

**Sammanfattning av kommissionens beslut**

av den 23 maj 2013

rörande ett förfarande enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

(Ärende AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada)

[delgivet med nr C(2013) 2836 final]

(Endast den engelska texten är giltig)

(2013/C 201/09)

Den 23 maj 2013 antog kommissionen ett beslut om ett förfarande enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. I enlighet med bestämmelserna i artikel 30 i rådets förordning (EG) nr 1/2003<sup>(1)</sup> offentliggör kommissionen nedan namnen på parterna och huvuddragen i beslutet med beaktande av företagens berättigade intresse av att deras affärshemligheter skyddas.

**Inledning**

- (1) Beslutet innebär att de åtaganden som Air Canada (AC), United Airlines, Inc. (UA)<sup>(2)</sup> och Deutsche Lufthansa AG (LH) (gemensamt kallade *parterna*) har erbjudit görs rättsligt bindande enligt artikel 9 i förordning (EG) nr 1/2003, inom ramen för ett förfarande i enlighet med artikel 101 i fördraget. Beslutet rör det avtal (A++-avtalet) som har ingåtts mellan parterna om att bilda ett gemensamt företag med delade intäkter (gemensamt A++-företag), som bland annat omfattar all personbefordran med flyg som parterna bedriver på rutterna mellan Europa och Nordamerika.

**Förfarande**

- (2) Den 8 april 2009 inledde kommissionen ett formellt förfarande i syfte att fatta ett beslut i enlighet med kapitel III i förordning (EG) nr 1/2003. Den 10 oktober 2012 antog kommissionen en preliminär bedömning.
- (3) Den 11 december 2012 föreslog parterna åtaganden för att undanröja kommissionens preliminära betänkligheter angående den berörda marknaden. Den 21 december 2012 offentliggjordes ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* i enlighet med artikel 27.4 i förordning (EG) nr 1/2003 med en sammanfattning av ärendet och de föreslagna åtagandena. Berörda tredje parter uppmanades att lämna synpunkter. Efter att dessa synpunkter hade lämnats in lade parterna den 15 maj 2013 fram den undertecknade versionen av de slutliga åtagandena.
- (4) Den 7 maj 2013 rådfrågades den rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor, som avgav ett positivt yttrande. Den 8 maj 2013 utfärdade förhørsombudet sin slutrapport.

**Konkurrensfarhågor enligt den preliminära bedömningen***Bedömning enligt artiklarna 101.1 och 101.3 i fördraget*

- (5) I den preliminära bedömningen av den 10 oktober 2012 uttryckte kommissionen sina preliminära betänkligheter om att parterna, till både syfte och resultat, kan ha begränsat konkurrensen på premiummarknaden<sup>(3)</sup> på rutten Frankfurt–New York, genom sitt samarbete inom ramen för A++-avtalet.
- (6) Kommissionen intog den preliminära ståndpunkten att A++-avtalet till sin natur syftade till och hade potential att begränsa konkurrensen. Detta berodde på att parternas samarbete inom ramen för det gemensamma A++-företaget helt och hållet undanröjde konkurrensen mellan dem inom viktiga konkurrensområden som pris och kapacitet. Inom det gemensamma företaget med delade intäkter och bolagsneutral biljettförsäljning ersattes flygbolagens enskilda incitament på transatlantiska rutter av det gemensamma intresset och nyttan för det gemensamma företaget.
- (7) Kommissionen drog även preliminärt slutsatsen att parternas samarbete inom ramen för A++-avtalet ledde till väsentliga negativa effekter för premiumpassagerare på rutten Frankfurt–New York, eftersom den konkurrens som hade funnits innan samarbetet inleddes mellan LH och CO i det gemensamma A++-företaget med största sannolikhet inte skulle ersättas av konkurrens från parternas konkurrenter, på grund av betydande hinder för inträde på marknaden eller för att utöka verksamheten.
- (8) Enligt kommissionens preliminära ståndpunkt stred därför samarbetet mellan parterna inom ramen för A++-avtalet mot artikel 101.1 i fördraget för rutten Frankfurt–New York när det gäller premiumpassagerare.

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

<sup>(2)</sup> 2010 slogs Continental Airlines (CO) och United Air Lines samman (ärende COMP/M.5889 – United Air Lines/Continental Airlines). Den 31 mars 2013 slutfördes sammanslagningen mellan de två lufttransportföretagen. CO var en part i antitrustutredningen i det här ärendet fram till det datum då sammanslagningen slutfördes.

<sup>(3)</sup> Premiummarknaden omfattar passagerare som köper biljetter i första klass, affärsklass och flexibel ekonomiklass.

- (9) Parterna hävdade att A++-avtalet leder till effektivitetsvinster både för passagerare som reser på den berörda rutten och för passagerare som reser på anslutande rutter. Kommissionen beslutade sig för att utvidga testet för effektivitetsvinster till marknader som ligger utanför den relevanta marknaden i enlighet med punkt 43 i riktlinjerna för tillämpningen av artikel 101.3 i fördraget. Inom ramen för det utvidgade testet kan effektivitetsvinsterna på andra marknader som står i samband med den relevanta marknaden tas med i konkurrensbedömningen, i den grad de gynnar samma konsumenter som skadas av samarbetet. I bedömningen kan följaktligen skadan för en konsumentgrupp inte vägas mot och kompenseras av fördelar för en annan konsumentgrupp.
- (10) Inom ramen för det utvidgade testet bör parterna först visa att den berörda rutten och dess anslutande rutter hänger samman. Det måste bekräftas att det finns en hög grad av samstämmighet mellan de konsumentgrupper som reser på den berörda rutten och de sammanhängande anslutande rutterna samt att effektivitetsvinsterna går i båda riktningarna mellan dessa rutter. För det andra bör parterna kvantifiera effektivitetsvinsterna på sammanhängande anslutande rutter för de konsumenter som även reser på den berörda rutten. Slutligen måste det bekräftas att de påstådda effektivitetsvinsterna (både på och utanför marknaden) uppfyller alla andra villkor i artikel 101.3 i fördraget vad gäller effektivitetsvinster, att konsumenterna måste få en skäligen andel, att begränsningarna måste vara nödvändiga och att konkurrensen inte får sättas ur spel.
- (11) Efter utvärderingen av de effektivitetsvinster som parterna redogjorde för inom ramen för det utvidgade testet drogs dock slutsatsen att enligt artikel 101.3 i fördraget var de påvisade effektivitetsvinsterna (både på och utanför marknaden) troligtvis inte tillräckligt stora för att uppväga de sannolika betydande negativa effekterna av den begränsade konkurrensen enligt artikel 101.1 i fördraget.
- b) Att ingå prisavtal med konkurrenter beträffande premiumpassagerare<sup>(1)</sup>. Konkurrenter som kan komma i fråga är alla konkurrenter som bedriver eller har börjat bedriva nya eller utökade direktflygningar på rutten Frankfurt–New York och som inte har knutpunkt/focus city-flygplatser vid båda ändpunkterna för trafiken.
- c) Att ingå särskilda prorata-avtal för trafik med ursprung och destination i Europa/Israel eller Nordamerika/Västindien/Centralamerika, förutsatt att en del av resan inbegriper rutten Frankfurt–New York<sup>(2)</sup>. Konkurrenter som kan komma i fråga är alla konkurrenter som har börjat driva nya eller utökade direktflygningar på rutten Frankfurt–New York och som enskilt eller i kombination med sina allianspartners inte har knutpunkt/focus city-flygplats vid båda ändpunkterna av rutten Frankfurt–New York.
- d) Att öppna sina bonusprogram för en konkurrent som påbörjar eller utökar tjänster på rutten, om denna konkurrent inte har ett eget jämförbart program eller inte deltar i någon av parternas bonusprogram.
- (13) Parterna erbjuder att överlåta ansvaret att övervaka tillämpningen av åtagandena åt en förtroendeman. Vid meningsskiljaktigheter mellan en ny aktör och parterna angående åtagandena erbjuder parterna en tvistlösningsprocess där en skiljedomstol ytterst fattar beslut i frågan.
- (14) Efter att ha tagit del av synpunkterna som inkommit i marknadstestet lade parterna fram den undertecknade versionen av de slutliga åtagandena den 15 maj 2013. Förutom några tekniska anpassningar och förtydliganden skiljer sig de ändrade åtagandena från de åtaganden som ursprungligen erbjöds framför allt när det gäller tillämpningsområdet för åtagandet om ett särskilt prorata-avtal. Tillämpningsområdet för åtagandet har utökats från 15 till 20 sträckor för vilka parterna kommer att erbjuda konkurrenter tillgång till deras anslutande trafik, under vissa villkor.

### Inledande och slutliga åtaganden

- (12) Den 11 december 2012 föreslog parterna åtaganden för att undanröja kommissionens preliminära betänkligheter avseende premiumpassagerare på rutten Frankfurt–New York. Parterna erbjöd följande:

- a) Att göra start- och landningstider (slot pairs) tillgängliga på Frankfurts flygplats och/eller på flygplatserna New York JFK/Newark Liberty – i enlighet med en konkurrensväl – för att bedriva ytterligare en flygning per dag (och upp till tre flygningar per dag om konkurrenters befintliga tjänster på sträckan dras tillbaka). Detta erbjudande är förenat med ett antal villkor, bl.a. att konkurrenten ska ha uttömt alla rimliga vägar att få nödvändiga start- och landningstider via den allmänna processen för fördelning av start- och landningstider. Parterna behöver inte heller frigöra mer än en start- och landningstid på flygplatsen New York JFK.

### Konkurrensmässig bedömning och åtagandenas proportionalitet

- (15) De slutliga åtagandena räcker för att undanröja de preliminära problemen som kommissionen tog upp i sin preliminära bedömning och de är inte oproportionerliga. Åtagandena gör det enklare att komma in på eller utöka

<sup>(1)</sup> Genom prisavtal kan en konkurrent (eller resebyrå) erbjuda en tur och returresa till premiumpassagerare och på så sätt erbjuda en helhetslösning där den ena resvägen tillhandahålls av någon av parterna och den andra av konkurrenten.

<sup>(2)</sup> Genom särskilda prorata-avtal kan intresserade flygbolag på förmånliga villkor från parterna transportera passagerare på kortdistansflygningar i Europa och Nordamerika (och i vissa utvalda andra länder) som ansluter till och från parternas transatlantiska flygningar på rutten Frankfurt–New York. Syftet från parternas sida är att "mata" sina egna transatlantiska flygningar genom att anslutande passagerare överförs till dem.

verksamheten på ruten Frankfurt–New York för premiumpassagerare, eftersom de minskar hindren för inträde eller utökad verksamhet samt förstärker konkurrenternas befintliga tjänster. De syftar till att ge konkurrenter förbättrad tillgång till anslutande trafik och möjlighet att ingå prisavtal och samarbetsavtal om bonusprogram med parterna.

- (16) Kommissionen anser att tillämpningsområdet för de slutliga åtagandena när det gäller start- och landningstider räcker för och är lämpade att göra åtagandena effektiva och tillräckligt attraktiva för att faktiskt bli utnyttjade. Detta gäller framför allt i kombination med de andra delarna av de slutliga åtagandena, såsom prisavtalen och de särskilda prorata-avtalen. Genom prisåtagandet minskas konkurrenternas nackdel i förhållande till parterna när det gäller antalet flygningar i och med att konkurrenterna kan erbjuda fler kombinerade flygningar. Det kommer att

göra konkurrenternas tjänster mer attraktiva för premiumpassagerare och följaktligen både förbättra den långsiktiga hållbarheten för befintliga konkurrenter och minska hindren för nya konkurrenters inträde. Åtagandet i fråga om särskilda prorata-avtal kommer att göra det möjligt för nya aktörer att enligt fördelaktiga villkor få tillgång till parternas anslutande trafik i båda ändarna av ruten. Det kommer att minska parternas knutpunktsfördelar gentemot nya aktörer och därmed främja konkurrenters inträde.

#### Slutsatser

- (17) Genom beslutet görs de åtaganden som de berörda företagen har föreslagit rättsligt bindande.
- (18) Mot bakgrund av de slutliga åtaganden som parterna erbjuder anser kommissionen att det inte längre finns skäl för att ingripa. Beslutet ska vara bindande under en period på tio år från den dag det antogs.