

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission
vom 12. Mai 2015
in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(Sache AT.39964 — Air France/KLM/Alitalia/Delta)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2015) 3125)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(2015/C 212/05)

Am 12. Mai 2015 hat die Kommission einen Beschluss in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassen. Nach Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates⁽¹⁾ veröffentlicht die Kommission im Folgenden die Namen der Parteien und den wesentlichen Inhalt des Beschlusses, wobei sie dem berechtigten Interesse der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung trägt.

Einführung

- (1) Mit dem Beschluss werden die von den Luftverkehrsunternehmen Société Air France (im Folgenden „AF“), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (im Folgenden „KLM“), Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A (im Folgenden „AZ“) und Delta Air Lines Inc. (im Folgenden „Delta“) (zusammen im Folgenden die „Parteien“) angebotenen Verpflichtungen nach Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) für bindend erklärt. Der Beschluss betrifft die Vereinbarungen, die die Parteien im Zusammenhang mit der Gründung eines auf Einnahmenteilung beruhenden Gemeinschaftsunternehmens geschlossen haben. Diese Vereinbarungen bilden das sogenannte Transatlantic Joint Venture Agreement (im Folgenden „TAJV-Vereinbarung“), das sich unter anderem auf die gesamten Personenbeförderungsleistungen im Flugverkehr erstreckt, die die Parteien auf Strecken zwischen Europa und Nordamerika (im Folgenden „transatlantische Strecken“) erbringen.

Verfahren

- (2) Am 23. Januar 2012 leitete die Kommission ein Kartellverfahren im Hinblick auf den Erlass eines Beschlusses nach Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ein. Am 26. September 2014 nahm die Kommission vorläufige Würdigung (im Folgenden „vorläufige Würdigung“) an, in der die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission in Bezug auf den Markt für Premiumpassagiere auf der Strecke Paris-New York, den Markt für Premiumpassagiere und den Markt für Nicht-Premiumpassagiere auf der Strecke Amsterdam-New York und den Markt für Premiumpassagiere und den Markt für Nicht-Premiumpassagiere auf der Strecke Rom-New York (im Folgenden die „betroffenen Strecken“) dargelegt sind⁽²⁾.
- (3) Am 3. Oktober 2014 legten die Parteien Verpflichtungsangebote vor, um die vorläufigen Bedenken der Kommission auszuräumen. Am 23. Oktober 2014 veröffentlichte die Kommission nach Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Bekanntmachung mit einer Zusammenfassung des Falls und der angebotenen Verpflichtungen, in der Dritte zur Stellungnahme aufgefordert wurden (im Folgenden „Aufforderung zur Stellungnahme“). Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen Dritter übermittelten die Parteien am 4. Mai 2015 die unterzeichnete Fassung der endgültigen Verpflichtungen.
- (4) Der Beratende Ausschuss für Kartell- und Monopolfragen wurde am 28. April 2015 gehört und gab eine befürwortende Stellungnahme ab. Am 30. April 2015 legte der Anhörungsbeauftragte seinen Abschlussbericht vor.

In der vorläufigen Würdigung dargelegte Bedenken

Würdigung nach Artikel 101 Absätze 1 und 3 AEUV

- (5) In ihrer vorläufigen Würdigung vom 26. September 2014 äußerte die Kommission Bedenken, dass die Parteien mit ihrer Zusammenarbeit im Rahmen der TAJV-Vereinbarung eine Wettbewerbsbeschränkung auf dem Markt für Premiumpassagiere auf der Strecke Paris-New York und auf dem Markt für Premium- und Nicht-Premiumpassagiere auf den Strecken Amsterdam-New York und Rom-New York sowohl bezweckt als auch bewirkt haben könnten.
- (6) In ihrer vorläufigen Würdigung zog die Kommission den vorläufigen Schluss, dass das mit der TAJV-Vereinbarung verfolgte Ziel wettbewerbswidrig ist, da die Vereinbarung in Bezug auf alle wichtigen Parameter des Wettbewerbs zwischen Fluggesellschaften, u. a. Preis, Kapazität, Flugplanung und Dienstleistungsqualität, eine umfassende Kooperation zwischen den Parteien vorsieht. Im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens, bei dem die Einnahmen unabhängig von dem ausführenden Luftverkehrsunternehmen geteilt werden, treten an die Stelle der für die einzelnen Parteien in Bezug auf die transatlantischen Strecken bestehenden Anreize das gemeinsame Interesse und der gemeinsame Nutzen des Gemeinschaftsunternehmens und der Parteien insgesamt.

⁽¹⁾ ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.

⁽²⁾ Der Markt für Premiumpassagiere umfasst Passagiere, die Tickets für die First Class, die Business Class und die Flexible Economy Class kaufen, während der Markt für Nicht-Premiumpassagiere Fluggäste umfasst, die beschränkte Tickets für die Economy Class erwerben.

- (7) Ferner war die Kommission vorläufig der Auffassung, dass die TAJV-Vereinbarung eine deutliche Beschränkung des Wettbewerbs für i) Premiumpassagiere auf der Strecke Paris-New York und ii) Premium- und Nicht-Premiumpassagiere auf der Strecke Amsterdam-New York bzw. Rom-New York bewirkt. Die Kommission zog den vorläufigen Schluss, dass der vor der Kooperation der Parteien auf den betroffenen Strecken bestehende Wettbewerb zwischen den Parteien ausgeschaltet wird und angesichts erheblicher Eintritts- und Expansionssschranken wahrscheinlich nicht durch Wettbewerb seitens anderer Fluggesellschaften ersetzt wird.
- (8) Nach vorläufiger Ansicht der Kommission verstößt die Kooperation der Parteien im Rahmen der TAJV-Vereinbarung daher in Bezug auf Premiumpassagiere auf der Strecke Paris-New York und in Bezug auf Premium- und Nicht-Premiumpassagiere auf den Strecken Amsterdam-New York und Rom-New York gegen Artikel 101 Absatz 1 AEUV.
- (9) Die Parteien brachten keine Argumente hinsichtlich etwaiger Effizienzgewinne auf den betroffenen Strecken vor. Daher zog die Kommission den vorläufigen Schluss, dass keine Effizienzgewinne zu erwarten sind, die die erhebliche Beschränkung des Wettbewerbs, die sich auf den betroffenen Strecken aus der TAJV-Vereinbarung ergeben dürfte, kompensieren würden.

Ursprüngliche und endgültige Verpflichtungen

- (10) Am 3. Oktober 2014 boten die Parteien Verpflichtungen an, um die in der vorläufigen Würdigung dargelegten wettbewerbsrechtlichen Bedenken auszuräumen. Die Parteien boten Folgendes an:
 - a) Bereitstellung von Zeitnischenpaaren für Ankunft und Abflug am Flughafen Amsterdam und/oder an den New Yorker Flughäfen JFK/Newark Liberty sowie am Flughafen Rom und/oder an den New Yorker Flughäfen JFK/Newark Liberty nach Wahl des Wettbewerbers, um einem oder mehreren in Frage kommenden Wettbewerber(n) auf den Strecken Amsterdam-New York und Rom New-York jeweils bis zu sieben (7) neue oder zusätzliche Verbindungen wöchentlich zu ermöglichen. Dieses Angebot ist unter anderem an die Bedingung geknüpft, dass der Wettbewerber alle zumutbaren Anstrengungen unternommen hat, die benötigten Zeitnischen über das allgemeine Zuweisungsverfahren zu erhalten.
 - b) Abschluss von Vereinbarungen über die Kombinierbarkeit von Tarifen⁽¹⁾ mit Wettbewerbern in Bezug auf alle Fluggastkategorien auf allen betroffenen Strecken mit Ausnahme der Strecke Paris-New York, bei der die Vereinbarungen nur Premiumpassagiere abdecken werden. In Frage kommen alle Wettbewerber, die auf der betroffenen Strecke neue Nonstop-Flüge aufnehmen oder ihr Nonstop-Flugangebot ausweiten und an keinem Ende der Strecke alleine oder gemeinsam mit ihren Allianzpartnern über ein Drehkreuz oder einen Luftverkehrsknotenpunkt verfügen. Bei der Strecke Paris-New York erstreckt sich diese Verpflichtung auch auf Wettbewerber, die bereits Nonstop-Flüge auf der Strecke betreiben.
 - c) Abschluss spezieller Prorata-Vereinbarungen⁽²⁾ mit Wettbewerbern für alle Passagierkategorien auf allen betroffenen Strecken mit Ausnahme der Strecke Paris-New York, bei der sich die Vereinbarungen nur auf Premiumpassagiere erstrecken; diese Vereinbarungen werden geschlossen für Flüge mit Ausgangs- und Zielort in Europa oder Nordamerika/Karibik/Zentralamerika, sofern der Flug eine der drei betroffenen Strecken beinhaltet. In Frage kommen alle Wettbewerber, die auf der betroffenen Strecke neue Nonstop-Flüge aufnehmen oder ihr Nonstop-Flugangebot ausgeweitet haben und an keinem Ende der Strecke alleine oder gemeinsam mit ihren Allianzpartnern über ein Drehkreuz oder einen Luftverkehrsknotenpunkt verfügen. Bei der Strecke Paris-New York erstreckt sich diese Verpflichtung auch auf Wettbewerber, die bereits Nonstop-Flüge auf der Strecke betreiben.
 - d) Öffnung ihrer Vielfliegerprogramme für einen Wettbewerber, der auf einer der betroffenen Strecken Flüge aufnimmt oder sein Flugangebot ausweitet und weder über ein vergleichbares eigenes Programm verfügt noch bereits an einem der Vielfliegerprogramme der Parteien teilnimmt.
- (11) Die Parteien schlagen vor, einen Treuhänder zu benennen, der die Erfüllung der Verpflichtungen überwacht. Für den Fall, dass zwischen einem interessierten Luftverkehrsunternehmen und den Parteien Meinungsverschiedenheiten über die Verpflichtungen bestehen, schlagen die Parteien ein Streitbeilegungsverfahren vor, bei dem ein Schiedsgericht abschließend über die Sache befindet.
- (12) Als Reaktion auf die Stellungnahmen, die im Anschluss an die Veröffentlichung der Aufforderung zur Stellungnahme bei der Kommission eingingen, haben die Parteien am 4. Mai 2015 die unterzeichnete Fassung der endgültigen Verpflichtungen übermittelt. Von den ursprünglich angebotenen Verpflichtungen unterscheiden sich diese geänderten Verpflichtungen, abgesehen von einigen Klarstellungen, ausschließlich im Umfang der Verpflichtung hinsichtlich der speziellen Prorata-Vereinbarungen. Der räumliche Geltungsbereich dieser Verpflichtung wurde auf Flüge mit tatsächlichem Herkunfts-/Zielort in Libanon und Israel sowie auf Flüge mit tatsächlichem Herkunfts-/Zielort in Europa oder Nordamerika/der Karibik/Mittelamerika ausgeweitet. Ferner wurde eine Klarstellung

(1) Eine Vereinbarung über die Kombinierbarkeit von Tarifen ermöglicht es einem Wettbewerber (oder Reisebüros), einer von der Verpflichtung abgedeckten Fluggastkategorie Hin- und Rückflüge anzubieten, die einen von der einen Partei angebotenen Nonstop-Flug in der einen Richtung und einen von dem betreffenden Wettbewerber angebotenen Nonstop-Flug in der anderen Richtung umfassen.

(2) Durch spezielle Prorata-Vereinbarungen können in Frage kommende konkurrierende Luftverkehrsunternehmen von den Parteien günstige Bedingungen für die Beförderung von Transferpassagieren auf Flügen erhalten, die von den Parteien auf Strecken in Europa und Nordamerika (und bestimmten anderen Ländern) angeboten werden, um durch diese Zubringerflüge das transatlantische Leistungsangebot des Wettbewerbers auf der jeweiligen betroffenen Strecke auszubauen.

aufgenommen, der zufolge die Verpflichtung hinsichtlich der speziellen Prorata-Vereinbarung, die das Recht des Wettbewerbers beinhaltet, bis zu zwanzig (20) von den Parteien betriebene vorgelagerte/nachgelagerte-Anschlussstrecken auszuwählen, sich auch auf vorgelagerte/nachgelagerte Anschlussstrecken erstreckt, die von den Parteien vermarktet und von bestimmten Tochtergesellschaften der Parteien betrieben werden (d. h. von KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner und HOP durchgeführte Flüge, die von AF betriebsbereit gechartert werden, und Anschlussflüge, die unter Delta Connection vermarktet werden).

Würdigung und Angemessenheit der Verpflichtungsangebote

- (13) Die Verpflichtungen in ihrer endgültigen Fassung reichen aus, um die von der Kommission in ihrer vorläufigen Würdigung dargelegten Bedenken auszuräumen, ohne dabei unverhältnismäßig zu sein. Sie erleichtern die Aufnahme bzw. die Ausweitung der Tätigkeit auf den betroffenen Strecken dadurch, dass sie die Markteintritts- bzw. Expansionschranken verringern und die Dienste der Wettbewerber stärken, indem sie ihnen Zugang zu Anschlussverkehr und die Möglichkeit, Vereinbarungen über die Kombinierbarkeit von Tarifen und Kooperationsvereinbarungen für Vielfliegerprogramme zu schließen, gewähren.
- (14) In Bezug auf die Strecken Amsterdam-New York und Rom-New York vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Verpflichtungen hinsichtlich der Zeitnischen in Verbindung mit den Verpflichtungen hinsichtlich der Vereinbarungen über die Kombinierbarkeit von Tarifen, hinsichtlich der speziellen Prorata-Vereinbarungen und hinsichtlich der Vielfliegerprogramme geeignet sind und ausreichen, um die in der vorläufigen Würdigung dargelegten Bedenken auszuräumen. Insbesondere angesichts der Bedingungen, an die die Verpflichtungen hinsichtlich der Zeitnischen geknüpft sind, sind diese Verpflichtungen wirksam und ausreichend attraktiv, um die Wettbewerber dazu zu veranlassen, die Zeitnischen tatsächlich zu nutzen; die übrigen Verpflichtungen dürften die Wettbewerber in die Lage versetzen, die Nachhaltigkeit ihrer neuen Dienste zu steigern. In Bezug auf die Strecke Paris-New York stellt die Kommission fest, dass die Wettbewerber mehr Verbindungen pro Tag betreiben als die Parteien zusammen und dass die Wettbewerber kürzlich in der Lage waren, Verbindungen auf der Strecke hinzuzufügen. Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Verpflichtungen hinsichtlich der Vereinbarungen über die Kombinierbarkeit von Tarifen, hinsichtlich der speziellen Prorata-Vereinbarungen und hinsichtlich der Vielfliegerprogramme, die die Parteien sowohl für bereits vorhandene als auch für neue Wettbewerber angeboten haben, geeignet und ausreichend sind, um ihre Bedenken in Bezug auf diese Strecke auszuräumen.

Schlussfolgerungen

- (15) Mit dem Beschluss werden die von den betroffenen Unternehmen angebotenen Verpflichtungen für bindend erklärt.
- (16) Angesichts der von den Parteien angebotenen endgültigen Verpflichtungen ist die Kommission der Auffassung, dass für ein Tätigwerden ihrerseits kein Anlass mehr besteht. Der Beschluss ist für einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem Tag seines Erlasses bindend.
-