

**Sammanfattning av kommissionens beslut**  
**av den 12 maj 2015**  
**om ett förfarande enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt**

**(Ärende AT.39964 – Air France/KLM/Alitalia/Delta)**

[delgivet med nummer C(2015) 3125]

**(Endast den engelska texten är giltig)**

(2015/C 212/05)

Den 12 maj 2015 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> och med beaktande av företagens berättigade intresse av att skydda sina affärshemligheter, offentliggör kommissionen härmed parternas namn och huvuddragen i beslutet.

### **Inledning**

- (1) Beslutet innebär att de åtaganden som Société Air France (AF), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), Alitalia Società Aerea Italiana SpA (AZ) och Delta Air Lines Inc. (Delta) (gemensamt kallade *parterna*) har erbjudit görs rättsligt bindande enligt artikel 9 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 (nedan kallad *förordning 1/2003*) inom ramen för ett förfarande i enlighet med artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *fördraget*). Beslutet gäller de avtal som ingåtts mellan parterna i samband med inrättandet av ett transatlantiskt vinst- och förlustdelande gemensamt företag (nedan kallat *avtalet om ett transatlantiskt gemensamt företag*), som bland annat omfattar alla lufttransporttjänster för passagerare som parterna tillhandahåller på flyglinjer mellan Europa och Nordamerika (de transatlantiska flyglinjerna).

### **Förfarande**

- (2) Kommissionen inledde den 23 januari 2012 ett antitrustförfarande i syfte att fatta ett beslut enligt kapitel III i förordning 1/2003. Kommissionen antog den 26 september en preliminär bedömning (nedan kallad *den preliminära bedömningen*) där den formulerar konkurrensproblemen när det gäller premiummarknaden Paris-New York, premium- och icke-premiummarknaderna Amsterdam-New York och premium- och icke-premiummarknaderna Rom-New York (nedan kallade *de berörda flyglinjerna*)<sup>(2)</sup>.
- (3) Parterna föreslog den 3 oktober 2014 åtaganden som lösning på kommissionens preliminära farhågor. Kommissionen offentliggjorde den 23 oktober 2014 ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* enligt artikel 27.4 i förordning 1/2003 med en sammanfattning av ärendet och de föreslagna åtagandena och uppmanade berörda tredje parter att inkomma med synpunkter (tillkännagivandet om ett marknadstest). Efter det att tredje parter lämnat sina synpunkter lade parterna den 4 maj 2015 fram den undertecknade versionen av de slutliga åtagandena.
- (4) Den 28 april 2015 rådfrågades rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor, som avgav ett positivt yttrande. Den 30 april 2015 utfärdade förhørsombudet sin slutrapport.

### **Invändningar i den preliminära bedömningen**

*Bedömning enligt artikel 101.1 och 101.3 i fördraget*

- (5) I sin preliminära bedömning av den 26 september 2014 uttrycker kommissionen sina preliminära farhågor om att parterna kan ha begränsat konkurrensen på flyglinjen Paris-New York när det gäller premiumpassagerare och på flyglinjerna Amsterdam-New York och Rom-New York när det gäller premium- och icke-premiumpassagerare både vad gäller syfte och verkan genom sitt samarbete inom ramen för avtalet om ett transatlantiskt gemensamt företag.
- (6) I sin preliminära bedömning drog kommissionen inledningsvis slutsatsen att avtalet har ett konkurrensbegränsande syfte eftersom det innebär ett omfattande samarbete mellan parterna när det gäller alla nyckelparametrar för konkurrens mellan flygbolag, inbegripet pris, kapacitet, tidtabellsplanering och kvaliteteten på tjänsterna. Inom det gemensamma företaget med delade intäkter och bolagsneutral biljettförsäljning ersätts parternas ekonomiska incitament på transatlantiska flyglinjer av ett gemensamt intresse och en gemensam nytta för det gemensamma företaget och för alla parter gemensamt.

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

<sup>(2)</sup> Premiummarknaden omfattar passagerare som köper förstaklass-, affärsklass- och ombokningsbara ekonomiklassbiljetter, medan icke-premiummarknaden omfattar passagerare som köper begränsade ekonomiklassbiljetter.

- (7) Kommissionen ansåg också inledningsvis att avtalet väsentlig begränsar konkurrensen för i) premiumpassagerare på flyglinjen Paris-New York och för ii) premium- och icke-premiumpassagerare på flyglinjerna Amsterdam-New York och Rom-New York. Kommissionen drog inledningsvis slutsatsen att den konkurrens som rådde mellan de respektive parterna på de berörda flyglinjerna innan de inledde sitt samarbete nu har satts ur spel, och det är osannolikt att den ska ersättas av konkurrens från andra flygbolag eftersom hindren för inträde och expansion på marknaden är höga.
- (8) Kommissionen anser därför inledningsvis att samarbetet mellan parterna enligt avtalet om ett transatlantiskt gemensamt företag innebär en överträdelse av artikel 101.1 i fördraget på flyglinjen Paris-New York när det gäller premiumpassagerare och på flyglinjerna Amsterdam-New York och Rom-New York när det gäller premium- och icke-premiumpassagerare.
- (9) Parterna har inte lagt fram några argument om effektivitetsvinster när det gäller de berörda flyglinjerna. Kommissionen har därför preliminärt dragit slutsatsen att det inte finns några effektivitetsvinster som skulle kunna kompensera för den betydande konkurrensbegränsning som avtalet sannolikt skulle ge upphov till på de berörda flyglinjerna.

### **Inledande och slutliga åtaganden**

- (10) Den 3 oktober 2014 erbjöd parterna åtaganden som lösning på de konkurrensproblem som angetts i den preliminära bedömningen. Parterna erbjöd följande:
- a) att göra ankomst- och avgångstider (slottider) tillgängliga på Amsterdams flygplats och/eller flygplatserna New York JFK/Newark Liberty, samt på Roms flygplats och/eller flygplatserna New York JFK/Newark Liberty – konkurrenten får välja vilken – för att tillåta en eller flera konkurrenter som kan komma i fråga att trafikera eller lägga till upp till sju (7) nya eller ytterligare flygningar per vecka på flyglinjen Amsterdam-New York respektive Rom New-York. Erbjudandet är förenat med vissa villkor, bland annat att konkurrenten dessförinnan har uttömt alla möjligheter att få de nödvändiga ankomst- och avgångstiderna via det allmänna förfarandet för tilldelning av sådana.
  - b) att ingå biljettkombineringsavtal <sup>(1)</sup> med konkurrenter för alla kategorier av passagerare på varje berörd flyglinje, utom Paris-New York där avtalen endast kommer att gälla premiumpassagerare. Konkurrenter som kan komma i fråga är alla konkurrenter som börjar tillhandahålla nya eller utökade direktflygstjänster på de berörda flyglinjerna och som, ensamma eller tillsammans med sina allianspartner, saknar knutpunkt/focus city-flygplats där flygtrafikens ändpunkter är belägna. När det gäller Paris-New York omfattar detta åtagande även konkurrenter som redan tillhandahåller direktflyg på den flyglinjen.
  - c) att ingå särskilda prorata-avtal <sup>(2)</sup> med konkurrenter för alla kategorier av passagerare på var och en av de berörda flyglinjerna, utom Paris-New York, där avtalen kommer att omfatta endast premiumpassagerare, för trafik med ursprung och destination i Europa eller Nordamerika/Västindien/Centralamerika, förutsatt att en del av resan görs på någon av de berörda flyglinjerna. Konkurrenter som kan komma i fråga är alla konkurrenter som börjar tillhandahålla nya eller utökade direktflygstjänster på de berörda flyglinjerna och som, ensamma eller tillsammans med sina allianspartner, saknar knutpunkt/focus city-flygplats där flygtrafikens ändpunkter är belägna. När det gäller Paris-New York omfattar detta åtagande även konkurrenter som redan tillhandahåller direktflyg på den flyglinjen.
  - d) att öppna sina bonusprogram för en konkurrent som påbörjar eller utökar tjänsterna på någon av de berörda flyglinjerna, om denna konkurrent inte har ett eget jämförbart program och inte redan deltar i något av parternas bonusprogram.
- (11) Parterna erbjuder sig att överlåta ansvaret för att övervaka tillämpningen av åtagandena åt en förvaltare. Vid oenighet om åtagandena mellan parterna och ett ansökande flygbolag erbjuder parterna ett tvistlösningsförfarande, i vilket en skiljedomstol slutligen ska avgöra saken.
- (12) Som svar på de synpunkter som inkommit till kommissionen efter offentliggörandet av tillkännagivandet om ett marknadstest lade parterna fram en undertecknad version av de slutliga åtagandena den 4 maj 2015. Bortsett från en del förtydliganden skiljer sig dessa ändrade åtaganden från de ursprungligen erbjudna åtagandena endast vad gäller omfattningen av åtagandet om ett särskilt prorata-avtal. Den geografiska räckvidden för detta åtagande

(1) Ett biljettkombineringsavtal gör det möjligt för en konkurrent (eller resebyrå) att erbjuda en returreisa till en grupp av passagerare som omfattas av åtagandet, och omfattar således ett direktflyg där den ena vägen erbjuds av någon av parterna och den andra av konkurrenten.

(2) Särskilda prorata-avtal gör det möjligt för flygbolag som kan komma i fråga som konkurrenter att på förmånliga villkor från parterna transportera passagerare som reser med anslutande flyg som parterna tillhandahåller på flyglinjer i Europa och Nordamerika (och valda andra länder) för att "mata" konkurrentens egna transatlantiska flygningar på den berörda flyglinjen, genom att sådana passagerare förs över till konkurrentens transatlantiska flygningar.

utvidgades till att även omfatta flygtrafik med verkligt ursprung/destination i Libanon och Israel, utöver flygtrafik med ursprung/destination i Europa eller Nordamerika/Västindien/Centralamerika. Dessutom inkluderades ett förtydligande genom vilket det särskilda prorata-avtalet, som omfattar en rätt för konkurrenten att välja upp till tjugo (20) anslutande flyglinjer som trafikeras av parterna, också omfattar anslutande flyglinjer som marknadsförs av parterna och trafikeras av vissa dotterbolag till parterna (dvs. KLM Cityhopper, Alitalia CityLiner, flygningar som tillhandahålls av HOP med besättning inhyrd av AF samt anslutande flyg som marknadsförs under varumärket Delta Connection).

#### **Bedömning och de föreslagna åtagandenas proportionalitet**

- (13) Åtagandena i deras slutliga utformning är tillräckliga för att lösa de problem som kommissionen identifierat i sin preliminära bedömning, utan att vara oproportionerliga. De underlättar inträde eller expansion på de berörda flyglinjerna genom att sänka hindren för inträde eller expansion och genom att stärka de tjänster som konkurrenter tillhandahåller genom att ge dem tillträde till anslutande trafik och möjlighet att ingå biljettkombineringsavtal och samarbetsavtal om bonusprogram.
- (14) När det gäller flyglinjerna Amsterdam-New York och Rom-New York anser kommissionen att kombinationen av åtaganden om ankomst- och avgångstider å ena sidan tillsammans med biljettkombineringsmöjligheter, särskilda prorata-avtal och bonusprogram å andra sidan är tillräckligt för att lösa de konkurrensproblem som konstaterats i den preliminära bedömningen. De villkor som åtagandena om ankomst- och avgångstider är förenade med gör dem framför allt tillräckligt effektiva och lockande för att uppmuntra konkurrenter att faktiskt utnyttja dem, medan de övriga åtagandena bör göra det möjligt för konkurrenter att öka hållbarheten för sina nya tjänster. När det gäller flyglinjen Paris-New York noterar kommissionen att konkurrerande flygbolag tillhandahåller fler flygningar per dag än parterna tillsammans och att konkurrenterna nyligen kunnat utöka antalet flygningar på den linjen. Kommissionen anser därför att de åtaganden om ett biljettkombineringsavtal, ett särskilt prorata-avtalet och ett bonusprogram som parterna erbjudit för både befintliga och nya konkurrenter är tillräckliga för att lösa de konkurrensproblem som kommissionen konstaterat när det gäller denna flyglinje.

#### **Slutsats**

- (15) Beslutet gör de åtaganden som de berörda företagen har föreslagit rättsligt bindande för dem.
- (16) Mot bakgrund av de slutliga åtaganden som parterna har erbjudit anser kommissionen att det inte längre finns skäl för den att ingripa. Beslutet ska vara bindande för en period av tio år från och med den dag då det antas.
-