

Braathens Regional Airlines (BRA) AB
att: AA och BB

SAS AB
att: advokaterna CC och DD

Misstänkt konkurrensbegränsande samarbete – inrikesflyg i Sverige

Konkurrensverkets beslut

Konkurrensverket kommer inte att fortsätta utredningen avseende Braathens Regional Airlines (BRA) AB, 556747-6592 och SAS AB, 556606-8499, i ärende med dnr 740/2024 rörande en potentiell överträdelse av förbudet i 2 kap. 1 § konkurrenslagen (2008:579), KL, och artikel 101 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget.

Ärendet avslutas.

Bakgrund till ärendet

- Den 17 september 2024 publicerade SAS AB (SAS) och Braathens Regional Airlines (BRA) AB (BRA) (tillsammans "Parterna") var för sig pressmeddelanden i vilka bolagen offentliggjorde att de hade ingått avtal om "wet lease" (också benämnt ACMI-avtal inom flygindustrin och i detta beslut)¹ med varandra (Avtalen). Dessa innebär att BRA skulle bli kapacitetsleverantör åt SAS. I pressmeddelandena uppgavs bl.a. att BRA kommer att operera ett antal flygplan för SAS räkning och leverera kapacitet till SAS på vissa svenska inrikeslinjer. BRA tillkännagav i sitt pressmeddelande att bolaget på grund av bristande lönsamhet upphör med sina egna reguljärflygningar för att flyga på uppdrag av SAS.

¹ I industrin kallas "wet lease" också för "ACMI lease" eller "ACMI-avtal". ACMI står för "Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance".



2. Med anledning av Parternas information initierade Konkurrensverket en förstudie för att granska förfarandets effekter för konkurrensen och konsumenterna och undersöka om det finns skäl för ingripande med stöd av konkurrensregelverket.

Konkurrensverkets utredning i ärendet

Parterna

SAS AB

3. SAS AB är moderbolag i en koncern som bedriver flygverksamhet, inklusive marktjänster, tekniskt underhåll och frakt, i ett skandinaviskt och internationellt nätverk.²
4. SAS flyger utrikes och inrikes med Stockholm Arlanda flygplats (Arlanda) som bas. Eftersom det aktuella ärendet berör inrikesflyg beskrivs denna del av verksamheten närmare. SAS inrikestrafik utgår från Arlanda till 12 orter i landet. Enligt Transportstyrelsen reste omkring två miljoner passagerare med SAS inrikes under 2023, vilket motsvarar cirka 50 procent av det totala antalet inrikes passagerare.³
5. SAS ägs till 32 procent av kapitalförvaltaren Castlelake, till 28,5 procent av den danska staten, till 19,9 procent av Air France/KLM och till 8,6 procent av den danska finansmannen EE.⁴

Braathens Regional Airlines (BRA) AB

6. Braathens Regional Airlines (BRA) AB är moderbolag i en koncern som bedriver flygrelaterad verksamhet i huvudsak inom inrikesflyg i Sverige. Bolaget ägs i sin tur sedan den 15 oktober 2021 till 80,95 procent av Braganza II AB och till 19,05 procent av AMF Tjänstepension AB.
7. Koncernen består av olika företag med anknytning till flygverksamhet och marknadsförs under det gemensamma varumärket BRA, som är en förkortning av Braathens Regional Airlines.⁵
8. BRA har i dagsläget 14 flygplan av modellen ATR 72 (turbopropflygplan lämpat för regionalflyg), fyra flygplan av modellen A319 (jetflygplan) och tre flygplan av modellen A320 (jetflygplan) i sin flygplansflotta. BRA är i dag

² Övriga svenska bolag som ingår i koncernen är Linjeflyg AB, SAS Cargo Sverige AB, SAS Crew Services AB, SAS Technical Operations AB, SAS Eurobonus AB, SAS Ground Handling Sweden AB, SAS Link AB, SAS Sverige AB, Scandinavian Airlines System SAS, SASOIL Sweden AB, och Scandinavian Airlines System AB.

³ Transportstyrelsen, dnr TSL 2024-7945

⁴ Transportstyrelsen, dnr TSL 2024-7945

⁵ Övriga svenska bolag som ingår i koncernen är BRA Sverige AB, Braathens Support AB, Braathens People AB, Braathens Regional Airways AB, Braathens International Airways AB, och Braathens Crew AB.



aktivt både med egna reguljärflygningar inrikes i Sverige och som kapacitetsleverantör (genom ACMI-avtal och charteravtal) till andra flygbolag. Austrian Airlines hyr tre flygplan av BRA, Ving hyr två flygplan och Apollo hyr tre flygplan. ACMI- och charteravtalen med andra flygbolag och med charterbolagen har uppgetts utgöra cirka 50 procent av BRA:s verksamhet.

9. Enligt Transportstyrelsen motsvarade BRA:s andel av passagerarna under 2023 cirka 20 procent av det totala antalet inrikes passagerare samma år.⁶

Utredningsåtgärder

10. Under utredningen har Konkurrensverket haft flera möten med Parterna. Parterna har vidare ålagts att inkomma bl.a. med eventuell korrespondens sinsemellan avseende Avtalen och deras ingående. Utöver detta har BRA ålagts att inkomma med bl.a. information om bolagets finansiella ställning och bolagets kontakter med potentiella industriella partners. I utredningen har Konkurrensverket dessutom haft kontakter med bl.a. andra flygbolag och med Transportstyrelsen.

Marknadsförhållanden

Inrikesflyg i Sverige

11. SAS trafikerar 12 inrikeslinjer från Arlanda. BRA trafikerar 13 inrikeslinjer från Bromma. BRA och SAS har under 2024 överlappande trafik på flyglinjerna från Stockholm (Bromma respektive Arlanda) till Göteborg, Malmö, Östersund, Ängelholm, Ronneby, Visby och Umeå.
12. Utöver SAS och BRA finns andra flygbolag som är verksamma på en eller flera inrikeslinjer i Sverige. Till exempel flyger Norwegian reguljärt till Umeå, Luleå och Kiruna från Arlanda året om, samt till Visby under sommaren. Norwegian utökar sin trafik till att även omfatta Skellefteå 2025. Tidigare har Norwegian även trafikerat Göteborg, Malmö, Östersund och Visby året om.
13. Fram till första kvartalet 2024 bedrev även Ryanair reguljärflyg på linjerna från Arlanda till Göteborg, Malmö, Skellefteå och Luleå. Den 30 mars 2024 slutade Ryanair med inrikesflyg i Sverige.
14. Enligt uppgift är passagerarvolymen för flyg förhållandevis hög på linjerna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg vilket bl.a. innebär att de trafikeras mest effektivt med jetflygplan. Exempelvis har både Ryanair och Norwegian trafikerat dessa linjer med jetflygplan tidigare.
15. På linjer med lägre passagerarvolym är mindre flygplanstyper bättre anpassade efter behovet. ATR 72, som BRA opererar på vissa sträckor, är en

⁶ Transportstyrelsen, dnr TSL 2024-7945



sådan flygplanstyp som lämpar sig för regionalflyg. Det gäller exempelvis för linjerna Stockholm–Kalmar, Stockholm–Ronneby och Stockholm–Ängelholm.

16. Historiskt har flera olika flygbolag varit verksamma på inrikeslinjer i Sverige och marknaden verkar präglas av in- och utträden med hög omsättning av flygbolag.

Uthyrning av flygplan

17. Det framgår av Konkurrensverkets utredning att det är vanligt förekommande att flygbolag använder sig av ACMI-avtal.
18. BRA har sedan tidigare avtal med Apollo, Ving och Austrian Airlines enligt vilka BRA är kapacitetsleverantör, dock inte på inrikesflyg i Sverige. Dessa avtal har uppgetts utgöra cirka 50 procent av BRA:s verksamhet.
19. SAS har tidigare haft ett ACMI-avtal med Xfly som kapacitetsleverantör för inrikesflyg i bl.a. Sverige. SAS sade upp sina avtal med Xfly den 26 september 2024, dvs. några dagar efter ingående av Avtalen med BRA. Xfly har sedan dess gått i konkurs.
20. Enligt uppgift finns det ett stort antal aktörer som erbjuder ACMI-avtal inom och utom Europa. Många är renodlade kapacitetsleverantörer medan några även bedriver reguljärtrafik för egen del (såsom BRA, i dagsläget, och airBaltic). Det är vanligt att flygplan som hyrs ut under ACMI-avtal i sin tur hyrts in av leverantören.

Marknadens utveckling och BRA:s finansiella ställning

21. Under de senaste sex åren har den svenska inrikesmarknaden för flyg kännetecknats av en kraftigt vikande efterfrågan. I jämförelse med tiden före 2018 är marknaden i princip halverad utan några påvisbara utsikter för en återhämtning.
22. BRA har inte genererat vinst sedan 2018 och verksamheten har finansierats huvudsakligen av aktieägartillskott och nyemissioner. BRA genomgick en första rekonstruktion 2020 och ytterligare en rekonstruktion under perioden november 2023 – mars 2024. BRA har angett att en stor del av bakgrunden till att bolaget ingått Avtalen har varit dels behovet av att strukturera om bolagets verksamhet mot kapacitetsleverans, dels behovet av kapitaltillskott från andra än de befintliga ägarna.
23. Konkurrensverket har tagit del av en mängd underlag från BRA avseende bolagets finansiella ställning. Sammantaget finns det stöd i utredningen för bolagets uppgifter om behovet av kapitaltillskott och att bolaget annars riskerar konkurs.



Förfarandet

Avtalen och deras ingående

24. Avtalen föregicks av ett antal kontakter mellan Parterna. Diskussioner mellan SAS och BRA startade [REDACTED]
[REDACTED] Dessa diskussioner ägde rum mot bakgrund av tidigare kontakter mellan bolagen och tidigare förslag från BRA, bl.a. avseende [REDACTED], ännu längre tillbaka i tiden.
25. Ett antal möten mellan bolagen hölls i [REDACTED] Vid dessa möten diskuterades [REDACTED]
[REDACTED]
26. BRA har under utredningen inkommit med information om att bolaget [REDACTED]
[REDACTED] I samband med detta informerades SAS om [REDACTED]
[REDACTED]
27. SAS återkopplade den [REDACTED]
[REDACTED] Bolagen inledde därefter förhandlingar om kommersiella villkor.
28. SAS och BRA ingick den 16 september 2024 två ACMI-avtal, ett avtal för 12 flygplan av modellen ATR 72 och ett kortare avtal för ett flygplan av modellen A319. Avtalen gäller från den 1 januari 2025 och omfattar ungefär halva BRA:s flygkapacitet. Resten av BRA:s flygkapacitet kommer fortsatt att nyttjas av Apollo, Ving och Austrian Airlines under de avtal som sedan tidigare tecknats med dessa bolag.
29. BRA hade vid tidpunkten för Avtalens tecknande totalt 14 flygplan av modell ATR 72, fyra flygplan av modellen A319 och tre flygplan av modellen A320 i sin samlade flygplansflotta.
30. För SAS del motsvarar Avtalen [REDACTED]
[REDACTED]
31. Avtalen i sig tillför inte BRA något nytt kapital. Vid sidan om Avtalen har BRA vidtagit ytterligare åtgärder för att lösa behovet av externt kapitaltillskott. Avtalen är både en förutsättning för och beroende av den externa finansieringen.

Andra åtgärder från BRA

32. SAS är inte det enda flygbolaget som BRA haft kontakt med gällande samarbete. BRA inledde i mars 2024 ett arbete med att bl.a. hitta en partner



som skulle kunna investera nytt kapital i verksamheten. BRA kontaktade under våren och sommaren 2024 [REDACTED]. Dessa kontakter hade etablerats tidigare än 2024. BRA hade exempelvis ett tidigare samarbete med [REDACTED]. Det samarbetet avslutades före 2020. BRA kontaktade [REDACTED] våren 2023 om ett möjligt samarbete i form av exempelvis ACMI-avtal eller codesharing. BRA och [REDACTED] hade även kontakt under hösten 2023, och vid två tillfällen i början av 2024.

33. Enligt uppgifter både från BRA och från de aktuella flygbolagen, har ingen av dessa aktörer varit intresserade av att tillföra kapital motsvarande BRA:s behov.

Konkurrensverkets bedömning

Inledning

34. Det granskade förfarandet utgörs av avtal mellan de två största aktörerna inom inrikesflyget i Sverige, en marknad som präglas av hög koncentration. En av aktörerna lämnar marknaden som självständig operatör, för att i stället bli kapacitetsleverantör åt den andra.

Rättslig reglering och Konkurrensverkets prioriteringspolicy

35. Av 2 kap. 1 § KL framgår att avtal mellan företag som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen på en marknad på ett märkbart sätt är förbjudna. Motsvarande förbudsbestämmelse finns i artikel 101 i EUF-fördraget. Avtal mellan konkurrerande företag som typiskt sett kan omfattas av bestämmelserna är exempelvis avtal om att dela upp marknader eller kunder mellan sig eller att samarbeta om pris. Med avtal likställs samordnade förfaranden.
36. I 3 kap. KL finns bestämmelser om åtgärder mot otillåtna konkurrensbegränsningar. Konkurrensverket kan bl.a. ålägga företag att upphöra med överträdelser av förbuden eller besluta att företagen ska betala en sanktionsavgift (konkurrensskadeavgift).
37. Avtal eller avtalsvillkor som är förbjudna enligt 2 kap. 1 § KL eller artikel 101 i EUF-fördraget är ogiltiga (2 kap. 6 § KL och artikel 101.2 i EUF-fördraget).
38. Konkurrensverket prioriterar vilka frågor som ska utredas vidare utifrån en prioriteringspolicy.⁷ I policyn anges ett antal faktorer som kan beaktas i beslutet att prioritera eller inte prioritera en vidare utredning. Den tyngst vägande faktorn är huruvida det finns indikationer på att det påtalade förfarandet orsakar skada för konsumenterna och konkurrensen. Om det vid en inledande granskning framkommer att sådan skada inte är sannolik, eller

⁷ Konkurrensverket, dnr 814/2023

inte skulle orsakas av förfarandet ifråga, saknas vanligtvis grund för att utreda frågan vidare.

Den fortsatta konkurrenssituationen för inrikesflyg i Sverige

39. Både SAS och BRA är verksamma inom inrikesflyg i Sverige och trafikerar huvudsakligen samma sträckor, mellan Stockholm och olika orter i landet. SAS har i dag andelar motsvarande cirka 50 procent av marknaden för inrikesflyg i Sverige mätt i antalet inrikes passagerare. BRA:s andel av antalet inrikes passagerare motsvarar cirka 20 procent.
40. Om BRA upphör att erbjuda resor med inrikesflyg i Sverige kommer SAS från och med årsskiftet 2024/2025 att ensamt trafikera destinationerna Göteborg, Malmö, Östersund, Ängelholm, Ronneby och Visby (på helårsbasis)⁸ från Stockholm.⁹
41. Endast fyra linjer från Stockholm (dvs. Arlanda tillsammans med Bromma) kommer att ha fler än ett trafikerande flygbolag efter årsskiftet 2024/2025.¹⁰ Den trafiken kommer endast att utgå ifrån Arlanda.
42. Linjerna från Arlanda till Luleå, Umeå, Kiruna och Skellefteå kommer efter årsskiftet 2024/2025 fortfarande att trafikeras av minst två operatörer.¹¹
43. Konkurrensen mellan Parterna kommer således att upphöra på ett flertal linjer. BRA kommer inte att fortsätta konkurrera med SAS utan i stället agera i egenskap av kapacitetsleverantör till SAS.

BRA:s kontakter med olika aktörer innan Avtalen ingicks

44. SAS och BRA hade, som redogjorts för ovan, ett flertal kontakter inför Avtalens ingående. Kontakterna inleddes ett antal månader innan BRA [REDACTED]
[REDACTED]. En fråga i utredningen har varit i vilken mån diskussionerna med SAS kan ha påverkat BRA:s beslut om bolagets framtida verksamhetsinriktning.
45. BRA genomförde också ett flertal försök med andra aktörer för att få till stånd ett samarbete innan avtalen med SAS slutligen ingicks. Utifrån de handlingar som Konkurrensverket tagit del av framstår det som att BRA varit öppet för olika alternativ avseende ett eventuellt samarbets omfattning och innehåll, men hade ett tydligt budskap om att en lösning på BRA:s behov av ytterligare finansiering var en förutsättning för ett samarbete. Eftersom ingen av dessa aktörer har visat intresse för att tillföra kapital motsvarande BRA:s

⁸ Utöver SAS som flyger till Visby på helårsbasis flyger även Norwegian till Visby under skolornas sommarlov

⁹ Transportstyrelsen, dnr TSL 2024-7945

¹⁰ Transportstyrelsen, dnr TSL 2024-7945

¹¹ Transportstyrelsen, dnr TSL 2024-7945



behov, har det inte framstått som ett alternativ för BRA att ingå avtal med någon av dessa aktörer.

46. Baserat på Avtalen med SAS har dock BRA kunnat erhålla nytt kapital från bl.a. externa finansiärer. Konkurrensverket uppfattar att finansieringen har möjliggjorts av BRA:s nya verksamhetsinriktning. Avtalen är villkorade av att BRA:s långsiktiga finansiering är ordnad på ett för SAS tillfredställande sätt. Avtalen och kapitaltillskotten är alltså beroende av varandra.

Innebörden av Avtalen

47. ACMI-avtal framstår som vanligt förekommande i flygbranschen, och många flygbolag använder sig av så kallade kapacitetsleverantörer. Parterna har uppgett att Avtalen är utformade med sådana villkor som är vanliga för ACMI-avtal. SAS har också till Konkurrensverket gett in ett tidigare ACMI-avtal med Xfly. Konkurrensverket har dock uppmärksammat att Avtalen i vissa fall har längre löptider än vad som är vanligt för ACMI.
48. Till följd av Avtalen [REDACTED]
49. Avtalen omfattar enbart kapacitetsleverans. Varken BRA:s biljetthantering, bonusprogram eller ankomst- och avgångstider (slot-tider) kommer således att föras över till SAS. Avtalen innehåller inte några exklusivitetsförpliktelser eller andra hinder för eventuella tredjeparters möjligheter att få leverans av motsvarande kapacitet från BRA i framtiden. BRA fortsätter som i dag att vara kapacitetsleverantör till Apollo, Ving och Austrian Airlines.

Inträdeshinder

50. Vissa marknadsaktörer har uppgett att Avtalen ställer upp inträdeshinder eller ger upphov till ett konkurrensbegränsande resultat genom att SAS blir ensamt aktivt på ett antal linjer. Invändningarna rör främst tillgången till en viss flygplanstyp, ATR 72, som pekats ut som väsentlig för att bedriva regionaltrafik med flyg.
51. Som redogjorts för ovan innehåller Avtalen inga begränsningar som hindrar BRA från att i framtiden leverera kapacitet till andra bolag, något som BRA redan gör och också har erbjudit andra än SAS. BRA har uppgett att bolaget även fortsatt skulle välkomna sådana samarbeten.
52. Det har framkommit att det finns ett utbud bland europeiska ACMI-leverantörer som kan möta efterfrågan på kapacitetsleveranser. Konkurrensverkets utredning ger vid handen att tillgången till den aktuella flygplanstypen, via ACMI-avtal, under 2025 inte kommer att vara något större hinder för marknadsinträde eller expansion. Det förefaller möjligt att ingå ACMI-avtal för mindre flygplan anpassade för regionaltrafik med

relativt korta ledtider i förhållande till branschens planeringshorisonter. Konkurrensverkets utredning indikerar därmed att det finns ett utbud bland europeiska ACMI-leverantörer på flygplan av modellen ATR 72 eller motsvarande.

53. Konkurrensverket har också, bl.a. genom att ta del av information från Transportstyrelsen, undersökt om det finns inträdeshinder i form av tillgång till slot-tider på Arlanda. Utredningen har inte gett stöd för att tillgång till slot-tider skulle begränsa möjligheten för inträde eller expansion för inrikesflyg i Sverige.
54. Sammanfattningsvis har Konkurrensverket inte sett indikationer på att Avtalen skulle öka inträdes- eller expansionshinder för andra flygbolag i Sverige på ett märkbart sätt.

Betydelsen av BRA:s finansiella ställning

55. Som framgått ovan har BRA en svag finansiell ställning och behov av ytterligare kapital.
56. Konkurrensverket bedömer att Avtalen och de ytterligare åtgärder som BRA vidtagit för att lösa behovet av nytt kapital är väsentliga för BRA:s fortsatta verksamhet. Utan Avtalen finns det en betydande risk att BRA lämnar marknaden genom att försättas i konkurs.
57. BRA har uppgett att vid en konkurs skulle de flygplan som i dagsläget ingår i bolagets flotta återtas av borgenärer, som skulle hyra ut dessa på en internationell marknad. Det innebär att det finns en påtaglig risk för att alla flygplan inte finnas kvar på den svenska marknaden. Det innebär i sin tur att SAS, även Avtalen förutom, skulle kvarstå som ensam aktör på ett flertal linjer som tidigare trafikerats av både SAS och BRA.
58. Det är således Konkurrensverkets bedömning att BRA, även i avsaknad av Avtalen, inte hade kunnat bedriva fortsatt verksamhet inom inrikesflyg i Sverige och utöva ett konkurrenstryck mot SAS. Det är också högst osäkert om och i vilken mån de flygplan BRA i dag förfogar över hade funnits kvar i Sverige för att fortsatt trafikera svenska inrikeslinjer i ett annat flygbolags regi.

Sammantagen bedömning

59. Av Konkurrensverkets utredning framgår att BRA:s utträde från marknaden leder till att den befintliga konkurrensen på ett flertal linjer upphör och att SAS andel av antalet inrikes passagerare ökar väsentligt.
60. Samtidigt visar utredningen att Avtalen inte i sig stärker SAS ställning i någon större utsträckning, då SAS kapacitet på marknaden [REDACTED]

Detta beslut publiceras på Konkurrensverkets webbplats.

Rättelse, 2024-12-16

I beslutets punkt 8 har Konkurrensverket av misstag angivit fel antal plan och fel avtalstyp. Antalet flygplan av modellen A320 ska vara tre och avtalen under vilka BRA levererar kapacitet till Ving och Apollo är charteravtal. Konkurrensverket har även av misstag angivit fel avtalstyp i punkterna 18, 28 och 49 i beslutet. Rättelser av dessa uppgifter har därför skett i enlighet med 36 § förvaltningslagen (2017:900).