392D0398

5.8.92 *EUROOPAN YHTEISÖJEN VIRALLINEN LEHTI* N:o L 220/35

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 6 päivänä heinäkuuta 1992,

tiettyjen lentoliikenteen kuljetusmaksujen yhdenmukaisuudesta neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 kohdan kanssa

(92/398/ETY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon kuljetusmaksuista säännöllisessä lentoliikenteessä 24 päivänä heinäkuuta 1990 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2342/90 [1] ja erityisesti sen 5 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo, että

Yhdistynyt kuningaskunta on 15 päivänä huhtikuuta 1991 päivätyllä ja komission 2 päivänä toukokuuta 1991 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä pyytänyt tutkimaan asetuksen (ETY) N:o 2342/90 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti tiettyjä kuljetusmaksujen korotuksia, joita yhteisön lentoliikenteen harjoittajat ovat asettaneet joillekin Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja sieltä muualle yhteisöön suuntautuville yhteyksille,

Iso-Britannia on 16 päivänä toukokuuta 1990 ja 16 päivänä heinäkuuta 1991 päivätyillä kirjeillä peruuttanut tämän pyynnön tiettyjen "lähtevien" kuljetusmaksujen osalta, ja

kyseisten lentoliikenteen harjoittajien komission pyynnöstä toimittamien, kustannuksia ja tuloja koskevien tietojen yksityiskohtainen tarkastelu on johtanut tiettyihin päätelmiin, jotka perustuvat liitteessä III esitettyihin arviointiperusteisiin,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Tämän päätöksen liitteessä I tarkoitetut lentoliikenteen kuljetusmaksut ovat asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 kohdan säännösten mukaiset.

2 artikla

Tämän päätöksen liitteessä II tarkoitetut lentoliikenteen kuljetusmaksut eivät ole asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 kohdan säännösten mukaisia. Näitä kuljetusmaksuja ei näin ollen voida käyttää viitehintoina seuraavia kausia varten. Kyseiset jäsenvaltiot eivät ole täyttäneet niille mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan kuuluvia velvoitteita. Niiden on toteutettava näiden velvoitteiden täyttämisen edellyttämät toimenpiteet ja ilmoitettava tästä komissiolle.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle, Tanskan kuningaskunnalle, Saksan liittotasavallalle, Kreikan tasavallalle, Espanjan kuningaskunnalle, Ranskan tasavallalle, Italian tasavallalle, Luxemburgin suurherttuakunnalle, Portugalin tasavallalle ja Yhdistyneelle kuningaskunnalle sekä seuraaville yhteisössä toimiville lentoliikenteen harjoittajille: Sabena, SAS, Lufthansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia, Luxair, TAP Air Portugal, British Airways.

Tehty Brysselissä 6 päivänä heinäkuuta 1992.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen

[1] EYVL N:o L 217, 11.8.1990, s. 1

LIITE I

Kuljetusmaksut, jotka komissio on arvioinut asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 kohdan mukaisiksi tehtyään mainitun asetuksen 5 artiklassa tarkoitetun tutkimuksen

Reitti	Lentoyhtiö	Kuljetusmaksu			
		Lähtevä		Saapuva	
LHR-CPH	BA	£	216		
MAN-CPH	BA	£	205		
LHR-BRU	BA	£	145	BFR	9 490
MAN-BRU	BA	£	173		
LHR-FCO	BA	£	250		
LHR-LIN	BA	£	199		
MAN-LIN	BA	£	254		
LHR-PSA	BA	£	221		
LHR-TRN	BA	£	201	LIT	560 000
LHR-VCE	BA	£	229		
LHR-BLQ	BA	£	228	LIT	543 000
LHR-LUX	BA	£	166	LFR	10 420
LHR-ATH	BA	£	328		
LHR-MAD	BA	£	229		
LHR-BCN	BA	£	215		
LHR-AGP	BA	£	253	ESP	62 500
LON-LIS	BA	£	231		
LGW-FAO	BA	£	249		
MAN-CDG	BA	£	204		
LHR-NCE	BA	£	192		
LHR-NCE	BA	£	202		
LHR-BOD	BA	£	205		
LHR-FRA	BA	£	175		
LHR-DUS	BA	£	140		
LHR-HAM	BA	£	189		
LHR-CGN	BA	£	140		
LHR-HAJ	BA	£	189		
LHR-STR	BA	£	192		
LHR-BRE	BA	£	170		
MAN-DUS	BA	£	192		
MAN-FRA	BA	£	204		
LHR-MUC	BA	£	208		
LHR-TXL	BA	£	200		
CPH-LHR	SK	DKK	2 880	£	216
CPH-MAN	SK	DKK	2 945	£	205
BRU-LHR	SN	BFR	9 490	£	145
BRU-MAN	SN	BFR	12 180	£	173
FCO-LHR	AZ			£	250
LIN-LHR	AZ			£	199
LIN-MAN	AZ	LIT	688 000	£	254
PSA-LHR	AZ			£	221
TRN-LHR	AZ	LIT	560 000	£	201
VCE-LHR	AZ			£	229
BLQ-LHR	AZ	LIT	543 000	£	228
ATH-LHR	OA	GRD	113 600	£	328
ATH-LHR	OA	GRD	107 100		
MAD-LHR	IB			£	229
BCN-LHR	IB			£	215
AGP-LHR	IB	ESP	62 500	£	253

Reitti	Lentoyhtiö	Kuljetusmaksu	
		Lähtevä	Saapuva
LIS-LON	TP		£ 231
FAO-LGW	TP		£ 249
CDG-BHX	AF		£ 185
CDG-MAN	AF		£ 204
NCE-LHR	AF		£ 202
NCE-LHR	AF		£ 192
BOD-LHR	AF		£ 205
FRA-LHR	LH		£ 175
DUS-LHR	LH		£ 140
HAM-LHR	LH		£ 189
CGN-LHR	LH		£ 140
HAJ-LHR	LH		£ 189
STR-LHR	LH		£ 192
BRE-LHR	LH		£ 170
MUC-LHR	LH		£ 208
FRA-BHX	LH		£ 209
DUS-MAN	LH		£ 192
FRA-MAN	LH		£ 204
DUS-BHX	LH		£ 172
TXL-LHR	LH		£ 200

LIITE II

Kuljetusmaksut, jotka komissio on arvioinut asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 kohdan vastaisiksi tehtyään mainitun asetuksen 5 artiklassa tarkoitetun tutkimuksen

Reitti	Lentoyhtiö	Kuljetusmaksu			
		Lähtevä		Saapuva	
LHR-CPH	BA			DKK	2 880
MAN-CPH	BA			DKK	2 945
MAN-BRU	BA			BFR	12 180
LHR-FCO	BA			LIT	723 000
LHR-LIN	BA			LIT	575 000
MAN-LIN	BA			LIT	688 000
LHR-PSA	BA			LIT	643 000
LHR-VCE	BA			LIT	652 000
LHR-ATH	BA			GRD	107 100
LHR-ATH	BA			GRD	113 600
LHR-MAD	BA			ESP	56 450
LHR-BCN	BA			ESP	45 150
BHX-CDG	BA	£	185		
BHX-DUS	BA	£	172		
BHX-FRA	BA	£	209		
FCO-LHR	AZ	LIT	723 000		
LIN-LHR	AZ	LIT	575 000		
PSA-LHR	AZ	LIT	643 000		
VCE-LHR	AZ	LIT	652 000		
LUX-LHR	LG	LFR	10 420	£	166
MAD-LHR	IB	ESP	56 450		
MAD-BCN	IB	ESP	45 150		

LIITE III

Lentoliikenteen kuljetusmaksujen yhdenmukaisuus asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 kohdan säännösten kanssa

1. *Johdanto*

Yhdistyneen kuningaskunnan toimivaltaiset viranomaiset ovat 15 päivänä huhtikuuta 1991 päivätyllä kirjeellä (jonka komissio on saanut 2 päivänä toukokuuta 1991) muodollisesti pyytäneet komissiota tutkimaan tiettyjen lentoliikenteen kuljetusmaksujen yhdenmukaisuuden mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan kanssa. Nämä kuljetusmaksut on asettanut British Airways omissa nimissään sekä Sabenan, TAP:in, Air Francen, SAS:in, Lufthansan, Iberian, Alitalian, Olympic Airwaysin ja Luxairin nimissä kesäkaudeksi 1991.

Komissiota on myös kehotettu tutkimaan, ovatko kyseiset jäsenvaltiot täyttäneet niille mainitun asetuksen 3 artiklan 3 kohdan säännösten mukaan kuuluvat velvoitteet.

Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaiset ovat 16 päivänä toukokuuta ja 16 päivänä heinäkuuta 1991 päivätyillä kirjeillä peruuttaneet tiettyjä "saapuvia" kuljetusmaksuja koskevan tutkimuspyyntönsä. Näin ollen komissio ei ole tutkinut näitä maksuja.

2. *Komission, jäsenvaltioiden ja lentoliikenteen harjoittajien velvoitteet*

2.1 Yleistä

Asetuksessa (ETY) N:o 2342/90 otetaan käyttöön molemminpuoliseen hylkäämiseen perustuva järjestelmä niiden lentoliikenteen kuljetusmaksujen osalta, jotka ovat enemmän kuin 5 prosenttia viitehintaa [1] korkeampia. Näin ollen ehdotetun kuljetusmaksun voimaantulo estyy ainoastaan, jos kumpikin asianomainen jäsenvaltio hylkää sen. Asetukseen sisältyy kuitenkin suojalauseke, jonka mukaan jäsenvaltio voi saattaa asia komission käsiteltäväksi, jos jäsenvaltiot eivät hyväksy (3 artiklan 3 kohdan mukaisia) kuljetusmaksuja, jotka 3 kohdan 1 kohdassa vahvistettujen arviointiperusteiden mukaisesti ovat palveluiden käyttäjien kannalta kohtuuttoman korkeita tai markkinoiden kilpailutilanteen huomioon ottaen liian alhaisia.

Asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään lisäksi, että lentoliikenteen kuljetusmaksujen on oltava kohtuullisessa suhteessa hakijana olevalle lentoliikenteen harjoittajalle kyseisestä toiminnasta pitkällä aikavälillä aiheutuneisiin kokonaiskustannuksiin.

2.2 Komissio

Asetuksen 5 artiklan mukaan komission on tällaisen pyynnön saadessaan ilmoitettava siitä ennakolta muille jäsenvaltioille ja asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille, jotta näillä on mahdollisuus esittää huomautuksensa. Tämä on tapahtunut 6 päivänä toukokuuta 1991 päivätyllä kirjeellä.

Komission on lisäksi 14 päivän kuluessa pyynnön saamisesta päätettävä, pidetäänkö kyseinen lentoliikenteen kuljetusmaksu voimassa pyynnön käsittelyn aikana. Komissio on päättänyt sallia näiden kuljetusmaksujen voimassa pitämisen käsittelyn ajan [2].

Lopuksi komission on myös päätettävä, ovatko kyseiset lentoliikenteen kuljetusmaksut kohtuullisessa suhteessa hakijana olevalle lentoliikenteen harjoittajalle kyseisestä toiminnasta pitkällä aikavälillä aiheutuneisiin kokonaiskustannuksiin.

2.3 Jäsenvaltiot ja lentoliikenteen harjoittajat

Asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaan niille kuuluvien velvoitteiden lisäksi jäsenvaltioiden on 9 artiklan säännösten mukaisesti annettava komission käyttöön kaikki tilanteen perusteelliseen tutkimiseen tarvittavat tiedot. Tämä velvoite koskee myös lentoliikenteen harjoittajia.

3. *Asetuksen 3 artiklan 1 kohdan vaatimukset*

3.1 Yleistä

Lentoliikenteen kuljetusmaksuja on tarkasteltava lentoliikenteen harjoittajalle kyseisestä toiminnasta pitkällä aikavälillä aiheutuneiden kokonaiskustannusten perusteella. Mitä tällä tarkoitetaan? Ilmaisulla "pitkällä aikavälillä" tarkoitetaan luonnollisesti, että lyhyen aikavälin kustannusvaihteluita ei oteta huomioon. Tämän vuoksi kustannusten ja tulojen vaihtelut otetaan lukuun ainoastaan, jos käytettävissä olevien tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että nämä vaihtelut ovat lyhyellä aikavälillä tavallisesti havaittavia vaihteluita suurempia.

Ilmaisulla "kyseisestä toiminnasta pitkällä aikavälillä aiheutuneet kokonaiskustannukset" puolestaan tarkoitetaan, että kaikki lentoliikenteen kuljetusmaksuun liittyvät kustannukset on otettava huomioon kokonaisuutena eikä niitä lasketa ainoastaan kyseisen reitin osalta. Kaikki tästä lähestymistavasta poikkeavat menettelyt olisi kiellettävä, vaikka ne olisivat kaupallisin syin puolustettavissa. Muihin lentoliikenteen kuljetusmaksuihin liittyviä kustannuksia ei sitä vastoin oteta huomioon.

---

[1] Vrt. mainitun asetuksen liitteessä II olevassa lisäyksessä annettu määritelmä.
[2] Päätös, joka tehtiin 16 päivänä toukokuuta 1991.

3.2 Reitin kustannusosat

Reitin kustannusosilla tarkoitetaan ennen kaikkea reitin käyttöön suoraan liittyviä kustannuksia, kuten polttoainekustannuksia, lentokenttämaksuja, palkkakustannuksia (tekninen lentohenkilöstö) jne. Nykyiset kirjanpitosäännöt ovat jo tämän lähestymistavan mukaisia.

Välillisten kustannusten laskeminen on vaikeampaa ja se perustuu väistämättä tiettyihin olettamuksiin. Tästä huolimatta on kuitenkin mahdollista laskea tiettyjen reittien kustannukset melko tarkasti.

On olemassa erilaisia kirjanpitomenetelmiä, ja lentoliikenteen harjoittaja voi syystä tai toisesta pitää tiettyä menetelmää muita parempana. Komission tehtäviin ei kuulu määrätä, mikä menetelmistä on oikea, koska tämä on täysin mahdotonta. Lentoliikenteen harjoittajan on kuitenkin tietyn menetelmän valittuaan sovellettava sitä yhdenmukaisesti ja tarkistettavissa olevalla tavalla sekä varmistuttava siitä, että kaikki välilliset kustannukset otetaan huomioon. Tämän jälkeen komissio voi tehdä arvionsa erikseen kunkin lentoyhtiön soveltaman kustannusten jakoperiaatteen perusteella.

3.3 Kuljetusmaksun kustannusosat

Tässä vaiheessa on tarpeen laatia eräitä hypoteeseja tiettyyn hintaluokkaan liittyvien kustannusten laskemiseksi.

Kansainvälisillä lennoilla erotetaan eri hintaluokkia, jotka voidaan jaotella täysin joustaviin hintoihin (ensimmäinen luokka, liikematkustajaluokka ja turistiluokka) ja alennushintoihin (Eurobudget, PEX, APEX). Näiden hintojen välinen ero perustuu matkustajille tarjottavaan palvelutasoon (tila istuinten välillä, ateriat jne.) ja erityisesti hintoihin liittyviin ehtoihin.

Euroopan sisäisillä lennoilla pienin täysin joustava hinta eli alhaisin hinta, jonka käyttöön ei liity rajoituksia, on asetuksessa (ETY) N:o 2342/90 tarkoitettu viitehinta. Yhdistyneen kuningaskunnan esittämä pyyntö koskee nimenomaan tämän hintaluokan tutkimista. British Airwaysin osalta pienimpänä täysin joustavana hintana on pidettävä club-hintaa.

Matkustajapaikan tuotantokustannukset ovat kaikissa luokissa jokseenkin samat. Kalliimmissa luokissa istuinten välillä on enemmän tilaa ja palvelu koneessa on parempaa. Nämä kustannuserot voidaan arvioida joidenkin alustavien hypoteesien avulla.

Eri hintaluokkien välinen tosiasiallinen kustannusero johtuu ennen kaikkea näihin lentoliikenteen kuljetusmaksuihin liittyvistä ehdoista tai niiden puuttumisesta. Toisin kuin alennushintojen yhteydessä, tavanomaista täysin joustavaa turistiluokan hintaa (tai club-hintaa) käytettäessä matkustajaa ei "sakoteta", jos hän jättää varauksensa käyttämättä. Tämä merkitsee selvästi sitä (tilastot vahvistavat asian), että lentoliikenteen harjoittajat perustavat laskelmansa koneen täyttöasteeseen, joka on selvästi korkeampi alennushintojen kuin täysin joustavien hintojen osalta. Kun alennushintojen yhteydessä varauksia jätetään käyttämättä vain vähän, tällaisia tapauksia esiintyy yleensä paljon enemmän täysin joustavia hintoja käytettäessä. Näin ollen lentoyhtiöt pääsevät täysin joustavien hintojen osalta noin 55–60 prosentin täyttöasteisiin, kun taas alennushintojen osalta täyttöasteet ovat 85 prosentin luokkaa. Tämän edellytyksenä on luonnollisesti se, että lentoliikenteen harjoittajalla on käytössään asianmukaiset laitteet ja että tämän tulojenhallinta on tehokasta.

Lopuksi voidaan siis todeta, että reitin kustannukset on mahdollista laskea melko tarkasti, mutta tiettyihin erikoishintoihin liittyvien kustannusten osalta olisi laadittava tiettyjä hypoteeseja erityisesti kohtuullisen täyttöasteen vahvistamiseksi.

On myös huomattava, että lentoliikenteen kuljetusmaksuja voidaan asetuksessa (ETY) N:o 2342/90 esitettyjen perusteiden lisäksi aina tarkastella niitä koskevien kilpailusääntöjen perusteella.

4. *Kustannusten ja lentoliikenteen kuljetusmaksun välinen suhde*

Kaikkien lentoyhtiöiden lopullisena arviointiperusteena on tietenkin oltava saatava kokonaisvoitto. Vaikka useimpien lentoliikenteen harjoittajien saavuttamat voittomarginaalit ovat viime vuosina olleet ilman veroa tuskin kahta prosenttia suurempia, yleisesti ollaan sitä mieltä, että 1–15 prosentin voittomarginaali eli 110–115 välille sijoittuva käyttösuhde olisi kohtuullinen rahoituskulujen kattamiseksi ja riittävän pääomatuoton saamiseksi. Nykyisin vain hyvin harvat lentoliikenteen harjoittajat saavuttavat tällaisen voittomarginaalin [1].

Edellä tarkoitettua käyttösuhdetta ei kuitenkaan voida suoraan soveltaa reiteittäin. Tosiasiallisesti lentoliikenteen harjoittajan verkostoon kuuluu väistämättä hyvin kannattavia ja heikommin kannattavia reittejä, ja näin ollen tietynlainen hintojen tasaaminen eri reittien välillä on oikeutettua.

[1] Käyttösuhde ilmentää tulojen ja kustannusten välisen suhteen.

Jos voittomarginaalia lisätään 10 prosentilla, mikä ei vaikuta kohtuuttomalta, hyväksyttävä käyttösuhde kohoaisi tällä tavoin noin 125:een. Tähän on vielä lisättävä noin 10 prosentin marginaali kustannusten laskentavirheiden kattamiseksi. Kohtuullisen hyväksyttävän lentoliikenteen kuljetusmaksun käyttösuhteen olisi näin ollen sijoituttava noin 140:een. Tämä taso vastaa komission aikaisemmin käsittelemässä tapauksessa käytettyä raja-arvoa (Sterling Airwaysin tapaus) (1).

Lentoliikenteen kuljetusmaksun käyttösuhteen laskemiseksi olisi laadittava tarkoituksenmukainen hypoteesi täyttöastetta varten (2). Komissio on käyttänyt laskelmissaan 55 prosentin täyttöastetta. Lentoliikenteen harjoittajan saavuttama täyttöaste on varsin usein selvästi tätä korkeampi, mutta yleisesti ollaan sitä mieltä, että 55 prosentin taso on sopiva, joskin varovainen lähtökohta tällaiselle arvioinnille.

Kunkin hintaluokan erillisten käyttösuhteiden laskennassa huomioon otetut tekijät mainitaan jäljempänä.

Reitin kokonaiskannattavuus saattaa joissakin tapauksissa olla tärkeä tekijä kyseisen reitin kuljetusmaksujen säännösten mukaisuutta arvioitaessa.

Huono kannattavuus eli reitin liikennöiminen tappiolla tai niin, että kulut juuri peittyvät, saattaa olla merkkinä siitä, että jotkut laskennan perusteena käytetyt hypoteesit ovat olleet virheellisiä. Näin ollen ei voida jättää huomiotta sitä, että 55 prosentin täyttöastetta ei saavuteta joillakin taloudellisesti vaikeilla reiteillä ja että niille paremmin soveltuvan (pienemmän) kaluston käyttöön ottamisen mahdollisuudet ovat teknisistä syistä rajalliset. Tämä huomautus koskee myös vielä kehitettäviä uusia reittejä. Tällaisissa tapauksissa tietyn hintaluokan erillisen käyttösuhteen laskennasta tehdyt päätelmät eivät välttämättä heijastu reitin kannattavuuden tasolla, joka voi niistä huolimatta olla huono.

Kuitenkin voidaan myös tulla siihen päätelmään, että tietyt hinnat ovat kohtuuttoman korkeita, vaikkei reitti itsessään ole kannattava. Tämä näennäinen ristiriita on merkkinä hintojen tasausjärjestelmästä, jossa täysin joustavien hintojen (liikematkat) vähäisen hintajouston tarkoituksena on rahoittaa keinotekoisen alhaisia alennushintoja (turistimatkat). Tällaisesta tilanteesta saattaa aiheutua kilpailun vääristymistä lentoliikenteen harjoittajien välillä eikä sitä tämän vuoksi pidä sallia.

Vaikka reitin huono kannattavuus saattaa johtaa siihen, että lentoliikenteen harjoittaja pyrkii lisäämään tuottavuutta korottamalla hintoja niillä markkinoiden aloilla, joilla kysynnän hintajousto on vähäinen, tällaista menettelyä olisi vaikea hyväksyä silloin, kun täysin joustavien hintojen alalla ei ole kilpailua ja erityisesti kun alennushintojen alalla kilpailua esiintyy, eli sellaisilla yhteyksillä, joilla tilauslentoliikenteen osuus on merkittävä. Tällaisissa tapauksissa alhaisten alennushintojen soveltaminen säännöllisessä reittiliikenteessä voidaan rinnastaa jopa ryöstöhinnoitteluun.

Pitkän aikavälin kehityksen huomioon ottamiseksi komissio on tavallisesti hyväksynyt korkeamman käyttösuhteen kuin 140 tuottavat hinnat silloin, kun reitin tulokset ovat olleet tappiollisia vähintään kahtena kautena: käyttösuhteeltaan erittäin korkeita (yli 180) hintoja ei kuitenkaan ole hyväksytty.

5. *Käytännön lähestymistapa*

Koska komissio tarvitsee reittien kannattavuutta ja lentoliikenteen kuljetusmaksuja koskevia tietoja, se on pyytänyt kirjallisesti lentoliikenteen harjoittajia ja asianomaisia jäsenvaltioita toimittamaan nämä tiedot (3). Komissio sai tarvittavat tiedot lentoyhtiöiltä vasta pitkän ja vaikean prosessin tuloksena. Persianlahden kriisistä aiheutuneiden hankaluuksien vuoksi joidenkin yhtiöiden on ollut vaikea toimittaa kustannuksiaan koskevia uusia tietoja, toiset yhtiöt taas eivät ole vielä saattaneet laskentamenetelmiään asetuksen vaatimusten mukaisiksi.

Komission käytännössä soveltamasta lähestymistavasta on mainittava erityisesti seuraavat seikat:

– Edellisen kauden tai edellisten kausien aikana vallinnutta tilannetta on tutkittu ja hinnan yleistä kehitystä (käyttösuhteen alenemista tai kohoamista) tarkasteltu. Myös reitin yleinen kannattavuus ja kilpailutilanne (kyseisellä reitillä toimivien lentoliikenteen harjoittajien lukumäärä) sekä erilaisten laskettujen lentoliikenteen kuljetusmaksujen käyttösuhteet on selvitetty. Lyhyellä aikavälillä tapahtuvien vaihtelujen vaikutusten huomiotta jättämiseksi komissio on valinnut joustavan näkökannan, eikä yleensä ole hylännyt yli 140:n käyttösuhteen tuottavia hintoja, jos kyseisen reitin kokonaistulokset ovat olleet tappiollisia vähintään kahden kauden ajan.

(1) Kirjallinen menettely E/1771/80.
(2) Katso 3.3 kohta.
(3) Asetuksen (ETY) N:o 2342/90 9 artiklan mukaisesti lentoyhtiöiden on toimitettava komissiolle kaikki tarvittavat tiedot.

– Kustannuksia on tarkasteltu yksinomaan lentoyhtiöiden (joista kukin soveltaa omia kirjanpitomenetelmiään) toimittamien, erityisesti kustannusten jakoa koskevien tietojen perusteella.

– Koska "lähtevien" ja "saapuvien" kuljetusmaksujen väliset erot ovat toisinaan merkittäviä, nämä hintatyypit on analysoitu erikseen,

– Mitä tulee kaikkien kyseisestä toiminnasta aiheutuvien kustannusten huomioon ottamiseen, joidenkin lentoyhtiöiden on ollut vaikea toimittaa uusia tietoja, koska niiden kirjanpitojärjestelmiä ei vielä ollut saatettu ajan tasalle tai koska ne eivät kyenneet toimittamaan kustannuksia koskevia tietoja kunkin reitin osalta erikseen. Tähän mennessä komissio on edelleen noudattanut tiettyä joustavuutta ja pyrkinyt lieventämään näitä vaikeuksia arvioiden ja hypoteesien avulla.

– Tietyt lentoyhtiöt ovat ilmoittaneet komissiolle, että kertoimet, joiden avulla suurempi prosenttiosuus kokonaiskustannuksista jaetaan liikematkustajaluokan osalle (+ 6 % istuinsidonnaisista kustannuksista ja + 10 % matkustajasidonnaisista kustannuksista), ovat liian pieniä. Komissio tutkii yhteistyössä lentoyhtiöiden ja jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa, miten sen päätösten perustana olevia menetelmiä voitaisiin parantaa. Tämän ehdotuksen osalta on kuitenkin korostettava, että menetelmään sisältyvä 15 prosentin virhemarginaali riittää luultavasti kattamaan nämä arvioimattomat tekijät. Lisäksi käyttösuhteelle vahvistettua raja-arvoa 140 on sovellettu varsin joustavasti.

– Muutamista reiteistä on ilmoitettu erittäin korkeita käyttösuhteita liikematkustajaluokassa (toisinaan jopa 200) ja tappiollisia kokonaistuloksia kyseisillä reiteillä. Tavallisesti tämä merkitsee sitä, että nämä lentoyhtiöt pyrkivät soveltamaan erittäin alhaisia hintoja turistiliikenteessä tasaten nämä hinnanalennukset liikematkustajaliikenteen hinnoilla. Tällaisesta tilanteesta saattaa aiheutua kilpailun vääristymistä eikä sitä tämän vuoksi pidä sallia sellaisilla reiteillä, joilla täysin joustavien hintojen alalla on vähän tai ei lainkaan kilpailua ja erityisesti tilanteissa, joissa alennushintojen alalla esiintyy kilpailua, eli reiteillä, joilla tilauslentoliikenteen osuus on merkittävämpi. Lisäksi sellaiset hinnat, joiden tuottama erillinen käyttösuhde on lentoyhtiöiden toimittamien tietojen mukaan yli 180, on hylätty, vaikka kyseisen reitin kokonaistulos olisi ollut tappiollinen yli kahden kauden ajan.

– Jos lentoyhtiöt käyttävät interline-järjestelmää (lentoliikenteen harjoittajan vaihtamisen matkan aikana salliva järjestelmä), ne eivät saa periä kuljetusmaksua kokonaisuudessaan vaan ainoastaan niille suhteellisesti kuuluvan osan siitä (joka jaetaan asianmukaisessa suhteessa). Tämä on otettava huomioon reitin käyttösuhdetta laskettaessa.

– On otettava huomioon, että tilanteissa, joissa reitille pääsyä rajoittavat kapasiteettiin liittyvät ongelmat, kilpailu ei yleensä voi toimia normaalisti. Tämän tutkimuksen kohteena olevista reiteistä tämä koskee erityisesti Heathrown ja Gatwickin lentokentille liikennöiviä reittejä.

– Komission yksiköt ovat tutkineet kilpailutilannetta valituksen kohteena olevilla reiteillä. Vaikka hinta olisi ollut hylättävissä edellä tarkoitettujen kriteerien perusteella, se on voitu hyväksyä, jos reitillä on riittävästi kilpailua (yleensä vähintään kolme liikenteenharjoittajaa, joista kunkin markkinaosuus on vähintään 20 prosenttia ja joilla kaikilla on mahdollisuus toimia hintajohtajina). Tosiasiallisesti tätä perustetta on sovellettu yhdellä tietyllä reitillä.

– Kolmen muun reitin osalta hintoja ei hyväksytty liian korkean käyttösuhteen vuoksi, ja vaikka kolmannen liikenteenharjoittajan markkinaosuus oli suurempi kuin 20 prosenttia, tämä liikennöi reitillä viidennen vapauden liikenneoikeuksien perusteella kykenemättä kuitenkaan toimimaan hintajohtajana.

– On syytä muistuttaa, että tutkimus koskee täysin joustavia hintoja, joita kyseisenä aikana pidettiin Euroopassa kohtuuttoman korkeina. On vaikeaa uskoa minkäänlaisen kilpailun olemassaoloon reitillä, jos lentoliikenteen harjoittaja vetoaa IATA:n kanssa tehtyyn sopimukseen käyttämänsä kuljetusmaksun perustelemiseksi. Toiset yhtiöt ovat ilmoittaneet komissiolle ainoastaan mukauttavansa hintansa kilpailijoidensa hintoihin asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 5 kohdan säännösten mukaisesti. Kuitenkin 5 artiklan 1 kohta jäisi vaille merkitystä, jos komissio hyväksyisi perusteena tällaisen korkeampaan hintaan mukauttamisen.

– Tutkittuja hintoja on sovellettu kesäkaudella 1991, johon vaikuttivat voimakkaasti Persianlahden kriisin kielteiset seuraukset. Näin ollen kunkin reitin osalta vuoden 1991 todellisten tietojen (sellaisina kuin lentoyhtiöt ne toimittivat) perusteella lasketussa käyttösuhteessa ilmeni useimmissa tapauksissa merkittävää laskua edellisiin kausiin verrattuna. Kuitenkin edellä tarkoitetun menetelmän yhteydessä mainitaan, että reitillä rekisteröidyt tappiolliset tulokset voidaan ottaa huomioon ainoastaan, jos niitä on esiintynyt riittävän pitkään eli vähintään kahden kauden ajan (asetuksen (ETY) N:o 2342/90 3 artiklan 1 kohdassa viitataan nimenomaan pitkällä aikavälillä aiheutuneisiin kustannuksiin). Myöskään kesäkaudella 1991 ei tätä lähestymistapaa käytettäessä voitu (useimmissa tapauksissa) vielä ottaa huomioon Persianlahden kriisin vaikutuksia.

Komissio arvioi kuitenkin, että Persianlahden kriisillä on ollut kielteistä vaikutusta pidemmällä aikavälillä (selvästi kauemmin kuin tammikuuhun 1992 asti) erityisesti täyttöasteisiin. Päättäessään toukokuussa 1991 olla keskeyttämättä hintojen soveltamista tutkimuksen ajaksi komissio otti

nimenomaan huomioon Persianlahden kriisin. Noudattaakseen johdonmukaisesti tätä päätöstä ja ottaakseen huomioon lentokoneteollisuutta vuonna 1991 kohdanneet vaikeudet, komissio on tarkastanut uudelleen kaikki hinnat, jotka tähän mennessä sovelletun menetelmän mukaan olisi hylätty. Käyttösuhteet on laskettu uudelleen täyttöasteiden perusteella, jotka lentoyhtiöiden toimittamien (vähäisten) tietojen mukaan ovat voimakkaasti laskeneet kesäkauden 1991 aikana. Liikematkustajaluokan 55 prosentin täyttöasteen asemesta komissio on soveltanut näihin hintoihin 45 prosentin täyttöastetta, ja muiden hintojen (alennushintojen) osalta aiemmin käytetyn 80 prosentin asemesta on sovellettu 70 prosentin täyttöastetta. Tämän vuoksi komissiolle on ehdotettu 18 hinnan poikkeuksellista hyväksymistä reiteillä, joihin Persianlahden kriisi on erityisesti vaikuttanut ja joiden käyttösuhde olisi tavanomaisissa olosuhteissa ollut selvästi yli 140.

Edellä sanotun huomioon ottaen komissio on päättänyt hyväksyä hinnat, kun kunkin hintaluokan erillinen käyttösuhde edellä tarkoitetun menetelmän mukaan laskettuna on alle 140, mutta myös silloin, kun:

- lentoyhtiö liikennöi reittiä tappiolla tai niin, että kustannukset juuri peittyvät, jollei ole havaittavissa merkkiä hinnan tasaamisesta liikematkustajaluokan hintojen ja alennushintojen välillä. Tällaisen tilanteen katsotaan vallitsevan, kun reitin käyttösuhde on ollut alle 100 vähintään kahden kauden ajan, ellei hintojen erillinen käyttösuhde ole erityisen korkea (yli 180),

- reitillä liikennöi enemmän kuin kaksi lentoliikenteen harjoittajaa ja kolmannen (tai neljännen tai viidennen) liikenteenharjoittajan markkinaosuus on yli 20 prosenttia, jos kaikilla liikenteenharjoittajilla on mahdollisuus toimia hintajohtajina. Näiden edellytysten täyttyessä yksistään reitillä vallitsevan kilpailutilanteen arvioidaan asettavan paineita kohtuuttoman korkeille hinnoille,

- täyttöasteiden, joihin Persianlahden kriisi on huomattavasti vaikuttanut vuonna 1991, laskemisen seurauksena hintojen erilliset käyttösuhteet ovat pudonneet alle 140:een.