



C/2024/2269

22.3.2024

Streszczenie decyzji Komisji

z dnia 17 stycznia 2024 r.

dotyczącej postępowania na podstawie art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Sprawa AT.40735 – Dystrybucja biletów kolejowych online w Hiszpanii)

(notyfikowana jako dokument C(2024) 135 final)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(C/2024/2269)

17 stycznia 2024 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania na podstawie art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 ⁽¹⁾ Komisja podaje niniejszym do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych.

1. WPROWADZENIE

- (1) Decyzja nadaje prawnie wiążący charakter zobowiązaniom zaproponowanym przez Renfe- Operadora, E.P.E. i Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. (zwane dalej łącznie „Renfe”) zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 („rozporządzenie nr 1/2003”) w postępowaniu na podstawie art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”).

2. PROCEDURA

- (2) 28 kwietnia 2023 r. Komisja wszczęła postępowanie w celu podjęcia decyzji na podstawie rozdziału III rozporządzenia nr 1/2003 i przyjęła wstępną ocenę, w której przedstawiła wstępne zastrzeżenia Komisji dotyczące konkurencji.
- (3) Renfe nie zgadzało się ze wstępną oceną i ustaleniami Komisji. Niemniej jednak 30 maja 2023 r., w odpowiedzi na wstępną ocenę Komisji, Renfe przedłożyło projekt zobowiązań („wstępne zobowiązania”).
- (4) 27 czerwca 2023 r. zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia nr 1/2003 w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowano zawiadomienie, w którym podsumowano sprawę i wstępne zobowiązania oraz wezwano zainteresowane strony trzecie do przedstawienia uwag na temat wstępnych zobowiązań do 8 sierpnia 2023 r.
- (5) 29 września 2023 r. Komisja przekazała Renfe uwagi zainteresowanych stron trzecich otrzymane po opublikowaniu zawiadomienia. 23 listopada 2023 r. Renfe przedstawiło zmienioną propozycję zobowiązań („ostateczne zobowiązania”).
- (6) 20 grudnia 2023 r. zasięgnięto opinii Komitetu Doradczego ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących, który wydał przychylną opinię.
- (7) 21 grudnia 2023 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające przedstawił sprawozdanie końcowe.

3. ZASTRZEŻENIA KOMISJI DOTYCZĄCE NARUSZENIA KONKURENCJI

- (8) Renfe to państwowy zasiedziały operator kolejowy z Hiszpanii.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, s. 1).

- (9) W ocenie wstępnej Komisja doszła do wstępnego wniosku, że 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 strony trzecie⁽²⁾.
- (10) Komisja wyraziła wstępne obawy, że Renfe mogło nadużyć swojej pozycji dominującej na rynku wyższego szczebla poprzez odmowę dostarczania innym platformom biletowym prowadzonym przez strony trzecie i działającym w Hiszpanii wszystkich rodzajów biletów, zniżek i funkcji („treść”) oraz pełnych danych w czasie rzeczywistym, które są wyświetlane w jego własnych internetowych kanałach dystrybucji. Taka odmowa dostarczania mogła utrudnić tym platformom tworzenie własnego produktu, innowacyjność i skuteczną konkurencję na rynku niższego szczebla usług internetowych w zakresie sprzedaży biletów kolejowych w Hiszpanii.

4. WSTĘPNE ZOBOWIĄZANIA, TEST RYNKOWY I OSTATECZNE ZOBOWIĄZANIA

- (11) Wstępne zobowiązania zaoferowane przez Renfe można podsumować w następujący sposób:
- *Dostęp do pełnych treści i danych w czasie rzeczywistym*: Renfe udostępniłoby platformom biletowym prowadzonym przez strony trzecie, za pośrednictwem kanału API VAV⁽³⁾, wszelkie treści i dane w czasie rzeczywistym, które są teraz lub mogą być w przyszłości dostępne na którymkolwiek z własnych kanałów internetowych Renfe, w tym na platformie mobilności dōcō. Zobowiązania Renfe byłyby dynamiczne i pozostawały w mocy przez czas nieokreślony.
 - *Stosunek między liczbą zapytań a liczbą rezerwacji („Look-to-Book” lub „L2B”)*: współczynnik L2B zdefiniowano jako stosunek liczby zapytań związanych ze sprzedażą biletów („look”) do systemu sprzedaży biletów Renfe do liczby przypadków sprzedaży („book”) dokonanej w danym okresie. Renfe zobowiązało się nie wymagać od platform biletowych prowadzonych przez strony trzecie, aby maksymalny średni miesięczny współczynnik „L2B” wynosił mniej niż 140. W niektórych przypadkach, jeżeli platforma biletowa prowadzona przez strony trzecie przekroczyła współczynnik L2B, Renfe mogło zawieszać dostęp platformy do swojego systemu informatycznego.
 - *Maksymalny wskaźnik błędów*: wskaźnik błędów zdefiniowano jako stosunek liczby niezrealizowanych rezerwacji do liczby wszystkich rezerwacji złożonych w systemie sprzedaży biletów Renfe w danym okresie. Renfe zaoferowało średnioroczny maksymalny wskaźnik błędów wynoszący 14,23 %
 - *Klauzula dotycząca nieobchodzenia zobowiązań*: Renfe zobowiązało się w żaden sposób nie obchodzić ani nie próbować obejść zobowiązań bezpośrednio lub pośrednio poprzez jakiegokolwiek działanie lub zaniechanie.
 - *Powiernik ds. monitorowania*: Renfe zobowiązało się do wyznaczenia powiernika ds. monitorowania, który będzie monitorował realizację wstępnych zobowiązań i składał Komisji sprawozdania na ten temat przez okres dziesięciu lat.
- (12) Respondenci uczestniczący w teście rynkowym z zadowoleniem przyjęli ogólny cel wstępnych zobowiązań, które zapewniłyby równy dostęp do treści i danych w czasie rzeczywistym Renfe dla platform biletowych prowadzonych przez strony trzecie i własnych cyfrowych kanałów dystrybucji Renfe. Respondenci wskazali jednak również pewne klauzule, które należałoby zmienić, aby osiągnąć ten cel. Dotyczą one głównie zakresu zobowiązań, opłat za dostęp i dystrybucję, współczynnika L2B i maksymalnego wskaźnika błędów.
- (13) W odpowiedzi na te uwagi Renfe przedstawiło ostateczne zobowiązania z następującymi kluczowymi poprawkami:
- *Zakres*: w ostatecznych zobowiązaniach przyznaje się równy dostęp do wszystkich treści i danych w czasie rzeczywistym Renfe internetowym kanałom dystrybucji Renfe (w tym dōcō) oraz platformom biletowym prowadzonym przez strony trzecie, niezależnie od obecnych i przyszłych kanałów wykorzystywanych przez platformy na potrzeby uzyskania dostępu do treści i danych w czasie rzeczywistym Renfe, a także z nielicznymi wyjątkami. Ostateczne zobowiązania można zasadniczo zrealizować skutecznie i bezzwłocznie, najpóźniej do 29 lutego 2024 r. W drodze wyjątku, w przypadku treści lub danych w czasie rzeczywistym Renfe, które wymagają wszczęcia procedury przetargowej, przedsiębiorstwo zobowiązuje się do ich udostępnienia najpóźniej do końca 2024 r.

⁽²⁾ Platformy biletowe to przedsiębiorstwa, które dystrybuują bilety na przewozy kolejowe wśród klientów indywidualnych lub korporacyjnych w Unii Europejskiej za pośrednictwem aplikacji dostępnych np. w Apple App Store lub Google Play Store lub za pośrednictwem strony internetowej.

⁽³⁾ VAV jest specjalnym interfejsem programowania aplikacji (API) opracowanym przez Renfe w celu zapewnienia dostępu do jego treści i danych w czasie rzeczywistym platformom biletowym prowadzonym przez strony trzecie oraz dōcō.

- *Oplaty za dystrybucję i dostęp*: opłaty dystrybucyjne nie dotyczą bezpośrednio warunków nałożonych przez Renfe w odniesieniu do dostępu platform biletowych prowadzonych przez strony trzecie do jego treści i danych w czasie rzeczywistym. W związku z tym opłaty te nie wchodzić zakres działań objętych przedmiotową decyzją. Opłaty za dostęp są bezpośrednio związane z warunkami nałożonymi przez Renfe w odniesieniu do dostępu platform biletowych prowadzonych przez strony trzecie do jego treści i danych w czasie rzeczywistym, a zatem są objęte klauzulą dotyczącą nieobchodzenia zobowiązań, która została zmieniona i stanowi, że Renfe nie może stosować żadnych nieuczciwych, nieracjonalnych ani dyskryminujących środków.
- *Współczynnik L2B*: platformy zostaną sklasyfikowane w trzech kategoriach, w zależności od miesięcznej liczby zapytań związanych z dostępnością składanych za ich pośrednictwem w systemie sprzedaży Renfe. Każda kategoria posiada maksymalną wartość współczynnika L2B, której może wymagać Renfe. Wartości te są rozsądne i nie ograniczają zdolności platform biletowych prowadzonych przez strony trzecie do konkurencji.

Renfe zmieniło również klauzule dotyczące zawieszenia przez Renfe dostępu platformy biletowej prowadzonej przez stronę trzecią do systemu sprzedaży Renfe, jeżeli platforma ta przekracza maksymalną wartość współczynnika L2B lub jeżeli wartość jej L2B jest wyjątkowo wysoka. Po pierwsze, ostateczne zobowiązania zapewniają jasność i pewność prawa w odniesieniu do wyjątkowego charakteru zawieszenia bez uprzedzenia w przypadku wyjątkowo wysokiej wartości współczynnika L2B. Po drugie, platformy biletowe prowadzone przez strony trzecie i platformy mobilności Renfe będą traktowane jednakowo w przypadkach, gdy współczynnik L2B przekracza maksymalną wartość, jak również w przypadku wyjątkowo wysokiej wartości. Po trzecie, w ostatecznych zobowiązaniach wyjaśniono i wzmocniono udział powiernika ds. monitorowania w każdej procedurze zawieszenia.
- *Maksymalny wskaźnik błędów*: Renfe znacznie obniżyło zaproponowaną wartość maksymalnego wskaźnika błędów, zobowiązując się do osiągnięcia średniorocznego maksymalnego wskaźnika błędów wynoszącego 4 % od 2024 r. Przedsiębiorstwo wyjaśniło również, że wskaźnik błędów jest obliczany na podstawie błędów, które można przypisać wyłącznie Renfe. Oprócz maksymalnego wskaźnika błędów Renfe zobowiązuje się również do osiągnięcia maksymalnego miesięcznego wskaźnika (*) niedostępności wynoszącego 1 % od 2025 r. Gwarantuje to, że na jakość usług sprzedaży biletów świadczonych przez platformy biletowe prowadzone przez strony trzecie nie będą znacząco wpływały częste awarie systemu sprzedaży Renfe.

5. PODSUMOWANIE

- (14) Komisja uważa, że ostateczne zobowiązania skutecznie rozwiązują problemy w zakresie konkurencji wskazane we wstępnej ocenie, a jednocześnie że nie są one nieproporcjonalne. Komisja doszła do takiego wniosku po uwzględnieniu interesów stron trzecich, w tym tych, które zgłosiły uwagi w ramach testu rynkowego.

(*) Wskaźnik niedostępności to stosunek liczby minut między godz. 6:00 i 23:00, podczas których suma sprzedanych przez Renfe biletów za pośrednictwem wszystkich kanałów wynosi zero, a całkowitą liczbą minut między godz. 06:00 i 23:00.