

**Tiivistelmä komission päätöksestä,  
annettu 12 päivänä toukokuuta 2015,  
Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan mukaisesta menettelystä**

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

(tiedoksiannettu asiakirjanumerolla C(2015) 3125)

**(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)**

(2015/C 212/05)

Komissio antoi 12 päivänä toukokuuta 2015 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan mukaista menettelyä koskevan päätöksen. Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003<sup>(1)</sup> 30 artiklan säännösten mukaisesti komissio julkaisee osapuolten nimet ja päätöksen olennaisen sisällön. Se ottaa huomioon yritysten oikeutetut edut sen suhteen, ettei niiden liikesalaisuuksia paljasteta.

### Johdanto

- (1) Päätöksellä tehdään yritysten Société Air France, jäljempänä 'AF', Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, jäljempänä 'KLM', Alitalia Società Aerea Italiana SpA, jäljempänä 'AZ', ja Delta Air Lines Inc., jäljempänä 'Delta', yhdessä "osapuolet", tarjoamista sitoumuksista oikeudellisesti sitovia neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003, jäljempänä 'asetus 1/2003', 9 artiklan mukaisesti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan mukaisessa menettelyssä. Tämä päätös koskee osapuolten välillä voiton/tappion jakavan yhteisyrityksen perustamisesta tehtyä sopimusta, nk. transatlanttista yhteisyrityssopimusta, joka kattaa muun muassa kaikki osapuolten tarjoamat matkustajalentoliikennepalvelut Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisillä reiteillä, jäljempänä 'Atlantin ylittävät reitit'.

### Menettely

- (2) Komissio aloitti 23 päivänä tammikuuta 2012 kilpailumenettelyn tehdäkseen asetuksen 1/2003 III luvun mukaisen päätöksen. Komissio esitti 26 päivänä syyskuuta 2014 alustavan arvioinnin, jossa esitettiin sen havaitsemat kilpailuongelmat, jotka liittyvät reitin Pariisi–New York premium-markkinoihin, reitin Amsterdam–New York premium- ja muihin markkinoihin ja reitin Rooma–New York premium- ja muihin markkinoihin, jäljempänä 'ongelmalliset reitit'<sup>(2)</sup>.
- (3) Osapuolet ehdottivat 3 päivänä lokakuuta 2014 sitoumuksia, joiden tarkoituksena oli puuttua komission alustavassa arvioinnissa havaitsemiin kilpailuongelmiin. Komissio julkaisi 23 päivänä lokakuuta 2014 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* asetuksen 1/2003 27 artiklan 4 kohdan mukaisen tiedonannon, jossa se esitteli lyhyesti asian ja ehdotetut sitoumukset ja kehotti asianomaisia kolmansia osapuolia esittämään huomautuksensa, jäljempänä 'markkinatestiä koskeva tiedonanto'. Kolmansilta osapuolilta saatujen huomautusten perusteella osapuolet toimittivat allekirjoitetun version lopullisista sitoumuksista 4 päivänä toukokuuta 2015.
- (4) Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoo-antavaa komiteaa kuultiin 28 päivänä huhtikuuta 2015, ja se antoi myönteisen lausunnon. Kuulemismenettelystä vastaava neuvonantaja antoi loppukertomuksensa 30 päivänä huhtikuuta 2015.

### Alustavassa arvioinnissa esitetyt kilpailuongelmat

*Perussopimuksen 101 artiklan 1 ja 3 kohdan mukainen arviointi*

- (5) Syyskuun 26 päivänä 2014 tehdystä alustavassa arvioinnissa esitetään komission alustavat epäilykset siitä, että osapuolet ovat saattaneet rajoittaa kilpailua premium-matkustajien markkinoilla Pariisiin ja New Yorkin välisellä reitillä ja premium- ja muiden matkustajien markkinoilla reiteillä Amsterdam–New York ja Rooma–New York sekä tarkoitukseen että vaikutukseen perustuvasti transatlanttisen yhteisyrityssopimuksen mukaisen yhteistyön avulla.
- (6) Komissio katsoi alustavassa arvioinnissaan, että transatlanttisella yhteisyrityssopimuksella on kilpailunvastainen tarkoitus, sillä siinä määrätään osapuolten laajasta yhteistyöstä, joka koskee kaikkia lentoyhtiöiden välisen kilpailun keskeisiä tekijöitä, kuten hinnoittelua, kapasiteettia, aikatauluja ja palvelun laatua. Tässä allianssin muodostavassa, voiton/tappion jakavassa yhteisyrityksessä osapuolten yksilölliset kannustimet Atlantin ylittävillä reiteillä korvataan yhteisyrityksen ja kaikkien osapuolten yhteisellä edulla ja niille kokonaisuutena koituvalla hyödyllä.

<sup>(1)</sup> EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1.

<sup>(2)</sup> Premium-markkinat kattavat ensimmäisen luokan, business-luokan ja säästöluokan joustavia lippuja ostavat matkustajat, kun taas muut kuin premium-markkinat kattavat säästöluokan rajoitettuja lippuja ostavat matkustajat.

- (7) Komissio katsoi alustavasti myös, että transatlanttisen yhteisyrityssopimuksen vaikutuksena on kilpailun tuntuva rajoittaminen i) premium-matkustajien markkinoilla Pariisiin ja New Yorkin välisellä reitillä ja ii) premium- ja muiden matkustajien markkinoilla reiteillä Amsterdam–New York ja Rooma–New York. Komissio päätteli alustavasti, että osapuolten välillä ongelmallisilla reiteillä ennen yhteistyön alkamista vallinnut kilpailu on poistettu, eikä kilpailu muiden lentoyhtiöiden taholta todennäköisesti korvaisi sitä, koska markkinoille pääsyn ja laajentumisen tiellä on merkittäviä esteitä.
- (8) Näin ollen komission alustava näkemys on, että transatlanttisen yhteisyrityssopimuksen mukainen osapuolten yhteistyö on vastoin perussopimuksen 101 artiklan 1 kohtaa premium-matkustajien osalta reitillä Pariisi–New York ja premium- ja muiden matkustajien osalta reiteillä Amsterdam–New York ja Rooma–New York.
- (9) Osapuolet eivät ole esittäneet tehokkuusetuja koskevia perusteluja ongelmallisten reittien osalta. Näin ollen komissio katsoi alustavasti, että transatlanttisesta yhteisyrityssopimuksesta ongelmallisilla reiteillä todennäköisesti aiheutuva tuntuva kilpailun rajoittamista kompensoivia tehokkuusetuja ei ole.

#### **Alustavat ja lopulliset sitoumukset**

- (10) Osapuolet esittivät 3 päivänä lokakuuta 2014 sitoumuksia alustavassa arvioinnissa havaittujen kilpailuongelmien poistamiseksi. Osapuolet tarjoutuivat
- vapauttamaan lähtö- ja saapumisaikapareja Amsterdamin lentoasemalla ja/tai New Yorkin JFK- / Newark Liberty -lentoasemilla sekä Rooman lentoasemalla ja/tai New Yorkin JFK- / Newark Liberty -lentoasemilla kilpailijan valinnan mukaan, jotta yksi tai useampi kysymykseen tuleva kilpailija voisi liikennöidä enintään seitsemää uutta tai lisävuoroa viikossa sekä Amsterdam–New York- että Rooma–New York -reiteillä. Tähän tarjoukseen liittyy tiettyjä ehtoja: kilpailijan on muun muassa pitänyt käyttää ensin kaikki kohtuulliset keinot tarvittavien lähtö- ja saapumisaikojen saamiseksi tavanomaisella jakomenettelyllä;
  - tekemään kilpailijoiden kanssa sopimuksia lippujen yhdisteltävyydestä <sup>(1)</sup> kaikkien matkustajaluokkien osalta kullakin ongelmallisella reitillä, paitsi reitillä Pariisi–New York, jolla sopimukset koskevat ainoastaan premium-matkustajia. Kysymykseen tulevia kilpailijoita ovat kaikki kilpailijat, jotka alkavat liikennöidä uusia tai lisättyjä välilaskuttomia vuoroja asianomaisella ongelmallisella reitillä ja joilla ei yksin tai yhdessä allianssikumppaneidensa kanssa ole solmukohtaa/keskuslentoasemaa reitin kummassakin päässä. Reitillä Pariisi–New York osalta tämä sitoumus kattaa myös kilpailijat, jotka jo liikennöivät välilaskuttomia vuoroja kyseisellä reitillä;
  - tekemään kilpailijoiden kanssa erityisiä tuottojen ositusta koskevia sopimuksia <sup>(2)</sup> kaikkien matkustajaluokkien osalta kullakin ongelmallisella reitillä, paitsi reitillä Pariisi–New York, jolla sopimukset koskevat ainoastaan premium-matkustajia. Näitä sopimuksia tehdään liikenteestä, jonka lähtöpaikka ja kohde on Euroopassa tai Pohjois-Amerikassa, Karibialla tai Keski-Amerikassa, jos osaan matkasta sisältyy yksi kolmesta ongelmallisesta reitistä. Kysymykseen tulevia kilpailijoita ovat kaikki kilpailijat, jotka alkavat liikennöidä uusia tai lisättyjä välilaskuttomia vuoroja asianomaisella ongelmallisella reitillä ja joilla ei yksin tai yhdessä allianssikumppaneidensa kanssa ole solmukohtaa/keskuslentoasemaa reitin kummassakin päässä. Reitillä Pariisi–New York osalta tämä sitoumus kattaa myös kilpailijat, jotka jo liikennöivät välilaskuttomia vuoroja kyseisellä reitillä;
  - avaamaan kanta-asiakasohjelmansa kilpailijalle, joka aloittaa liikennöinnin tai lisää vuoroja jollakin ongelmallisista reiteistä, jos kyseisellä kilpailijalla ei ole vastaavaa omaa ohjelmaa eikä se ennestään osallistu yhteenkään osapuolten kanta-asiakasohjelmista.
- (11) Osapuolet tarjoutuvat asettamaan vastuullisen toimitsijamiehen valvomaan sitoumusten noudattamista. Jos hakijalento-yhtiö ja osapuolet ovat eri mieltä sitoumuksista, osapuolet ehdottavat riitojenratkaisumenettelyä, jossa välitystuomioistuin ratkaisee viime kädessä asian.
- (12) Vastauksena huomautuksiin, jotka komissio sai markkinatestiä koskevan tiedonannon julkaisemisen jälkeen, osapuolet toimittivat allekirjoitetun version lopullisista sitoumuksista 4 päivänä toukokuuta 2015. Lukuun ottamatta muutamaa selvennystä nämä tarkistetut sitoumukset eroavat alun perin tarjotuista sitoumuksista vain erityistä tuottojen ositussopimusta koskevan sitoumuksen soveltamisalan osalta. Tämän sitoumuksen maantieteellistä soveltamisalaa laajennettiin, jotta se kattaisi Euroopan, Pohjois-Amerikan, Karibian ja Keski-Amerikan lisäksi myös

<sup>(1)</sup> Lippujen yhdisteltävyyttä koskevan sopimuksen ansiosta kilpailija (tai matkatoimisto) voi tarjota sitoumuksen soveltamisalaa kuululle matkustajaryhmälle menopaluumatkaa, jossa yhdistetään yhden osapuolen tarjoama välilaskuton palvelu yhteen suuntaan ja kilpailijan tarjoama toiseen suuntaan.

<sup>(2)</sup> Erityisten tuottojen ositusta koskevien sopimusten avulla kyseeseen tulevat kilpailevat lentoyhtiöt voivat saada osapuolilta suotuisat ehdot osapuolten liikennöimillä liityntälennoilla Euroopan ja Pohjois-Amerikan (ja muiden valittujen maiden) reiteillä matkustajien kuljettamiselle, jotta ne voivat "syöttää" omia transatlanttisia palveluitaan asianomaisella ongelmallisella reitillä siirtämällä tällaisia matkustajia transatlanttisille lennoilleen.

liikenteen, jonka todellinen lähtöpaikka/kohde on Libanonissa ja Israelissa. Lisäksi erityistä tuottojen ositussopimusta koskevaan sitoumukseen, johon sisältyy kilpailijan oikeus valita enintään kaksikymmentä osapuolten liikennöimää edeltävää reittiä ja jatkoreittiä, tehtiin selvennys, jonka mukaan kyseinen sitoumus kattaa myös osapuolten markkinoimat edeltävät ja jatkoreitit, joita liikennöivät tietyt osapuolten tytäryhtiöt (KLM Cityhopper, Alitalia City-Liner, AF:n miehistöineen vuokraamat HOP:n liikennöimät lennot ja Delta Connection -tuotemerkillä markkinoidut liityntälennot).

#### **Ehdotettujen sitoumusten arviointi ja oikeasuhteisuus**

- (13) Lopulliset sitoumukset ovat riittävät, jotta voidaan poistaa komission alustavassa arvioinnissaan esittämät kilpailu-ongelmat, mutta ne eivät kuitenkaan ole suhteettomia. Sitoumuksilla helpotetaan markkinoille tuloa tai laajentumista ongelmallisilla reiteillä alentamalla markkinoille tulon tai laajentumisen esteitä sekä vahvistamalla kilpailijoiden palveluita myöntämällä niille pääsy liityntäliikenteeseen ja mahdollisuus tehdä lippujen yhdisteltävyyttä koskevia sopimuksia ja yhteistyösopimuksia kanta-asiakasohjelmista.
- (14) Amsterdamin ja New Yorkin ja Rooman ja New Yorkin välisten reittien osalta komissio katsoo, että lähtö- ja saapumisaikoja koskevat sitoumukset yhdessä lippujen yhdisteltävyyttä, erityisiä tuottojen ositussopimuksia ja kanta-asiakasohjelmia koskevien sitoumusten kanssa ovat asianmukaisia ja riittäviä korjaamaan alustavassa arvioinnissa todetut kilpailuongelmat. Erityisesti lähtö- ja saapumisaikoja koskevat sitoumukset ovat niihin liitettyjen ehtojen ansiosta riittävän tehokkaita ja houkuttelevia kannustamaan kilpailijoita tosiasiallisesti hyödyntämään niitä. Muut sitoumukset puolestaan tarjoavat kilpailijoille mahdollisuuden lisätä uusien palvelujensa kestävyyttä. Pariisin ja New Yorkin välisen reitin osalta komissio toteaa, että kilpailijat liikennöivät useampia vuoroja päivässä kuin osapuolet yhteensä ja että kilpailijat ovat äskettäin pystyneet lisäämään vuorojaan kyseisellä reitillä. Tämän vuoksi komissio katsoo, että osapuolten sekä nykyisten että uusien kilpailijoiden hyväksi tarjoamat sitoumukset, jotka koskevat lippujen yhdisteltävyydestä tehtäviä sopimuksia, erityisiä tuottojen ositussopimuksia ja kanta-asiakasohjelmia, ovat asianmukaisia ja riittäviä korjaamaan komission havaitsemat kilpailuongelmat tämän reitin osalta.

#### **Päätelmät**

- (15) Päätöksellä tehdään kyseessä olevien yritysten ehdottamista sitoumuksista oikeudellisesti sitovia.
  - (16) Osapuolten tarjoamien lopullisten sitoumusten perusteella komissio katsoo, ettei sillä ole enää perusteita ryhtyä toimiin asiassa. Päätös on sitova kymmenen vuoden ajan sen hyväksymisestä.
-