# KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT
## av den 20 juli 1999
## om ett förfarande rörande tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 2299/89
## (Elektroniska biljetter)

*[delgivet med nr K(1999) 2068]*

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

**(Text av betydelse för EES)**

(1999/618/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem ([1]), senast ändrad genom förordning (EG) 323/1999 ([2]), särskilt artikel 16.2 i denna,

efter att i enlighet med artikel 19.1 i förordning (EEG) nr 2299/89 ha givit det berörda företaget tillfälle att yttra sig över kommissionens invändningar, och

av följande skäl:

### I. BAKGRUND, FAKTISKA OMSTÄNDIGHETER OCH ÄRENDETS HANDLÄGGNING

#### 1. Klagomål

1. I ett brev av den 9 februari 1997 framställde systemleverantören SABRE Travel Information Network (nedan kallad SABRE) ett klagomål med påstående om att Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat Lufthansa) överträtt förordning (EEG) nr 2299/89 (uppförandekoden) genom att erbjuda förmåner till företagskunder som använder elektroniska biljetter vid inrikesresor med Lufthansa. SABRE gjorde gällande att detta leder till att företagskunder endast vänder sig till resebyråer som använder det datoriserade bokningssystemet (CRS) START AMADEUS, vilket delvis ägs av Lufthansa, eftersom endast detta system kan ställa ut elektroniska biljetter. En kopia av klagomålet sändes till Lufthansa den 20 januari 1997 med anmodan om yttrande inom en månad. Lufthansa ingav sitt yttrande den 19 februari 1997.

2. SABRE gjorde i sitt klagomål gällande att Lufthansa inte givit SABRE de upplysningar och tekniska specifikationer som behövs för att kunna ställa ut elektroniska biljetter för Lufthansa, och att detta allvarligt undergräver SABRE:s förmåga att förvärva och behålla abonnenter i Tyskland. SABRE har utvecklat ett eget system för elektroniska biljetter som fungerar i enlighet med de branschstandarder som överenskommits av samtliga flygbolag som är medlemmar av IATA (det internationella flygtransportförbundet). SABRE ansåg att Lufthansas ovan nämnda åtgärder har till följd att verklig konkurrens på marknaden för datoriserade bokningssystem i Tyskland hindras.

3. Efter en preliminär bedömning av klagomålet avgav kommissionen den 16 december 1997 ett meddelande om invändningar. Lufthansa yttrade sig över meddelandet den 3 mars 1998. Lufthansa anförde som främsta argument att avsikten med förmånerna inte var att skada konkurrerande datoriserade bokningssystem utan att förmå konsumenterna och abonnenterna att acceptera elektroniska biljetter, samt att det krävs en övergångsperiod innan en ny elektronisk produkt kan erbjudas övriga datoriserade bokningssystem. Flygbolaget gjorde vidare en åtskillnad mellan en biljett och en lufttransportprodukt i uppförandekodens mening och gjorde gällande att biljetter inte omfattas av artikel 8.1 om förbud mot förmåner. Lufthansa anförde också argument rörande företagets rätt att försvara sin sak och begärde att höras muntligen.

([1]) EGT L 220, 29.7.1989, s. 1.
([2]) EGT L 40, 13.2.1999, s. 1.

4. I ett brev av den 21 april 1999 meddelade SABRE kommissionen att de frågor som hade utgjort grunden för det ursprungliga klagomålet hade lösts på ett tillfredsställande sätt genom ett nytt kommersiellt avtal med Lufthansa.

## 2. **Parter**

5. Det datoriserade bokningssystemet kallat SABRE ägs och drivs av SABRE Travel Information Network från Dallas, Texas, USA. SABRE Travel Information Network ägs i sin tur till 80 % av AMR Corporation som också äger American Airlines. Dess andel av världsmarknaden för datoriserade bokningssystem uppskattas till 26,1 % (räknat i antal resebyråkontor). Dess andel av den tyska marknaden för datoriserade bokningssystem uppskattas till 5,1 %.

6. Lufthansa har sitt säte i Köln i Tyskland och är det största flygbolaget i gemenskapen. Dess omsättning 1997 var 23 149 miljoner tyska mark.

7. Lufthansa äger 29,2 % av kapitalet i Amadeus Global Travel Distribution SA (nedan kallat AGTD) som äger och driver det datoriserade bokningssystem som vanligen kallas Amadeus. Lufthansa äger också 50 % av kapitalet i START Holding GmbH. START Holding GmbH äger i sin tur 95 % av START Amadeus Vertrieb GmbH (nedan kallat START AMADEUS) som ensamt är ansvarigt för marknadsföringen av det datoriserade bokningssystemet Amadeus i Tyskland. Återstående 5 % av START AMADEUS ägs av medlemmar av AGTD-gruppen. Amadeus andel av världsmarknaden för datoriserade bokningssystem uppskattas till 33,8 % (räknat i antal resebyråkontor). START AMADEUS andel av den tyska marknaden för datoriserade bokningssystem uppskattas till 88,6 %.

## 3. **Uppförandekoden**

8. Rådet antog uppförandekoden i syfte att reglera en sektor som är av avgörande betydelse för distributionen av lufttransportprodukter. Genom uppförandekoden garanteras att datoriserade bokningssystem används utan diskriminering mellan lufttrafikföretag som anlitar dessa tjänster, såväl vad gäller de tekniska funktioner som erbjuds lufttrafikföretagen som de avgifter som tas ut för dessa tjänster. I uppförandekoden förbjuds också de lufttrafikföretag som äger datoriserade bokningssystem att vägra distribuera sina produkter genom konkurrerande datoriserade bokningssystem och därigenom göra dessa bokningssystem mindre attraktiva på marknaden.

## 4. **Faktiska omständigheter**

a) *Elektroniska biljetter*

9. Elektroniska biljetter är en ny företeelse inom lufttransportindustrin och är avsedda att eliminera behovet av pappersbiljetter och att underlätta incheckningen vid flygplatserna. Elektroniska biljetter är resehandlingar som existerar endast i ett lufttrafikföretags interna bokningssystem. Vid incheckningen på flygplatsen erhåller passageraren, mot uppvisande av en identitetshandling, ett boardingkort på grundval av anteckningen i lufttrafikföretagets bokningssystem, inte på grundval av en konventionell pappersbiljett. IATA uppskattar att kostnaden för en konventionell pappersbiljett i genomsnitt uppgår till USD 8 medan en elektronisk biljett kostar USD 1–2. De besparingar som kan göras genom att använda elektroniska biljetter har medfört att dessa biljetter på kort tid kommit att användas i allt större utsträckning. United Airlines, som är USA:s största lufttrafikföretag, använde under 1996 elektroniska biljetter för 40 % av sin inrikestrafik.

b) *Datoriserade bokningssystem*

10. Ett datoriserat bokningssystem är ett datoriserat system som innehåller information om bland annat lufttrafikföretags tidtabeller, platstillgång, biljettpriser och tjänster i samband med flygbefordran, med eller utan möjligheter att reservera platser eller att utställa biljetter, om och i den utsträckning som några av eller samtliga dessa tjänster ställs till abonnenters förfogande. Det uppskattas av över 85 % av alla IATA-anslutna resebyråers försäljningar avseende regelbunden lufttrafik sker genom datoriserade bokningssystem. Datoriserade bokningssystem är därför ett mycket viktigt arbetsredskap för resebyråerna.

11. Till skillnad från de andra datoriserade bokningssystem som används inom gemenskapen (Galileo, SABRE och Worldspan) har Amadeus inte någon egen funktion för utställande av biljetter. Detta utförs därför för Amadeus räkning av dess lokala distributionsföretag, vilket i Tyskland är START AMADEUS. START AMADEUS tillhandahåller gränssnittet mellan resebyråerna i Tyskland och det datoriserade bokningssystemet Amadeus. Vid försäljning loggar resebyrån in sig på START AMADEUS för att erhålla upplysningar om tidtabeller, platstillgång och biljettpriser från Amadeus centrala system. Resebyrån matar sedan in bokningsuppgifterna i Amadeus via START AMADEUS-gränssnittet. Amadeus skickar sedan tillbaka vissa delar av uppgifterna till en separat funktion inom START AMADEUS så att START AMADEUS skall kunna ställa ut en biljett och genomföra de bokföringsoperationer som hör ihop med utställandet.

c) *Lufthansas utveckling av elektroniska biljetter*

12. I genmäle till SABRE:s klagomål uppgav Lufthansa i sitt brev av den 19 februari 1997 att införandet av elektroniska biljetter (ETIX) är ett mycket invecklat projekt och att Lufthansa därför beslutat genomföra det i tre faser. Fas 1, med början den 1 mars 1996, avsåg den tyska marknaden, och omfattade också START AMADEUS, det mest använda biljettsystemet i Tyskland (”ETIX. für den deutschen Markt... ETIX über das am meisten verbreitete Ticketing-Systems in Deutschland [START AMADEUS]”). Fas 2 med början den 1 november 1996, avsåg internationella flyg on-line. Fas 3, från och med 1997, avsåg utvidgning till datoriserade bokningssystem. Lufthansa uppgav att de två första faserna var nödvändiga för att maximera ETIX:s volym och således amortera de relativt stora utvecklingskostnaderna.

13. Lufthansa gick längre i sitt brev till kommissionen av den 14 maj 1997 i vilket uppgavs att en ”tillfällig inriktning på att utvidga det existerande Lufthansa/START AMADEUS-gränssnittet var det enda tekniskt och ekonomiskt försvarbara sättet att utvidga pilotfasen”.

14. Lufthansa utvecklade sin tjänst för elektroniska biljetter med utgångspunkt i sitt befintliga system för incheckning vid flygplatsen. I en pilotfas mellan maj och december 1995 erbjöds ETIX inledningsvis en begränsad grupp om 600 resebyråer i Tyskland. För att kunna öka antalet resebyråer så snabbt som möjligt överförde Lufthansa därefter funktionen till START AMADEUS i mars 1996 (fas 1).

15. I sitt brev av den 14 maj 1997 uppgav Lufthansa att ”Lufthansa för närvarande befinner sig i den sista fasen av produktens introduktion. När de tekniska förutsättningarna för internationell användning av ETIX föreligger kommer Lufthansa att driva ETIX genom andra datoriserade bokningssystem”.

16. I juli 1996 tillkännagav Lufthansa att företaget skulle minska provisionen till resebyråer i Tyskland för försäljning av biljetter för resor som helt avser den inhemska tyska marknaden. I sitt brev till kommissionen daterat den 14 maj 1997 bestred dock Lufthansa SABRE:s påstående om att resebyråer erbjuds förmåner för att använda ETIX och uppgav att ”... det hittills inte förekommit någon marknadsföring riktad till resebyråerna. Resebyråerna har hittills endast utlovats en ETIX-förmån, med början i juli 1997.”

17. Vid ett möte med kommissionens företrädare den 25 juli 1997 bekräftade företrädare för Lufthansa att resebyråer i Tyskland sedan den 1 juli 1997 erhållit provisioner på 0,5 % av priset för varje såld elektronisk biljett avseende resor inom Tyskland eller resor till London eller Paris. I sitt brev av den 27 augusti 1997 uppgav Lufthansa att ett förmånssystem för företagskunder införts den 1 januari 1997. Premierna var 1 % ETIX-intäkterna brutto på belopp över 50 000 DEM, 1,5 % för intäkter överstigande 2,5 miljoner DEM och 2 % för intäkter överstigande 5 miljoner DEM.

18. Eftersom ETIX inte var tillgängligt för SABRE och andra datoriserade bokningssystem i Tyskland kunde endast de resebyråer som abonnerade på START AMADEUS-tjänsten komma i åtnjutande av dessa extra provisioner.

19. Vid ett följande möte med kommissionens företrädare i juni 1998 togs frågan om förmåner åter upp. Lufthansa förklarade nu att provisionsbetalningarna till resebyråer höjts från 0,5 % till 1,0 % med verkan från och med maj 1998, dvs. sex månader efter det att meddelandet om invändningar utfärdats. För inrikesflygningar i Tyskland hade dessutom sedan januari 1998 varje passagerare som köpt en elektronisk biljett erbjudits en rabatt på 10 DEM (även om systemet för företagskunder upphörde samma månad). Dessa ökningar av (förmånerna hade gjorts för att uppmuntra till ökade ETIX-försäljningar vilka enligt Lufthansa dittills legat långt under den potentiella nivån.

d) *IATA:s branschstandarder*

20. Oberoende av Lufthansas utveckling av elektroniska biljetter, och för att tillfredsställa ett erkänt behov av en branschomfattande standard för elektroniska biljetter, har IATA fastställt en branschstandard för gränssnitt mellan datoriserade bokningssystem och flygbolags system för utställande av biljetter. Standarderna utvecklades av arbetsgrupper inom IATA under en tvåårsperiod. De flygbolag (inbegripet Lufthansa) som var närvarande vid IATA:s konferens om passagerartjänster (Passenger Services Conference) i Los Angeles i oktober 1996 antog enhälligt resolutionerna nr 722f och 722g om elektroniska biljetter ([1]). Ett grundläggande inslag i upprättandet av en branschstandard var att upprätta Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport (EDIFACT), en meddelandestandard för överförande av ETIX-data. Resolutionerna var avsedda att träda i kraft den 1 januari 1997. I sitt brev av den 14 maj 1997 vitsordade Lufthansa att standarderna ”varit giltiga sedan den 1 januari 1997”.

21. Redan innan IATA-resolutionerna antogs användes i SABRE:s system EDIFACT-standarden, vilken överensstämde med USA:s inhemska ATA-standard. Det var en förbättrad version av denna EDIFACT-standard som senare införlivades med ETIX-standarden genom IATA:s resolutioner. Däremot var Lufthansas ETIX-standard inom START AMADEUS ett rent internt system i vilket EDIFACT-standarden överhuvudtaget inte användes.

22. I sitt brev av den 14 maj uppgav Lufthansa att ”Lufthansa inte vid något tillfälle avskaffat eller åsidosatt IATA:s standarder [...] Vid tiden för utvecklingen av ETIX kunde Lufthansa inte ha kringgått någon standard eftersom någon sådan då inte fanns.” Lufthansa gör gällande att den lösning som företaget utvecklade för elektroniska biljetter valdes därför att det var en produkt av hög kvalitet. Lufthansa hävdade vidare i sitt brev av den 14 maj 1997 att ”Lufthansa inte vid något tillfälle vägrat att anpassa systemet till IATA-standarder [...] Lufthansa är fortfarande intresserat av samarbete. De erfarenheter som gjorts under den mellanliggande tiden kommer att underlätta detta”. I sitt svar på meddelandet om invändningar gjorde Lufthansa gällande följande: ”När det blev klart att en IATAstandard för elektroniska biljetter skulle komma att antas började Lufthansa införa denna standard på grundval av sin erfarenhet att sitt eget ETIX-system”.

23. Trots detta införde Lufthansa den 1 januari 1997 (den dag som, enligt vad Lufthansa erkänt, IATA:s ETIX-resolutioner trädde i kraft) de första förmånerna, anknutna till ett internt ETIX-system som är unikt för START AMADEUS.

([1]) IATA:s resolution 722f: *Electronic Ticketing/Electronic Miscellaneous Documents — Airline. IATA:s resolution 722g: Electronic Ticket/Electronic Miscellaneous Documents — Neutral.*

e) *Kontakter mellan Lufthansa och SABRE samt andra systemleverantörer*

24. SABRE påstår sig ha försökt nå en överenskommelse med Lufthansa avseende möjligheten för dess abonnenter att ställa ut elektroniska biljetter för Lufthansas flygningar. Möten vid vilka SABRE:s system för elektroniska biljetter diskuterades ägde rum i juni 1995 och april 1996 samt vid två tillfällen därefter. I september 1996 förklarade sig Lufthansa berett att inleda diskussioner i frågan i början av 1997. Det första mötet ägde rum den 13 januari 1997 (se nedan).

25. Lufthansa uppger vidare att SABRE vid mötet den 13 januari 1997 förklarade sig vara införstått med Lufthansas tillvägagångssätt vid fastställandet av företagets prioriteringar för utvecklingen av elektroniska biljetter. Lufthansa anser också att elektroniska biljetter endast är en teknisk funktion för utställande av biljetter och således fristående från de vanliga datoriserade bokningssystemen.

26. I sitt yttrande av den 21 mars 1997 med anledning av Lufthansas genmäle upprepade SABRE de argument som företaget anfört i sitt ursprungliga klagomål. SABRE tillade att företaget vid mötet den 13 januari 1997 var fullt införstått med Lufthansas prioriteringsprocess men inte förklarade sig acceptera denna. Dessutom påminde SABRE vid det mötet Lufthansa om att SABRE varit berett att inleda ETIX-utveckling för Lufthansa i över ett år men att inget samarbete förekommit.

27. I november 1997 nådde SABRE och Lufthansa en överenskommelse om att införa elektroniska biljetter. Enligt detta avtal skulle Lufthansa sörja för att allt erforderligt arbete på dess sida skulle utföras för att genomförandet skulle kunna slutföras senast den 30 september 1998. Om SABRE skriftligen upplyste Lufthansa om att genomförandet kunde slutföras den 30 juni 1998 skulle Lufthansa avsätta de resurser som krävdes för att hålla detta datum. Eftersom SABRE inte gjorde någon sådan anmälan slutförde Lufthansa sin del av arbetet den 14 september 1998.

28. SABRE genomförde därefter nödvändiga tester varpå ETIX-funktionen den 8 december 1998 kunde tas i bruk inom SABRE:s datoriserade bokningssystem.

29. Vad gäller andra datoriserade bokningssystem träffade Lufthansa en överenskommelse om en tidsplan för installation med en systemleverantör i september 1997. Testningen förväntades inledas i mars 1998. Hittills har dock genomförandet inte slutförts. I november 1997 skrev Lufthansa till två andra systemleverantörer och uppmanade dem att införa ETIX-funktionen i sina system. Överenskommelser träffades under 1998 och genomförandet planeras att avslutas under innevarande år.

30. I ett brev daterat den 2 november 1998 informerade Lufthansa kommissionen om att företaget skulle upphöra med alla förmåner knutna till elektroniska biljetter i slutet av 1998.

31. I ett brev av den 21 april 1999 underrättade SABRE därefter kommissionen och förklarade att ett nytt kommersiellt avtal med Lufthansa som var utformat för att lösa alla de frågor som SABRE hade tagit upp i det ursprungliga klagomålet, hade undertecknats den 2 april 1999.

## II. **RÄTTSLIG BEDÖMNING**

32. I sitt svar på meddelandet om invändningar hävdade Lufthansa att de processuella garantier och rättigheter till försvar som gäller i konkurrensrättsliga ärenden och som kommer till uttryck i rådets förordningar (EEG) nr 17/62 ([1]), (EEG) nr 1017/68 ([2]) och (EEG) nr 3975/87 ([3]) är tillämpliga på uppförandekoden. Med åberopande av dessa bestämmelser anhöll flygbolaget om ett sådant muntligt förhör som förekommer vid förfaranden enligt kommissionens förordning nr 99/63/EEG ([4]).

33. De ovan nämnda förordningarna gäller förfarandet vid ärenden enligt artiklarna 81 och 82 i fördraget. Detta ärende rör dock inte dessa artiklar utan uppförandekoden. Enligt uppförandekoden gäller inte samma förfaranden, men kommissionen har sörjt för att garantera ett motsvarande skydd av rätten att försvara sin sak.

34. I enlighet med artikel 19.1 i uppförandekoden delgavs Lufthansa ett meddelande med kommissionens invändningar. I februari 1998 fick Lufthansa tillgång till kommissionens handlingar i ärendet i syfte att förbereda sitt svar på meddelandet om invändningar. Efter att Lufthansa avgivit sitt svar erbjöd kommissionen i ett brev av den 4 maj 1998 Lufthansa tillfälle att utveckla sina synpunkter muntligen. Flygbolaget avböjde emellertid detta erbjudande.

### Tillämpning av uppförandekoden för datoriserade bokningssystem

a) *Uppförandekoden för datoriserade bokningssystem*

35. Enligt artikel 11 i uppförandekoden skall kommissionen, efter mottagande av klagomål eller på eget initiativ, inleda förfaranden för att få överträdelser av bestämmelserna i förordningen att upphöra. Kommissionen har i enlighet med artikel 11 utrett SABRE:s klagomål mot Lufthansa rörande påstådda överträdelser av artikel 8 i uppförandekoden.

([1]) EGT 13, 21.2.1962, s. 204/62.
([2]) EGT L 175, 23.7.1968, s. 1.
([3]) EGT L 274, 31.12.1987, s. 1.
([4]) EGT L 127, 20.8.1963, s. 2268/63.

b) *Uppförandekodens tillämplighet*

i) Start Amadeus

36. Först måste avgöras huruvida det ifrågavarande systemet för utställande av biljetter är del av det datoriserade bokningssystemet i enlighet med vad som avses i uppförandekoden samt hur AMADEUS START skall bedömas enligt uppförandekoden.

I artikel 2 f i koden definieras ett datoriserat bokningssystem som följer:

”ett datoriserat system som innehåller information om bland annat lufttrafikföretags

— tidtabeller,

— platstillgång,

— biljettpriser, och

— tjänster i samband med flygbefordran,

med eller utan möjligheter till

— att reservera platser eller

— att utställa biljetter

av sådan omfattning att några av eller samtliga dessa tjänster ställs till förfogande för abonnenterna.”

I artikel 2 g sägs följande: Distributionstjänster: tjänster som en systemleverantör ställer till en abonnents eller konsuments förfogande för att förmedla information om lufttrafikföretags tidtabeller, platstillgång, biljettpriser och tjänster i samband med flygbefordran samt för att reservera platser och/eller utställa biljetter och för att tillhandahålla andra tjänster i samband härmed.

I artikel 2 h ges följande definition: Systemleverantör: Varje företag och dess filialer som har ansvaret för driften eller marknadsföringen av ett datoriserat bokningssystem.

Slutligen sägs i artikel 21 följande: Abonnent: en person eller ett företag som inte är ett deltagande lufttrafikföretag och som enligt avtal eller annan överenskommelse med en systemleverantör använder ett datoriserat bokningssystems distributionstjänster för försäljning av lufttransportprodukter.

37. START AMADEUS är ensamt ansvarigt för marknadsföringen i Tyskland av det datoriserade bokningssystemet Amadeus. START AMADEUS är alltså en systemleverantör i enlighet med vad som avses i artikel 2 h. De distributionstjänster som START AMADEUS erbjuder abonnenterna omfattar inte endast information om tidtabeller, platstillgång och biljettpriser (som erhålls från Amadeus centrala system som drivs av AGTD) utan också möjligheter att ställa ut biljetter. I den mån som dessa sistnämnda möjligheter ”ställs till förfogande för abonnenterna”, i enlighet med vad som sägs på sista raden i artikel 2 f, är de också del av det datoriserade bokningssystemet så som det definieras i uppförandekoden.

38. Den 18 juli 1995 tillskrev kommissionen vidare START AMADEUS för att upplysa företaget om att det i dess egenskap av utställare av biljetter för det datoriserade bokningssystemet Amadeus omfattas av uppförandekoden. Kommissionen upplyste samtidigt START AMADEUS om att företaget var skyldigt att i enlighet med artikel 21 a i uppförandekoden låta utföra en kontroll av sin verksamhet för utställande av biljetter för att säkerställa ”att dess datoriserade bokningssystem är tekniskt förenligt” med vissa bestämmelser i uppförandekoden. I sitt brev av den 29 november 1995 upplyste START AMADEUS kommissionen om namnet på den kontrollant som företaget utsett för att säkerställa att dess system är förenligt med uppförandekoden. Vid prövningen av klagomålet är det ifrågavarande datoriserade bokningssystemet det som i Tyskland marknadsförs av systemleverantören START AMADEUS.

ii) Lufthansa

39. I artikel 2 i definieras ”moderföretag” som ”ett lufttrafikföretag som direkt eller indirekt, ensamt eller tillsammans med andra, äger eller effektivt kontrollerar en systemleverantör, såväl som varje lufttrafikföretag som det äger eller effektivt kontrollerar”. Lufthansa, som äger 50 % av Star Holding GmbH vilket i sin tur äger 50 % av START AMADEUS, äger indirekt och tillsammans med andra START AMADEUS och är därför ett moderföretag.

iii) Artikel 2 a, b och c — Lufttransportprodukt

40. I artikel 2 c definieras lufttransportprodukter som ”både separata lufttransportprodukter och kombinerade lufttransportprodukter”.

41. I artikel 2 a definieras en separat lufttransportprodukt som ”lufttrafik för befordran av passagerare mellan två flygplatser, inklusive bitjänster och ytterligare förmåner som erbjuds till försäljning och/eller säljs som en integrerad del av lufttransporttjänsten”.

42. I artikel 2 b definieras en kombinerad lufttransportprodukt som ”en på förhand avtalad kombination av en separat lufttransportprodukt med andra tjänster som inte är bitjänster till lufttransport, och som erbjuds till försäljning och/eller säljs till ett totalpris”.

c) *Artikel 8.1*

43. I denna artikel sägs följande:

”Ett moderföretag får inte till en abonnents användning av något visst datoriserat bokningssystem direkt eller indirekt knyta någon provision eller annan förmån eller någon avskräckande åtgärd för att sälja företagets lufttransportprodukter som är tillgängliga på dess flygningar.”

44. En av kommissionens slutsatser i meddelandet om invändningar var att beviljandet av förmåner som knyts till elektroniska biljetter utgjorde en överträdelse av artikel 8.1 i de fall då funktionen för utställande av elektroniska biljetter var tillgänglig endast för dem som abonnerade på START AMADEUS.

45. I sitt svar hävdade Lufthansa att en flygbiljett, elektronisk eller annan, inte är en sådan lufttransportprodukt som avses i artikel 2 och därför inte omfattas av artikel 8.1. Lufthansa hänvisade i sammanhanget till artikel 8.1 i dess ursprungliga lydelse (före den översyn av uppförandekoden som gjordes 1993 [1]) i vilken nämndes såväl biljetter som lufttransportprodukter, varifrån Lufthansa slöt sig till att det verkligen förelåg en distinktion mellan dessa två begrepp.

46. Artikel 8.1 avser försäljning av en lufttransportprodukt, dvs. det faktum att en tjänsteleverantör (lufttrafikföretaget) ingår ett transportavtal (direkt eller genom en resebyrå) med en kund, varvid lufttransportföretaget åtar sig att befordra passagerare och kunden accepterar att betala ett visst pris. Ingåendet av detta avtal mellan parterna konkretiseras vanligen genom utställandet av en biljett, oavsett vilket format denna har (pappersdokument eller elektronisk biljett). Utställandet av en biljett utgör därför, även om det inte är en del av lufttrafikföretagets prestation, en integrerad del av försäljningen av denna transporttjänst och omfattas av artikel 8.1.

47. Vidare skulle en tolkning av termen ”produkter”, genom vilken elektroniska biljetter kom att uteslutas, frånta artikel 8.1 en stor del av dess avsedda verkan. Dessutom finner kommissionen det paradoxalt att Lufthansa till stöd för sin ståndpunkt åberopar den tidigare lydelsen av artikel 8.1 som 1993 gavs en ny lydelse i vilken varje åtskillnad mellan lufttransportprodukter och biljetter slopades.

48. Syftet med artikel 8.1 i uppförandekoden är att förhindra att en systemleverantörs moderföretag snedvrider konkurrensen mellan olika datoriserade bokningssystem genom att bevilja förmåner till abonnenter (resebyråer) som använder dess eget system.

49. Att Lufthansa, i sin egenskap av moderföretag, vid införandet av elektroniska biljetter samarbetade endast med START AMADEUS innebar en klar nackdel för alla andra datoriserade bokningssystem på den tyska marknaden för sådana system och innebar vidare att de provisioner och förmåner som Lufthansa erbjöd vid användningen av elektroniska biljetter endast kunde åtnjutas av dem som anlitade START AMADEUS tjänster. Lufthansa gjorde gällande att förmånerna inte var knutna till användningen av START AMADEUS eftersom försäljningen av dess lufttransportprodukter med användning av andra (dvs. konventionella) biljetter i START AMADEUS inte skulle medföra dessa förmåner. Lufthansa ansåg vidare att dessa förmåner inte uppmuntrade till användning av START AMADEUS eftersom de erbjöds alla resebyråer, oberoende av vilket datoriserat bokningsprogram dessa använder. Lufthansa var dock fullt medvetet om att dess erbjudande om förmåner till abonnenter för att utfärda elektroniska biljetter endast kunde godtas av dem som abonnerade på det system för vilket Lufthansa var moderföretag. De som abonnerade på de andra datoriserade bokningssystem som förekommer i Tyskland kunde inte dra nytta av dessa förmåner.

50. Lufthansa hävdade att förmånerna var nödvändiga för att med framgång kunna införa ETIX, att samarbete var nödvändigt såväl från teknisk synpunkt som för att resebyråerna skulle kunna uppmuntra kunderna att använda elektroniska biljetter och att samma argument är tillämpligt på företagskunder och på passagerare i allmänhet. Lufthansa tillade att försäljningen av ETIX inledningsvis gick mycket trögt trots dessa förmåner. Oberoende av om ett incitament var nödvändigt för att lansera elektroniska biljetter (vilket kan ifrågasättas) innehåller uppförandekoden under alla förhållanden ett otvetydigt förbud mot att knyta förmåner till användningen av ett specifikt datoriserat bokningssystem, oavsett av vilken anledning förmånerna påstås ha införts. Oberoende av om dessa förmåner utgjorde en kostnad eller vältrades över som en kostnadsbesparing, var Lufthansa skyldig att inte begränsa deras tillgänglighet till sitt eget datoriserade bokningssystem START AMADEUS. Det finns således ingen anledning att göra en teleologisk tolkning av artikel 8 i jämfört med artikel 3 i fördraget, som Lufthansa har hävdat.

51. Lufthansa har därför överträtt artikel 8.1 i uppförandekoden genom att direkt eller indirekt till en abonnents användning av det datoriserade bokningssystemet START AMADEUS knyta en provision eller annan förmån för att sälja företagets lufttransportprodukter som är tillgängliga på dess inrikesflygningar i Tyskland och på dess flygningar mellan Tyskland och London eller Paris.

52. Systemet med förmåner för företagskunder gällde från och med den 1 januari 1997 till och med den 31 december 1997. Systemet med förmåner för resebyråer gällde från och med 1 juli 1997 till och med den 31 december 1998. Systemet med rabatter för passagerare gällde från och med 1 januari 1998 till och med 31 december 1998. Lufthansa hade emellertid givit SABRE möjligheten att erbjuda elektroniska biljetter den 30 juni 1998 varför SABRE efter detta datum hade kunnat erbjuda elektroniska biljetter på Lufthansas flygningar och Lufthansa följaktligen inte längre knöt erhållandet av en förmån till användningen av det specifika datoriserade bokningssystemet START AMADEUS. Överträdelsen omfattade alltså perioden från och med den 1 januari 1997 till och med den 30 juni 1998.

[1] EGT L 278, 11.11.1993, s. 1.

III. **SLUTSATS**

53. Lufthansa har erbjudit förmåner vid försäljningen av lufttransportprodukter med användning av elektroniska biljetter. Förmånstagarna har, vad gäller tyska inrikesflyg samt flyg till London och Paris, varit resebyråer i Tyskland, samt, vad gäller tyska inrikesflyg, företagskunder. Det har också förekommit en förmån för alla passagerare på tyska inrikesflyg i form av en särskild rabatt på 10 DEM.

54. Lufthansa har utvecklat en funktion för elektroniska biljetter som till den 30 juni 1998 varit tillgänglig endast i AMADEUS START och inte i konkurrerande datoriserade bokningssystem. Möjligheten att erbjuda elektroniska biljetter gavs därför endast de resebyråer som abonnerade på START AMADEUS, för vilket Lufthansa är moderföretag. Under dessa omständigheter finner kommissionen att Lufthansa har överträtt artikel 8.1 i uppförandekoden genom att indirekt knyta en provision eller annan förmån till användningen av START AMADEUS.

**Artikel 16.2 i uppförandekoden**

55. Enligt artikel 16.2 i uppförandekoden kan kommissionen ålägga systemleverantörer, moderföretag, deltagande lufttrafikföretag och/eller abonnenter böter på upp till 10 procent av den årliga omsättningen i den relevanta verksamheten ([1]) vid det berörda företaget. När bötesbeloppet fastställs skall hänsyn tas både till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått.

56. Vid bedömningen av hur allvarlig överträdelsen är måste beaktas såväl dess art som dess faktiska verkan på marknaden. Överträdelsen bestod i att erhållandet av en provision indirekt, inte direkt, knöts till användningen av ett visst datoriserat bokningssystem. Trots att detta har skett med uteslutande av övriga datoriserade bokningssystem och följaktligen till nackdel för dessa anser kommissionen, vad gäller verkan på marknaden, inte att nackdelen för övriga datoriserade bokningssystem varit sådan att det medfört ett oöverkomligt hinder för deras kommersiella verksamhet på den berörda marknaden. Ej heller har andra systemleverantörer klart kunnat visa att det är generellt sett angeläget att så snart och så fort som möjligt införa funktionen för elektroniska biljetter i deras system. Kommissionen noterar vidare Lufthansas inställning att förmånerna var nödvändiga för att uppmuntra såväl abonnenter om passagerare att godta denna nya biljettyp och således åstadkomma tekniska framsteg samt att alla förmåner upphört vid utgången av 1998.

57. Kommissionen finner därför att överträdelsen är mindre allvarlig. Kommissionen är också medveten om att detta är det första ärende rörande uppförandekoden som lett till ett formellt beslut.

58. Å andra sidan noterar kommissionen att Lufthansa faktiskt ökade såväl antalet förmåner rörande elektroniska biljetter som förmånernas värde efter det att meddelandet om invändningar utfärdats.

59. Överträdelsens varaktighet var relativt kort och bestod av tolv månader för förmånerna till företagskunder, tolv månader för förmånerna till resebyråer och sex månader för rabatterna till passagerare.

60. Kommissionen anser att denna överträdelse utgör skäl för att i enlighet med artikel 16.2 i uppförandekoden ålägga Lufthansa böter till ett symboliskt belopp.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Lufthansa AG har överträtt artikel 8.1 i uppförandekoden för datoriserade bokningssystem genom att till användningen av START AMADEUS indirekt knyta en provision eller annan förmån.

Överträdelsen har, vad gäller förmånerna till företagskunder, pågått från och med 1 januari 1997 till och med 31 december 1997 och, vad gäller resebyråer, pågått från och med 1 juli 1997 till och med 30 juni 1998. Vad gäller rabatten för passagerare pågick överträdelsen från och med den 1 januari 1998 till och med den 30 juni 1998.

*Artikel 2*

1. Lufthansa AG skall åläggas böter på 10 000 euro för den överträdelse som avses i artikel 1.

2. Böterna skall betalas i euro till Europeiska gemenskapernas kommission, kontonummer 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Bruxelles, inom tre månader efter delgivningen av detta beslut.

Efter utgången av den perioden skall ränta automatiskt utgå till den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina återköpstransaktioner den första arbetsdagen i den månad då detta beslut fattas plus 3,5 procentenheter, det vill säga 6 %.

([1]) I ett brev daterat den 27 augusti 1997 förklarade Lufthansa att ”systemet med förmåner (för elektroniska biljetter) omfattar resor inom Tyskland samt resor till London och Paris”. Detta anses utgöra den relevanta verksamheten i detta fall.

*Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Deutsche Lufthansa AG, Von-Gablenz-Straße 2–6, D-50679, Köln, Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 20 juli 1999.

*På kommissionens vägnar*

Neil KINNOCK

*Ledamot av kommissionen*