące straty wymaga od zarządu działań zmierzających do zachęcenia przewoźników do korzystania z ich usług (Kociubiński, 2014). Oczywiście konsekwencją takiego stanu rzeczy jest wzrost zależności portu lotniczego od przewoźnika chcącego wykonywać przewozy rozpoczynające lub kończące się na nim. W UE powyższy mechanizm występuje zwłaszcza w kontekście relacji między regionalnymi portami lotniczymi a przewoźnikami niskokosztowymi (Beria, Laurino i Postorino, 2017). Zarządy takich portów zmuszone są więc do stworzenia preferencyjnych warunków dla takiego przewoźnika, z reguły poprzez wprowadzenie progresywnego systemu rabatów od opłat lotniskowych (Kociubiński, 2014). Dodatkowo praktyka taka jest możliwa, gdyż ww. lotniska rzadko kiedy przekraczają próg 5 mln pasażerów ustalony w dyrektywie 2009/12/WE, z tego względu mają dowolność w kształtowaniu cenników opłat.

Co więcej, regionalne porty lotnicze wybudowane za publiczne pieniądze są w wielu wypadkach nierentowne i, aby się utrzymać, muszą otrzymywać subwencje (Kociubiński, 2014). Stanowi to o tyle problem, że w ostatecznym rozrachunku istnieje port lotniczy, który nie tylko stale pobiera publiczne środki, ale dodatkowo opiera swój model biznesowy na progresywnych rabatach, które powodują spadek atrakcyjności takiego lotniska w oczach innych potencjalnych przewoźników⁹. Jednocześnie obsługiwany jest z reguły jeden, nisko kosztowy przewoźnik, który podporządkowuje takie lotnisko swojemu modelowi biznesowemu i decyzjom przez niego podejmowanym (Beria i in., 2017).

⁹ Przykładem jest rozbudowa portu lotniczego Bruksela-Charleroi z której to wynikała sprawa zobowiązania się władz samorządowych regionu Walonii do rozbudowy lotniska, w zamian za co firma *Ryanair* miała wykonywać określoną liczbę połączeń. Por. wyrok Sądu pierwszej instancji z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 *Ryanair Ltd przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich* a w związku z powyższym Gröteke, F. i Kerber, W. (2004). *The case of Ryanair: EU state aid policy on the wrong runway* oraz Oswell, D., Metaxas, G., i Vahida, E. (2009). *CFI judgment in the Charleroi case T-196/04*.

5. Progresywna redukcja opłat lotniskowych jako bariera dostępu

Założenie przyjęte w art. 15 Konwencji chicagowskiej mówiącej o jednolitym traktowaniu statków powietrznych przynależących do umawiających się państw wydaje się spełnione przez każde europejskie lotnisko obsługujące planowy ruch międzynarodowy. Jednakże udzielanie rabatów przez zarządy portów lotniczych jest szeroko stosowaną metodą, wykorzystywaną do promowania zmian korzystnych dla danego lotniska, która jeszcze na przełomie wieków praktycznie nie istniała (Thelle, Pedersen i Harhoff, 2013). To, co z perspektywy lotniska wydawać się może promowaniem korzystnych zmian, dla potencjalnych przewoźników stanowić może barierę wejścia i utrudnienie w otwieraniu połączeń z danego portu. Zależy to bezpośrednio od samej polityki cenowej oraz rabatowej przyjętej przez zarząd lotniska. Z punktu widzenia klienta usługi oferowanej przez lotnisko istotna jest przede wszystkim względna wysokość opłat lotniczych, przez co rozumieć należy wysokość opłaty za jednego pasażera w odniesieniu do analogicznej, którą ponoszą inni przewoźnicy, już na nim obecni. Choć na niektórych lotniskach istnieją rabaty za otwieranie nowych połączeń, to określenie, czy są one na tyle korzystne, aby przeważały nad rabatami, które uzyskują inni przewoźnicy już na nim obecni, jest zagadnieniem czysto ekonomicznym i każdy przewoźnik analizuje powyższe w odniesieniu do konkretnego przypadku. W praktyce oferowania rabatów od opłat lotniskowych wyróżnić można dwa podejścia do ich ustalania za odprawionego pasażera:

- a) Preferencja skali – forma rabatu „czysto” ilościowego, im więcej dany przewoźnik odprawi pasażerów w danym okresie rozliczeniowym, tym mniejszą opłatę za każdego odprawionego pasażera płaci¹⁰.
- b) Preferencja wzrostu – odmiana powyższego rabatu, jednak zniżka naliczana jest od każdego pasażera, przewiezionego dodatkowo w danym sezonie rozkładowym w porównaniu z analogicznym poprzednim sezonem rozkładowym¹¹.

Pomimo braku klauzuli wyłączności (jak miało to miejsce w sprawie *Hoffmann-LaRoche*), co w przypadku relacji lotnisko–port lotniczy byłoby

¹⁰ Por. Wyrok Trybunału w sprawie *Michelin II*, pkt 67–71.

¹¹ Zob. Taryfę opłat lotniskowych na Lotnisku Chopina w Warszawie pkt 4.4.3.

sytuacją absurdalną, to jednak systemy rabatów docelowych i ilościowych zdaniem Komisji i TSUE mogą wywołać podobny efekt lojalności (Szmigielski, 2016). Wbrew wcześniejszym zapewnieniom TSUE o legalności, taka forma udzielania zniżek została uznana za niezgodną z prawem konkurencji UE w pewnych okolicznościach, a nawet gdy rabaty takie miały swoje uzasadnienie ekonomiczne TSUE i tak ich nie aprobowало (Szmigielski, 2016)¹². Zdaniem autora oba podejścia do ustalania rabatów na lotniskach spełniają większość przesłanek, na podstawie których TSUE w innych sprawach wyrokowało o ich nielegalności¹³. Powyższe dotyczy jednak przedsiębiorców, których pozycja dominująca na rynku właściwym została udowodniona. Trudno jednak mówić o pozycji dominującej w klasycznym rozumieniu w przypadku tzw. drugorzędnych portów lotniczych, na których to najczęściej stosowane są rabaty ilościowe. Co więcej, brak jest samej definicji legalnej drugorzędnego portu lotniczego (Beria i in., 2017). Doktryna uznała jednak, że pod tą nazwą kryją się lotniska mające niewykorzystane możliwości, które do pewnego stopnia uzupełniają rynek dużych lotnisk, a jednocześnie mogą one znajdować się zarówno blisko dużych lotnisk, jak i w znacznej odległości od nich (Beria i in., 2017). Pewnego rodzaju drogowskazem w tym, czym są lotniska drugorzędne jest Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz. Urz. UE C99/03 z 4.04.2014 r.), który jako lotniska regionalne klasyfikuje te z nich, które obsługują poniżej 5 mln pasażerów rocznie. Nie są one objęte Dyrektywą 2009/12/WE w sprawie opłat lotniskowych, co bezpośrednio przekłada się na dużą dowolność w podejściu do udzielania rabatów oraz kształtowania cenników. Co więcej, różna jest polityka dotycząca ustalania wysokości samych rabatów, niektóre porty lotnicze publikują cennik wraz z rabatami, od których regulamin nie przewiduje indywidualnych ustaleń¹⁴, inni zastrzegają sobie możliwość dokładnego ustalenia wysokości rabatu w oddzielnej umowie z użytkownikiem statku powietrznego¹⁵. Bez względu na trudności w określaniu pozycji dominującej lotniska stosującego rabaty ilościowe uznać należy, że taka praktyka powoduje wzrost znaczenia prze-

¹² Wcześniejsze stanowisko TSUE w sprawie rabatów ilościowych w: Wyrok Trybunału w sprawie 85/76 *Hoffmann-La Roche*, pkt 100.

¹³ Por. Wyrok Trybunału w sprawie *Michelin II*, pkt 85.

¹⁴ Patrz: taryfa opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa/Modlin oraz Schedule of Airport Charges for Frankfurt-Hahn Airport.

¹⁵ Patrz cennik Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów pkt 7.

woźnika oferującego najwięcej lotów oraz prowadzi do zmniejszenia i tak dyskusyjnej atrakcyjności portu.

6. Bariera przydziału czasów startu i lądowania

Kolejną z barier dostępu do lotniska są przydziały czasów startu i lądowania, na co składa się przepustowość portu lotniczego oraz sposób alokacji tzw. *slotów* wcześniej przydzielonych (Kociubiński, 2013). Jak słusznie zauważył Malarski „przepustowość lotnicza to dopuszczalna liczba samolotów, które w danym czasie (z reguły 1 godzinie), mogą bezpiecznie wykonywać operacje startów i lądowań, przy średnim opóźnieniu operacji nie większym od dopuszczalnego” (Malarski, 2009, s. 162). Na zatłoczonym europejskim niebie największą barierą dostępu do pierwszorzędnych lotnisk jest system alokacji czasów operacji. W założeniu system powstały w oparciu o Rozporządzenie Rady nr 95/93¹⁶ uznać należy za najbardziej sprawiedliwą próbę pogodzenia sprzecznych interesów linii operujących z danego lotniska, a tych dopiero na nie próbujących wejść. Same lotniska na mocy powyższego rozporządzenia pozbawione zostały możliwości decydowania o rozdziale czasów startów i lądowania, a o ich sprawiedliwy przydział dba niezależny koordynator. Wspomnieć należy tu o tzw. *grandfather rights* wynikającym z art. 8a pkt. 2 Rozporządzenia Rady nr 95/93, czyli prawie przewoźnika do wykorzystania w następnym okresie rozkładowym danego slotu, jeżeli w poprzednim okresie wykorzystał go w 80%¹⁷. Istnieje jednak szereg zauważonych przez autorów praktyk stosowanych przez linie lotnicze, takich jak nadużywanie *grandfather rights* poprzez *slot hoarding* (Fukui, 2012). Co więcej, Rozporządzenie 95/93 wprowadzające zasadę *use-it-or-lose-it* działa w tym przypadku na niekorzyść przewoźników oraz dobra społecznego, gdyż powoduje niejako powstanie naturalnej konkurencji pomiędzy przewoźnikami oraz zablokowanie dostępu do najlepszych z nich przez podmioty wykorzystujące *grandfather rights* (Sieg, 2009). W przypadku braku możliwości sprzedaży slotów przewoźnicy znając wartość tych posiadanych przez nich i nie chcąc narażać się na ewentualne straty wynikające

¹⁶ Dz.Urz. WE L 14 z 22.01.1993.

¹⁷ Zob. Noto, C. (2020). Airport slots, secondary trading, and congestion pricing at an airport with a dominant network airline. *Research in Transportation Economics*, 79, 100804.

z wymiany, stosując metodę opartą na wymianie z dopłatą, co *de facto* powoduje powstanie szarego rynku handlu slotami (Wit i Burghouwt, 2008).

7. Pozostałe bariery dostępu do lotniska

Pozostałymi ograniczeniami w dostępie do portów lotniczych są te wynikające z polityki transportowej państw i umów międzynarodowych zawieranych z krajami pozaunijnymi (Kunert-Diallo, 2016). Należy zwrócić również uwagę na ograniczenia typowo operacyjne, takie jak nocne ograniczenia hałasowe lub brak możliwości tankowania samolotu w trakcie *boardingu*¹⁸. Dodatkowym utrudnieniem może być przydzielenie slotu o tak niekorzystnej porze, że wykonanie rejsu powrotnego wiązać się będzie z długim postojem, aby przeczekać nocny zakaz lotów wynikający z ograniczeń hałasowych.

8. Wnioski końcowe

Tezy postawione na wstępie zostały zweryfikowane pozytywnie. Wykazane zostało, że zdefiniowanie rynku właściwego przy pomocy podejścia O&D, które stosowane jest przez Komisję Europejską w sprawach związanych z transportem lotniczym jest tylko częściowo prawidłowe. Jego ograniczenia ujawniają się w szczególności w sytuacji, gdy analizie poddawany jest dostęp do pewnego konkretnego lotniska, gdyż O&D nie uwzględnia, że port lotniczy zaangażowany może być w konkurencję nie tylko na konkretnych trasach przelotów, ale również na innych rynkach. Ponadto uzasadniona została teza, że oba podejścia do ustalania rabatów, które obecnie zaobserwować można w cennikach portów lotniczych, spełniają większość przesłanek, na podstawie których TSUE w innych sprawach wyrokowało o nielegalności rabatów ilościowych. Przesłanki te dotyczyły przedsiębiorców mających pozycję dominującą, określenie której w przypadku lotniska jest problematyczne ze względu na sposób wyznaczania rynku właściwego przyjęty przez organy antymonopolowe i Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Należy uznać, że system wypracowany przez organy unijne, dążący do zniwelowania nierówności pomiędzy dawnymi „przewoźnikami narodowymi”

¹⁸ Wykorzystywane głównie przez przewoźników LCC, co wymaga dodatkowej obstawy lotniskowej straży pożarnej.

szczególnie w zakresie dostępu do portów lotniczych wspólnoty jest skuteczny oraz odporny na próby ręcznej manipulacji. Możliwość nadużycia pozycji dominującej przez europejskie lotniska, szczególnie te największe, została bardzo ograniczona, co ocenić należy pozytywnie. Portom lotniczym obsługującym powyżej 5 mln pasażerów nakazano przeprowadzanie negocjacji cenników z przewoźnikami oraz wprowadzono możliwość odwoływania się przez nich od decyzji lotniska do niezależnego organu administracji. Najwięcej kontrowersji dotyczących możliwych praktyk abuzywnych budzi subsydiowanie nierentownych lotnisk ze środków publicznych, z czego najbardziej korzystają prywatni przewoźnicy *low-cost*. Dodatkowo system przydziału czasów startów i lądowań wykazuje pewne niedociągnięcia (Ribeiro i in., 2019). Ogólnie jednak całość regulacji wypada dobrze, a przyjęte rozwiązania zdają się szczelne, skutecznie zapobiegając nadużyciom.

Osobną sprawą, która stanowić będzie wyzwanie dla rozwoju lotnictwa na terenie Unii Europejskiej będzie Rozporządzenie o równych warunkach konkurencji dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation)¹⁹. Przewiduje ono szereg regulacji m.in. rezygnację z tankeringu, stopniowy wzrost udziału *sustainable aviation fuel* w mixie paliwowym oraz ograniczenia związane z maksymalną emisją CO₂, których efekty nie są jeszcze znane²⁰. Przewoźnicy mający siedzibę na terenie UE obawiają się, w jaki sposób regulacje ich dotyczące zmienią obraz konkurencji, szczególnie na rejsach długodystansowych²¹. Podwyższone koszty związane z pokryciem kosztów emisji i droższego paliwa zmuszeni będą przerzucić w ostatecznym rozrachunku na cenę biletu, co wpłynie na konkurencyjność bezpośrednich połączeń *long-haul* z krajów europejskich, w porównaniu do tych oferowanych z przesiadką w kraju niestosującym wyżej wspomnianych wymogów ekologicznych.

¹⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-Sustainable-aviation-fuels-ReFuelEU-Aviation_en oraz <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/10/09/refuelev-aviation-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-aviation-sector/> (dostęp na 2.12.2023 r.).

²⁰ Tankering jest to przewożenie paliwa w samolocie na trasę powrotną do bazy, co stosowane jest w przypadku ekonomicznie uzasadnionej korzyści związanej z uniknięciem tankowania droższego paliwa w miejscu docelowym. W odniesieniu do paliwa warto zaznaczyć, że obecnie SAF jest od trzech do czterech razy droższy (w ujęciu za tonę) aniżeli standardowe paliwo lotnicze JET A-1.

²¹ Przy założeniu, że regulacje wejdą w życie w obecnym kształcie, a podobne nie będą dotyczyć przewoźników pozaunijnych na mocy przepisów międzynarodowych. Patrz: ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Więcej o CORSIA na: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx> (dostęp na 8.12.2023).

Bibliografia

- Airlines Magazine (2018). *Why airlines aren't footloose*. London: Redactive Publishing. Pozyskano z: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bsu&AN=157560359&site=eds-live> (dostęp: 20.11.2023).
- Beria, P., Laurino, A. i Postorino, M.N. (2017). Low-Cost Carriers and Airports: A Complex Relationship. W: J. Bitzan, J. Peoples (red.) *The Economics of Airport Operations (Advances in Airline Economics, Vol. 6)*. Leeds: Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/S2212-160920170000006014>
- Frontier Economics. (2007). *The De-designation of Stansted Airport*. London: Frontier Economics. Pozyskano z: <https://www.yumpu.com/s/XNoizBVvuyReYIEZ> (dostęp: 14.11.2023).
- Fukui, H. (2012). Do carriers abuse the slot system to inhibit airport capacity usage? Evidence from the US experience. *Journal of Air Transport Management*, 24, 1–6. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.04.001>
- Graham, A. (2009). How important are commercial revenues to today's airports? *Journal of Air Transport Management*, 15(3), 106–111. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.11.004>
- Gremminger, M. (2003). The Commission's approach towards global airline alliances – some evolving assessment principles. *Competition Policy Newsletter*, 1, 75–79.
- Gröteke, F. i Kerber, W. (2004). The case of Ryanair: EU state aid policy on the wrong runway, *Marburger Volkswirtschaftliche Beiträge*, No. 2004,13, Philipps-Universität Marburg, Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, Marburg. Pozyskano z: <http://hdl.handle.net/10419/29874> (dostęp: 8.12.2023).
- Jones, A. i Sufrin, B. (2008). *EC Competition Law: text, cases, materials. Third Edition*. Oxford: Oxford University Press.
- Kociubiński, J. (2011). Relevant market in commercial aviation of the European Union. *Wroclaw Review of Law, Administration and Economics*, 1(1), 12–21.
- Kociubiński, J. (2013). Dostęp przewoźników do portów lotniczych w Unii Europejskiej – aspekty prawne i ekonomiczne. *Kwartalnik Prawa Publicznego*, 13(3), 35–50.
- Kociubiński, J. (2014). Rabaty udzielane niskokosztowym liniom lotniczym przez regionalne porty lotnicze w świetle unijnego prawa pomocy publicznej. *Europejski Przegląd Sądowy*, 105(6), 29–35.
- Kociubiński, J. (2018). Porozumienia między portami lotniczymi a przewoźnikami w świetle prawa konkurencji Unii Europejskiej. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 7(7), 8–26. <https://doi.org/10.7172/2299-5749.IKAR.7.7.1>
- Kohutek, K. i Sieradzka, M. (2014). *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.

- Kunert-Diallo, A. (2016). Dostęp do rynku przewozów lotniczych jako przedmiot międzynarodowej regulacji prawnej. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 2(5), 78–92. <https://doi.org/10.7172/2299-5749.IKAR.2.5.7Lorenz>.
- Lorenz, M. (2013). *An Introduction to EU Competition Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lucas, P. (2022). Non-aeronautical revenues: Diversify and grow. *Airport World: The magazine of Airport Council International*, 27(2), 14–15.
- Malarski, M. (2009). Modelowanie i analiza przepustowości lotniczej portu lotniczego. *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport*, 71, 151–171.
- Maertens, S. (2012). Estimating the market power of airports in their catchment areas – a Europe-wide approach. *Journal of Transport Geography*, 22, 10–18. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.11.007>
- Mason, K. J. i Morrison, W. G. (2008). Towards a means of consistently comparing airline business models with an application to the “low cost” airline sector. *Research in Transportation Economics*, 24(1), 75–84. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2009.01.006>
- Morton, C. i Mattioli, G. (2023). Competition in Multi-Airport Regions: Measuring airport catchments through spatial interaction models. *Journal of Air Transport Management*, 112.
- Nordmann, M. i Koz, C. (2022). Practices of Airport Operators and Groundhandling: A Fresh Appraisal under Article 102 TFEU. *European Competition & Regulatory Law Review*, 6(1), 24–34. <https://doi.org/10.21552/core/2022/1/6>.
- Noto, C. (2020). Airport slots, secondary trading, and congestion pricing at an airport with a dominant network airline. *Research in Transportation Economics*, 79, 100804. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100804>.
- Oswell, D., Metaxas, G., i Vahida, E. (2009). CFI judgment in the Charleroi case T-196/04. *European State Aid Law Quarterly*, 8(4), 549–556. <https://doi.org/10.21552/ESTAL/2009/4/156>
- Ribeiro, N.A., Jacquillat, A., Antunes, A.P., i Odoni, A. (2019). Improving slot allocation at Level 3 airports. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 127, 32–54. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.06.014>.
- Sieg, G. (2009). Grandfather rights in the market for airport slots. *Economics Department Working Paper Series*, 4, Technische Universität Braunschweig, Institut für Volkswirtschaftslehre, Braunschweig. Pozyskano z <http://hdl.handle.net/10419/51313> (dostęp: 16.11.2023).
- Socorro, M.P., Betancor, O. i de Rus, G. (2018). Feasibility and desirability of airport competition: The role of product substitutability and airlines’ nationality. *Journal of Air Transport Management*, 67, 224–231. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.005>
- Szmigielski, A. (2016). *Rabaty warunkowe udzielane przez*

- przedsiębiorstwa dominujące w świetle prawa konkurencji Unii Europejskiej. W kierunku bardziej ekonomicznego podejścia. Warszawa: Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Pozyskano z: https://uokik.gov.pl/publikacje.php?news_page=1&tag=2 (dostęp: 17.11.2023).
- Thelle, M.H., Pedersen, T.T. i Harhoff, F. (2012). *Airport competition in Europe*. Copenhagen: Copenhagen Economics. Pozyskano z: <https://copenhageneconomics.com/wp-content/uploads/2021/12/Copenhagen-Economics-Study---Airport-Competition-in-Europe.pdf> (dostęp: 19.11.2023).
- Thelle, M.H. i Sonne, M. la C. (2018). Airport competition in Europe. *Journal of Air Transport Management*, 67, 232–240. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.005>Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. (2010). *Wpływ liberalizacji rynku połączeń lotniczych na konkurencję na tym rynku*. Warszawa: Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Departament Analiz Rynku.
- Wiltshire, J. (2018). Airport competition: Reality or myth? *Journal of Air Transport Management*, 67, 241–248. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.03.006>Wit, J. de, & Burghouwt, G. (2008). Slot allocation and use at hub airports, perspectives for secondary trading. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 8(2). <https://doi.org/10.18757/ejtir.2008.8.2.3339>.
- Żylicz, M. (2011). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.

Dokumenty, akty prawne i orzecznictwo

- Decyzja Komisji z 11.02.2004 uznająca koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem (Sprawa No COMP/M.3280 – AIR FRANCE / KLM) zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) No 4064/89. Dz. Urz. UE C 60/5 z 09.03.2004. CELEX: 32004M3280.
- Decyzja Komisji z 11.08.1999 uznająca koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem (Sprawa No IV/M.0019 – */*** KLM / ALITALIA) zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) No 4064/89. Dz. Urz. UE C 96/5 z 05.04.2000 r. CELEX: 31999J0019.
- International Air Transport Association. (2023). *Worldwide Airport Slot Guidelines Edition 3*. Montreal-Geneva: Airports Council International (ACI), the International Air Transport Association (IATA) and the Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG). Pozyskano z: <https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a-55919e468054d714fe/wasg-edition-3-english-version.pdf> (dostęp: 9.12.2023).
- International Civil Aviation Organization. (2012). *Doc 9082, ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services* (9th edition). Montréal: ICAO. Pozy-

- skano z: <https://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=9082> (dostęp: 6.11.2023).
- Obwieszczenie Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji – Dz.Urz. WE C 372 z 9 grudnia 1997 r. CELEX: 31997Y1209(01).
- Streszczenie decyzji Komisji z dnia 28 sierpnia 2009 r. uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz Porozumieniem EOG (Sprawa COMP/M.5440 – Lufthansa/Austrian Airlines). Dz. Urz. UE C 16/11 z 22.01.2010. CELEX: 52010XC0122(02).
- Wniosek Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego. Pozy-skano 4 grudnia 2023 z: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-Sustainable-aviation-fuels-ReFuelEU-Aviation_en.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2009 r. (2009/12/WE) w sprawie opłat lotniskowych. Dz.Urz. UE L70/11 z 14 lipca 2009 r. CELEX: 32009L0012.
- Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty. Dz.Urz. WE L 272 z 25 października 1996 r. CELEX: 31996L0067.
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólno-ty (Dz.Urz. WE L14/1 z 12.01.1993) ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj> w wersji skonsolidowanej z dnia 26.10.2022 ELI. Pozyskano z: <http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/2022-10-26> (dostęp: 2.12.2023).
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2002 r. Nr 130 poz. 1112 (tj. Dz.U. z 2023 r., poz. 2110).
- Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów Dz. U. z 2007 r. Nr 50, poz. 331 (tj. Dz.U. z 2023 r. poz. 1689, 1705).
- Wyrok Trybunału z dnia 13.02.1979 r. w sprawie 85/76 Hoffmann-La Roche & Co. AG przeciwko Komisji Europejskiej, ECR 1979, s. 461, ECLI: ECLI:EU:C:1979:36.
- Wyrok Trybunału z dnia 30.09.2003 r. w sprawie T-203/01 Manufacture française des pneumatiques Michelin przeciwko Komisji (Michelin II), ECR 2003, s. II-4071, ECLI:EU:T:2003:250.
- Wyrok Trybunału z dnia 15.03.2007 r. w sprawie C-95/04 P British Airways przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2007, s. 2331, ECLI:EU:C:2007:166.

Wyrok Sądu pierwszej instancji (druga izba) z dnia 15 września 1998 r. w połączonych sprawach T-374/94, T-375/94, T-384/94 oraz T-388/94 *European Night Services Ltd (ENS), Eurostar (UK) Ltd, uprzednio European Passenger Services Ltd (EPS), Union internationale des chemins de fer (UIC), NV Nederlandse Spoorwegen (NS) i Société nationale des chemins de fer français (SNCF) przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, ECR 1998, s. II-03141, ECLI:EU:T:1998:198.

Wyrok Sądu pierwszej instancji (ósma izba w składzie powiększonym) z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie T-196/04 *Ryanair Ltd przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, ECR 2008, s. II-03643, ECLI:EU:T:2008:585.

Strony internetowe

Cennik opłat lotniskowych portu lotniczego Szczecin-Goleniów. Pozyskano z: <https://airport.com.pl/biznes/oplaty-lotniskowe/> (dostęp: 2.12.2023).

ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA). Pozyskano z: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Pages/default.aspx> (dostęp: 8.12.2023).

RefuelEU aviation initiative: Council adopts new law to decarbonise the aviation sector. Pozyskano z: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/10/09/refueleu-aviation-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-aviation-sector/> (dostęp: 4.12.2023).

Schedule of Airport Charges for Frankfurt-Hahn Airport. Pozyskano z: <https://www.hahn-airport.de/de/luftfahrtbranche-b2b/flughafenentgelte> (dostęp: 2.12.2023).

Stansted Airport Limited. Conditions of Use Including Airport Charges From 1 April 2023 to 31 March 2024. Pozyskano z: <https://assets.live.dxp.magnfrastructure.com/f/73114/x/7b55f62ba4/stansted-airport-ltd-conditions-of-use-fees-and-charges-2023-24.pdf> (dostęp: 2.12.2023).

Taryfa opłat lotniskowych na Lotnisku Chopina w Warszawie. Pozyskano z: https://lotnisko-chopina.pl/uploads/user_files/OH/HSL/EPWA-Taryfa-oplat-lotniskowych.pdf (dostęp: 2.12.2023).

Taryfa opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa/Modlin. Pozyskano z: <https://www.modlinairport.pl/b2b/oplaty-standardowe> (dostęp: 2.12.2023).