

Katarzyna Biskup

KONKURENCJA NA RYNKU LOTNICZYM. ZARYS PROBLEMATYKI

Słowa kluczowe: prawo lotnicze, konkurencja, przewoźnik lotniczy

Streszczenie

Celem publikacji jest wskazanie szerszemu gronu, problemu nieuczciwej konkurencji, jaka istnieje na rynku usług lotniczych. Konkurencja odbywa się często w sposób niezgodny z prawem lub przyjętymi dobrymi obyczajami, co nie sprzyja rozwojowi tej gałęzi transportu. Artykuł uwypukli zakres przejawów nieuczciwej konkurencji w tej materii i określi ogólny pogląd na tego typu zachowania w branży lotniczej.

Wstęp

Problem konkurencji na rynku lotniczym, nasilił się dopiero po 2004 r., czyli po pełnej akcesji Polski do Unii Europejskiej i po wejściu do strefy Schengen. Wydarzenia te spowodowały zarówno rozwój gospodarczy, jak i wprowadzenie niskokosztowych linii lotniczych. Po przemianach na rynku światowym, można mówić o europejskim rynku lotniczym, nie wprowadzając ograniczeń tylko do rynku polskiego.

Światowi przewoźnicy wciąż prześcigają się we wprowadzaniu coraz to nowszych rozwiązań, mających na celu stworzenie monopolu i wykluczenie mniej rozwiniętych podmiotów z tej branży usług. Taka kolej rzeczy stawia, zarówno przed polskim jak i europejskim prawodawcą, konieczność dostosowywania norm prawa do aktualnej sytuacji na rynku lotniczym.

Poniższe rozważania wskażą również na zakres pracy organów nadzorczych, które na mocy przepisów zobowiązane są do przeprowadzania ciągłych kontroli, oceniających sposób dostosowania się podmiotów świadczących usługi lotnicze do obowiązujących norm w tym zakresie.

Wskazanie na ustawę z dnia 3 lipca 2002 r.¹ *Prawo lotnicze*, jest istotne z punktu widzenia tematyki artykułu. Podstawowe pojęcia takie jak np. przewoźnik lotniczy, rozróżnienie przewoźników lotniczych daje ogólny pogląd na zagadnienia niezbędne do zrozumienia tematu tj. przejawów nieuczciwej konkurencji na rynku lotniczym.

Konkurencja na rynku lotniczym

Pojęcie konkurencji definiowane jest przez różnych autorów. W pracy przyjęto pojęcie konkurencji wskazane w publikacji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta. Przez konkurencję należy rozumieć „współzawodnictwo niezależnie działających przedsiębiorców zmierzających do osiągnięcia podobnych celów gospodarczych”. Natomiast, konkurenci to „przedsiębiorcy, którzy obecnie lub potencjalnie wprowadzają albo nabywają, w tym samym czasie, towary na rynku właściwym”².

W przypadku rynku usług lotniczych, należy wyróżnić zarówno konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz tą występującą między portami lotniczymi. W niniejszym artykule mocniejszy akcent postawiono na pierwszy rodzaj.

Porty lotnicze działają w celu dostarczenia, utrzymania oraz ochrony infrastruktury lotniskowej, na którą składają się m.in. płyty postojowe, pasy startowe itd. Jednakże, można wskazać również na oddziaływanie portów lotniczych na społeczeństwo czy ekonomiczną sferę gospodarki. Wskazane ujęcie jest szerszym aspektem działalności portów lotniczych, których zadaniem jest umożliwienie powiązań między podróżującymi tj. umożliwienie im dostępu do samolotu³. Pogląd, stanowiący, że port lotniczy jest monopolem naturalnym, co oznaczałoby, że analiza konkurencyjności pomiędzy portami lotniczymi nie ma prawa być przeprowadzana, został obalony poprzez dynamiczny rozwój sektora transportu lotniczego⁴. Konkurencja między portami lotniczymi możliwa jest dzięki świadczonym przez nie usługom, które mają często substytucyjny charakter⁵.

Granice konkurowania portów lotniczych wyznaczają świadczone w tej jednostce usługi, stanowiące działalność gospodarczą prowadzoną na danym rynku.

¹ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (tekst jedn. Dz. U. z 2011 r. Nr 240 poz. 1429 ze zm.).

² *Prawo konkurencji podstawowe pojęcia*, UOKiK, Warszawa 2007 r., s. 6.

³ S. Alberts, B. Koch, Ch. Ruff, *Strategic alliances between airlines and airports – theoretical assessment and practical evidence*, *Journal of Air Transport Management* 2005, t. 11, nr 1, s. 51.

⁴ D. Starkie, *Airport regulation and competition*, *Journal of Air Transport Management* 2002, t. 8, nr 1, s. 68.

⁵ A. Jurkowska, *Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji*, [w:] F. Czarnicki, T. Skoczny (red.), *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Warszawa 2010, s. 49.

Aby rozstrzygać problemy z zakresu prawa antymonopolowego oraz regulacyjnego w zakresie funkcjonowania lotnisk, należy w każdym przypadku wskazać rynek właściwy, na którym proces konkurencji jest realizowany. Sprecyzowanie rynku, jest istotne aby zidentyfikować oraz ocenić wpływ działalności portów lotniczych na konkurencję.

Możemy rozróżnić rynek usług transportu lotniczego od rynku usług portów lotniczych. Abstrahując od powyższego rozróżnienia, można mówić także o rynkach jako o *neighbouring markets* – czyli rynkach mających status rynków sąsiadujących. Wskazaną odrębność warunkuje decyzja Komisji Europejskiej w sprawie Aéroports de Paris. W akcie tym wskazano, że „działania podmiotu zarządzającego portem lotniczym oraz obsługą naziemną zapewniają w tym porcie nie stanowią części usług transportu powietrznego między dwoma portami Wspólnoty”⁶. Określono rynek usług zarządzania infrastrukturą lotniska jako *upstream market* w stosunku do rynku usług transportu lotniczego⁷.

W skład rynku usług lotniczych zaliczyć można usługi przewoźników lotniczych. W ustawodawstwie z zakresu polskiego prawa lotniczego, sprecyzowano, że przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji – odnośnie do polskiego przewoźnika, natomiast w przypadku przewoźnika obcego – na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa. Powyższe wskazuje, że podmioty wykonujące usługi przewozów lotniczych bez ważnej koncesji, bądź nieposiadający odpowiedniego aktu państwa obcego, nie są przewoźnikami lotniczymi w rozumieniu przepisów prawa lotniczego. Jednakże, według art. 774 kodeksu cywilnego⁸ przewoźnikiem jest ten, kto w ramach działalności swojego przedsiębiorstwa wykonuje zarobkowo usługi przewozu osób lub rzeczy na podstawie umowy przewozu.

Rozróżnienie przewoźników na rynku lotniczym, jest konieczne, aby omówić problematykę konkurencji pomiędzy wskazanymi podmiotami. Status prawny przewoźników lotniczych uzależniony jest od rozróżnienia ich na przewoźników krajowych (*national carriers*), oraz zagranicznych (*foreign carriers*). Dokonanie takiego podziału, uzależnione jest od tego, w którym państwie zostali upoważnieni do prowadzenia działalności na podstawie licencji, koncesji bądź innego dokumentu o równoznacznej mocy prawnej. Ponadto, należy odróżnić przewoźników⁹:

⁶ Pkt 47 dec. KE *Alpha Flight Services/ Aeroports de Paris*, z 11.06.1998 r., (Dz. Urz. WE L230/10 Nr 98/513/WE).

⁷ A. Jurkowska, *Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji*, [w:] F. Czarnicki, T. Skoczny (red.), *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Warszawa 2010, s. 49.

⁸ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny* (tekst jedn. Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1370 ze zm.).

⁹ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 334.

- 1.) państwowych/prywatnych i tych stanowiących własność mieszaną;
- 2.) wewnętrznych/międzynarodowych (*domestic carriers/international carriers*) – w zależności od tego czy wykonują przewozy w kraju macierzystym, czy także poza krajem na trasach międzynarodowych;
- 3.) regularnych/nierregularnych (*scheduled/non-scheduled*) oraz czarterowych (*charter carriers*) – uzależnione od tego, jakie operacje lotnicze są głównym przedmiotem ich działalności;
- 4.) pasażerskich/towarowych – w zależności od przewozów przeważających w działalności przewoźnika;
- 5.) megaprzewoźników (*mega-carriers*), czyli przewoźników największych;
- 6.) przewoźników globalnych/przewoźników regionalnych (*global carriers/regional carriers*), przewoźnicy globalni nie są koniecznie najwięksi, charakteryzuje ich to, że wykonują operacje lotnicze w skali ponadkontynentalnej. Natomiast, przewoźnicy regionalni, dokonują przewozu na krótszych trasach, zazwyczaj mniejszymi statkami powietrznymi;
- 7.) przewoźników dowozowych/publicznych/umownych/faktycznych (*commuter carriers/common carriers/contracting carriers/actual carriers*).

Konwencja Chicagowska sprzyja restryktywnej regulacji odnośnie konkurencji pomiędzy przewoźnikami lotniczymi. W akcie tym znajdują się nieliczne zakazy dyskryminacji przewoźników oraz postulaty odwołujące się do ułatwienia efektywnego rozwoju transportu lotniczego z udziałem wszystkich państw¹⁰. Celem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jest zapobieganie marnotrawstwu i nierozsądnej konkurencji. Ograniczenia w zakresie dostępu do rynku i wolnej konkurencji napotkać można nadal w dwustronnych umowach międzynarodowych o komunikacji lotniczej. Dokumenty te, określają jakie porozumienia mogą zawierać między sobą przewoźnicy, natomiast unormowania dotyczące konkurencji pozostawiają do dookreślenia w prawodawstwie poszczególnych państw. W przypadku braku unormowań w umowach dwustronnych dopuszcza się utworzenie aliansów według unormowań wewnątrzpaństwowych. Decyzje władz bądź ustawodawstwa poszczególnych państw odnośnie porozumień pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, są zróżnicowane np. prawo antymonopolowe w USA jest bardzo rygorystyczne, w sprawach które dotyczą porozumień handlowych przewoźników¹¹.

Powyższe wskazuje na sytuację, że każde państwo normuje sprawy dotyczące transportu lotniczego w odmienny sposób, co prowadzić może do istotnych różnic między prawem krajowym, a prawem międzynarodowym w tym zakresie. Uregulowania krajowe mają na celu chronić m.in. interesy przewoźników flagowych.

¹⁰ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U.2002.58.527) .

¹¹ M. Żylicz, *Prawo lotnicze*, op. cit., s. 349.

Transport lotniczy w Polsce podlega ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów z 2007 r.¹². Akt ten dotyczy działań przedsiębiorców i ich związków o ile wywołują skutki na terenie Polski; wskazuje na kompetencje i zakres działania Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, jako centralnego organu administracji państwowej; określa wszelkie porozumienia zakazane jako praktyki monopolistyczne; umowy zawarte z naruszeniem ustawy uważa za nieważne itp. Wymogi z zakresu konkurencji i konsumentów odnaleźć można również w innych przepisach prawa lotniczego, odnoszących się np. do jednolitych warunków korzystania z przestrzeni lotniczej, lotnisk, służb ruchu lotniczego i innych, które to są zgodne z prawem UE¹³.

Kontrola UOKiK – raport z kontroli linii lotniczych w zakresie przestrzegania praw konsumentów

Na przełomie 2005/2006 r. UOKiK dokonał kontroli szesnastu przewoźników lotniczych, którzy posiadają największy udział na polskim rynku przewozów pasażerskich. Ideą kontroli było sprawdzenie czy nie dokonano naruszeń obowiązku udzielania pasażerom rzetelnej, prawdziwej, pełnej informacji. Ponadto, skupiono się na sprawdzeniu czy nie wprowadzono na rynek nieuczciwej i wprowadzającej w błąd reklamy oraz pozostałych czynów określanych mianem nieuczciwej konkurencji. Kolejnym celem kontroli, było dokonanie przeglądu wzorców umów lotniczych. Badaniu podlegały zapisy w nich zawarte, warunkujące moc prawną dokumentu. Priorytetem UOKiKu było wskazanie na zawarte w nich niedozwolone postanowienia umowne¹⁴.

Kontrola wskazała szereg nieprawidłowości, w tym: brak informacji w języku polskim na witrynach internetowych przewoźników lotniczych. Uniemożliwiało to zapoznanie się z warunkami przewozu pasażerów oraz bagażu lub warunkami taryf biletu lotniczego, przez osobę nieposługującą się w podstawowym stopniu językiem angielskim. Nadto, brak ogólnych warunków przewozu lotniczego pasażerów i bagażu w polskiej wersji językowej u czterech z szesnastu skontrolowanych przewoźników lotniczych wykonujących operacje lotnicze na terenie Polski. Taki stan rzeczy jest niezgodny z przepisami nakładającymi na przewoźników obowiązek udostępnienia pasażerom ogólnych warunków przewozu lotniczego przy podjęciu umowy o przewóz. Kolejne naruszenie dotyczyło nieprawidłowości w zakresie

¹² Ustawa z dnia 16 luty 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn. Dz. U. z 2011 r. Nr 34 poz. 173 ze zm.).

¹³ M. Żylicz, *Prawo lotnicze*, op. cit., s. 351.

¹⁴ *Raport z kontroli linii lotniczych w zakresie przestrzegania praw konsumentów*, UOKiK, Warszawa 2007, s. 3.

prezentowania cen biletów lotniczych. UOKiK wskazał, że sposób publikowania cen biletów, na stronach internetowych oraz w reklamach, nie odzwierciedla prawdziwych kosztów, jakie ponosi pasażer. Nie wskazuje się na takie elementy biletu lotniczego jak: podatki, opłaty lotniskowe, opłaty paliwowe, koszty ubezpieczenia, prowizje za rezerwacje. Przykłady tego typu uchybień można mnożyć, organ podczas kontroli zwrócił uwagę m.in. na wprowadzanie w błąd pasażerów, poprzez określenie biletu jako np. „Taryfa za 1 zł”. Rzeczywista cena biletu często była o kilkadziesiąt razy wyższa, ze względu na nie wskazanie w określeniu na dodatkowe opłaty za przewóz lotniczy. Zdaniem UOKiK, doliczanie do ceny biletu lotniczego opłaty za ubezpieczenie, które nie jest obowiązkowe, ma na celu wprowadzenie w błąd konsumenta co do rzeczywistej potrzeby wykupienia tego typu opcji. Nadto, uchybienie warte uwagi, to sposób promocji biletów lotniczych na stronach internetowych oraz materiałach reklamowych. Informacje wskazane w broszurach reklamowych okazały się niezetelne i wprowadzające konsumentów w błąd. Na stronach internetowych odnajdziemy informacje odnośnie ofert specjalnych „Warszawa-Paryż od 29 zł” itp. Według UOKiK, taka forma prezentowania cen biletów jest praktyką nieuczciwą, ponieważ wprowadza konsumenta w błędne przekonanie odnośnie rzeczywistych kosztów. Kolejna nieprawidłowość, dotyczyła procedury składania reklamacji. Przewoźnicy nieposiadający siedziby bądź oddziału w Polsce, zastrzegali sobie przyjmowanie i rozpatrywanie reklamacji wyłącznie w języku angielskim. Dokument ten musiał dotyczyć wyłącznie określonego przez przewoźnika problemu, np. opóźnienie lotu bądź zaginięcie bagażu. Złożona w języku polskim reklamacja nie była w ogóle rozpatrywana. Ponadto, w raporcie zwrócono uwagę na niedopatrzienia przewoźników w zakresie informowania klientów o czasie trwania promocji, trasach objętych promocją bądź liczbą dostępnych biletów promocyjnych¹⁵.

Przykłady nieuczciwej konkurencji między liniami lotniczymi

Na rynku lotniczym dostrzegalnych jest wiele przejawów nieuczciwej konkurencji między liniami lotniczymi oraz w strukturach aliansów. Wyróżnić w tym momencie należy m.in. sprawę ukarania 11 linii lotniczych za zмовę kartelową dotyczącą opłat za międzynarodowy transport towarów w latach 1999-2006. Łącznie linie zapłaciły prawie 800 milionów euro¹⁶.

Ukarani przewoźnicy to: Air Canada, Air France-KLM, British Airways, Cathay Pacific, Cargolux, Japan Airlines, LAN Chile, Martinair, SAS, Singapore

¹⁵ Ibidem, s. 7-8.

¹⁶ http://www.money.pl/archiwum/wiadomosci_agencyjne/pap/artukul/ue;linie;lotnicze;ukarane;za;zmowe;kartelowa,11,0,707851.html [dostęp dnia 23.11.2012]

Airlines oraz Qantas. Jedyną linią lotniczą, która uniknęła nałożenia kary jest niemiecka Lufthansa, ponieważ to ona zgłosiła omawiana znowę dotyczącą dopłat za paliwo i za środki bezpieczeństwa¹⁷. Zapłaciła jednak 85 mln dol. grzywny, która ma służyć zaspokojeniu roszczeń zbiorowych, jakie w związku z tą sprawą mogą być wysuwane w USA. Lufthansa zapowiedziała swój czynny udział i współpracę, które zgłosiła tuż po decyzji UE o wszczęciu postępowania antymonopolowego. Warto zaznaczyć, że śledztwo dotyczące światowych linii lotniczych staje się jednym z największych i najdalej sięgających postępowań antymonopolowych dotychczas. W 2010 r. Komisja Europejska wystosowała tzw. oficjalne zastrzeżenia do nieokreślonej dokładnie liczby przewoźników powietrznych, którzy są podejrzani o wspólne ustalanie stawek za fracht lotniczy¹⁸.

Zgodnie z obowiązującymi procedurami w UE, wystosowanie niniejszych zastrzeżeń oznacza rozpoczęcie sprawy przeciwko stronom, które podejrzane są o złamanie przepisów o konkurencji, co umożliwia przygotowanie się do obrony.

W lutym 2006 r. dokonano „nalotu” władz amerykańskich oraz unijnych na biura kilku firm, zajmujących się przewozem ładunków statkami powietrznymi. Przedstawiciel organu nadzorującego przestrzeganie zasad konkurencji w UE, domniemał, iż firmy te mogły złamać prawo w przedmiotowym zakresie¹⁹. Linie lotnicze tj. British Airways, Japan Airlines, Air France, KLM (firma należąca do Air France), SAS Scandinavian Airlines i luksemburski przewoźnik Cargolux potwierdziły otrzymanie zastrzeżeń ze strony Komisji Europejskiej, przez co zapowiedziały udzielenie odpowiedzi w stosownym czasie. Za uczestnictwo w porozumieniu cenowym firm przewoźniczych, grozić mogą grzywny proporcjonalne do rozmiarów sprzedaży na rynku objętym takimi manipulacjami. Wysokość kar, zależy również od tego jak długo funkcjonował kartel. Kary te nie mogą być jednak wyższe niż 10 procent rocznych obrotów ukaranych firm. W efekcie śledztwa, przeprowadzonego przez władze antymonopolowe w USA, za uczestnictwo w znowie cenowej odpowiedzialność poniosły takie firmy jak: Quantas tj. flagowy przewoźnik australijski; British Airways; Korean Air. Ponadto, za udział w znowie dotyczącej opłat od pasażerów British Airways zostały też ukarane przez brytyjski Urząd ds. Uczciwego Handlu grzywną w wysokości 121,5 mln funtów²⁰.

¹⁷ http://www.wyborcza.biz/biznes/1,101562,8639416,Linie_lotnicze_ukarane_za_zmowe_kartelowa.html. [dostęp dnia 23.11.2012].

¹⁸ <http://edgp.gazetaprawna.pl/index.php?act=mprasa&sub=article&id=167430> [dostęp dnia 23.11.2012].

¹⁹ <http://news.money.pl/artukul/unijne;kontrola;w;liniach;lotniczych,231,0,327655.html> [dostęp dnia 23.11.2012].

²⁰ <http://edgp.gazetaprawna.pl/index.php?act=mprasa&sub=article&id=167430> [dostęp dnia 23.11.2012].

Kolejny przejaw konkurencji, stanowił konflikt pomiędzy krajowym przewoźnikiem LOT a tanią linią lotniczą Ryanair. Kancelaria prawna Traple-Konarski-Podrecki – reprezentująca LOT SA – oskarżyła linie lotniczą Ryanair o nieuczciwą konkurencję, podważanie marki, usług i naruszanie prawa o rejestracji znaku towarowego PLL LOT oraz utrudnianie pracy osobom zatrudnionym w polskiej linii lotniczej. Zakres sprawy obejmował dwie reklamy Ryanair oraz informację prasową przedstawioną dziennikarzom na konferencji prasowej, w której tania linia lotnicza zarzuciła LOT m.in.: zbyt wysokie ceny biletów na popularnych trasach w Europie, pobieranie od pasażerów opłaty paliwowej oraz podważanie konkurencyjnego pracodawcy wśród jego pracowników. Wobec tego LOT zażądał medialnego sprostowania oraz zadośćuczynienia²¹.

Ponadto, Ryanair został pozwany przez ówczesnego Prezesa LOT Marka Mazura, za wykorzystanie jego wizerunku w dowcipnej reklamie w kwietniu 2007 r. Reklama ta odnosiła się do szeroko opisanego faktu ustąpienia przez Marka Mazura z funkcji Prezesa LOT. Sąd Rejonowy w Warszawie zdecydował o oddaleniu roszczenia odszkodowawczego przez Prezesa. W decyzji Sąd uznał, że wnioskodawca nie poniósł szkody w wyniku reklamy Ryanair. Jako Prezes Polskich Linii Lotniczych LOT był on osobą publiczną i w konsekwencji jego wizerunek ma ograniczony poziom ochrony. Sąd nakazał również Panu Mazurowi zapłacić koszty sądowe, jakie poniosła firma Ryanair. Kierownictwo firmy Ryanair wyraziło entuzjazm wobec takiego orzeczenia sądu²². (Załącznik 1)

Nieuczciwa konkurencja tanich linii lotniczych, widoczna jest także w oszustwach internetowych. Polegają one na tym, że co 3 konsument Unii Europejskiej kupując bilet na samolot przez Internet, jest oszukiwany przez linie lotnicze. Najczęściej przed klientami ukrywane są dodatkowe opłaty, warunki przewozu. Ponadto przewoźnicy reklamują promocje, których w rzeczywistości nie ma. Według Raportu Komisji Europejskiej, jedna trzecia mieszkańców Wspólnoty, kupujących bilety lotnicze przez Internet wciąż ulega oszustwom, bądź wprowadzana jest w błąd. Komisja Europejska przebadła prawie 400 stron internetowych w 13 krajach Unii Europejskiej, wyłączając Polskę. Dochodzenie przeprowadzono w celu zbadania, czy linie lotnicze respektują prawa konsumentów i zakaz nieuczciwych praktyk handlowych. Unijna komisarz ds. ochrony konsumentów wykazała, że ze sprawozdania wynika, iż wciąż występują poważne problemy ze sprzedażą biletów przez linie lotnicze²³.

²¹ <http://lex.pl/?cmd=artykul,241> [dostęp dnia 23.11.2012].

²² <https://www.ryanair.com/pl/informacje/polski-sad-odrzuca-rozszczenia-bylego-prezesa-lot-wobec-reklamy-ryanair> [dostęp dnia 23.11.2012].

²³ http://www.emito.net/wiadomosci/swiat/nieuczciwa_konkurencja_tanich_linii_49140.html [dostęp dnia 23.11.2012].

Podsumowanie

Rozwój rynku usług lotniczych jest nieunikniony. W dobie przemian związanych z globalizacją, szybkie przemieszczanie się pomiędzy kontynentami, czy państwami jest nierozłącznym elementem życia jednostek. Niestety, w związku z tym, narasta konkurencja pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, walczącymi o klientów. Konkurencja odbywa się często w sposób niezgodny z prawem lub przyjętymi dobrymi obyczajami. Problem nieuczciwej konkurencji, wprowadzającej w błąd podróżujących, badany jest przez organy posiadające odpowiednie kompetencje w tym zakresie. W związku z tym, można stwierdzić, że dzięki wszelkim kontrolom i sprawozdaniom coraz bardziej podnosi się poziom świadomości klientów, którzy coraz częściej zaczynają walczyć o przysługujące im prawa w zakresie jakości świadczonych usług podróżowania, w tym przypadku transportem lotniczym. Pojawienie się nowych ofert oraz usług, na wciąż rozwijającym się rynku lotniczym, warunkuje wzrost konkurencyjności, a tym samym możliwość utworzenia nowych linii lotniczych. Przewoźnicy, oferujący lepsze warunki transportowe, mogą liczyć na zainteresowanie klientów, którzy coraz częściej korzystają z usług lotniczych ze względu na ich specyficzny charakter, jakim jest szybkość oraz wygoda przewozu. Zaistniała sytuacja stanowi podwaliny dla rozwoju szeroko rozumianego pakietu konkurencyjności na rynku lotniczym, ale również determinuje potrzebę coraz większego kontrolingu ze strony uprawnionych organów. Jest to możliwe jedynie poprzez posiadanie odpowiednio dostosowanych instrumentów. Dlatego też, wszelkie normy prawa wspólnotowego w przedmiotowym zakresie, powinny cały czas ulegać nowelizacjom i rozwojowi. Nie byłoby to jednak możliwe, bez postulatów generowanych przez indywidualne jednostki lub przedsiębiorstwa.

COMPETITION IN THE AVIATION MARKET - AN OUTLINE OF THE ISSUES AND EXAMPLES

Keywords: Air law, competition, carrier

Summary

The aim of the publication is to identify a broader range, the problem of unfair competition which exists in the air market. Competition is often in a manner inconsistent with the law or accepted principles of morality, which is not conducive to the development of this mode of transport. The article highlights the scope of manifestations of unfair competition in this matter and overviews this type of behavior in the airline industry.

Załącznik 1

**DLACZEGO LOT STRACIŁ
PREZESA PO 38 DNIACH**

Po prostu nie
mogłem dłużej
konkurować z
niskimi cenami
Ryanair!

OD **1** PLN
W JEDNĄ STRONĘ

Cena bez opłat lotniskowych i podatków, które nie przekraczają 71 PLN

MAMY WIELE WSPANIAŁYCH TRAS

RYANAIR.com

VOUCHERY UPOMINKOWE RYANAIR PLN100

Rezerwacja do 05-09-2007. Zastosowanie mają ogólne warunki przewozu Ryanair.
Opłata administracyjna w wysokości 10,52 PLN przy płatności kartą kredytową od każdego pasażera i każdego lotu w jedną stronę.
Loty bezpośrednio z Wrocławia, Bydgoszczy, Gdańska, Łodzi, Poznania, Rzeszowa, Szczecina, Warszawy i Krakowa

Źródło: <https://www.ryanair.com/pl/informacje/polski-sad-odrzuca-roszczenia-by-lego-prezesa-lot-wobec-reklamy-ryanair>, [dostęp dnia 23.11.2012r.].