392D0398

5.8.92 *EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING* Nr L 220/35

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 6 juli 1992

om vissa biljettprisers överensstämmelse med kraven i artikel 3.1 i rådets förordning (EEG) nr 2342/90

(92/398/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 2342/90 av den 24 juli 1990 om biljettpriser för regelbunden luftfart [1], särskilt artikel 5.3 i denna, och

med beaktande av följande:

Storbritanniens regering anmodade kommissionen i ett brev daterat 15 april 1991 att enligt artikel 5.1 i förordning (EEG) nr 2342/90 undersöka ett antal höjningar av biljettpriser som några EG-lufttrafikföretag anmält för rutter till och från Storbritannien.

Storbritannien tog tillbaka sin anmodan för några av de ingående linjerna i brev daterade den 16 maj 1991 och den 16 juli 1991.

En detaljerad undersökning av den information om kostnader och intäkter som de berörda flygbolagen överlämnat till kommissionen efter ett flertal förfrågningar har lett till vissa slutsatser baserade på de kriterier som förklaras i bilaga 3.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De biljettpriser som finns förtecknade i bilaga 1 till detta beslut är förenliga med artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 2342/90.

Artikel 2

De biljettpriser som finns förtecknade i bilaga 2 till detta beslut är inte förenliga med artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 2342/90. Dessa biljettpriser kan därför inte användas som referenspriser för följande säsonger. De berörda medlemsstaterna har inte uppfyllt sina åtaganden enligt artikel 3.1 i den förordningen. De ombeds vidta nödvändiga åtgärder för att uppfylla dessa åtaganden och underrätta kommissionen om dessa åtgärder.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till de berörda myndigheterna i Belgien, Danmark, Tyskland, Grekland, Spanien, Frankrike, Italien, Luxemburg, Portugal, Storbritannien och till EG-flygbolagen Sabena, SAS, Lufthansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia, Luxair, TAP Air Portugal och British Airways.

Utfärdat i Bryssel den 6 juli 1992.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen

[1] EGT nr L 217, 11.8.1990, s. 1.

BILAGA 1

Biljettpriser för vilka kommissionens utredning enligt artikel 5 i förordning (EEG) nr 2342/90 har lett till slutsatsen att de är förenliga med de kriterier som avses i artikel 3.1 i den förordningen

Rutt	Lufttrafikföretag	Biljettpris			
		Utgående		Ingående	
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

Rutt	Lufttrafikföretag	Biljettpris	
		Utgående	Ingående
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

BILAGA 2

Biljettpriser för vilka kommissionens utredning enligt artikel 5 i förordning (EEG) nr 2342/90 har lett till slutsatsen att de inte är förenliga med de kriterier som anges i artikel 3.1 i den förordningen

Rutt	Lufttrafikföretag	Biljettpris			
		Utgående		Ingående	
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		

BILAGA 3

Flygbiljettpriser överensstämmelse med kraven i artikel 3.1 i rådets förordning (EEG) nr 2342/90

1. *Inledning*

Genom sin not av den 15 april 1991 (mottagen av kommissionen den 2 maj 1991) har de berörda myndigheterna i Storbritannien formellt anmodat kommissionen att undersöka om ett antal flygbiljettpriser är förenliga med artikel 3.1 i ovan nämnda förordning. Biljettpriserna har anmälts av British Airways på företagets egna vägnar och för Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways och Luxair för sommarsäsongen 1991.

Kommissionen ombads vidare att undersöka om de berörda medlemsstaterna hade uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 3.3 i förordningen.

Genom noter av den 16 maj och den 16 juli 1991 har myndigheterna i Storbritannien återtagit sin anmodan för några ingående flyglinjer vilka därför inte har undersökts av kommissionen.

2. *Kommissionens, medlemsstaternas och lufttrafikföretagens förpliktelser*

2.1 Allmänt

Genom förordning (EEG) nr 2342/90 inrättades ett system med dubbelt underkännande av flygbiljettpriser som överstiger ett referenspris [1] med mer än 5 %. Ett föreslaget biljettpris kan endast hindras från att gälla om båda de berörda medlemsstaterna ogillar det. En skyddsklausul finns dock i förordningen och den tillåter en medlemsstat att överlämna ärendet till kommissionen för ett beslut, eftersom medlemsstaterna inte får godkänna ett pris (artikel 3.3) som är orimligt högt enligt de kriterier som fastställs i artikel 3.1 — till nackdel för konsumenterna — eller orimligt lågt med tanke på konkurrenssituationen på marknaden.

Artikel 3.1 fastslog att flygbiljettpriser måste stå i ett rimligt förhållande till det ansökande lufttrafikföretagets långsiktiga, fullständigt fördelade, relevanta kostnader.

2.2 Kommissionen

När kommissionen mottar en sådan anmodan skall den enligt artikel 5 först underrätta de övriga medlemsstaterna och de berörda lufttrafikföretagen och ge dem tillfälle att yttra sig. Detta gjordes genom ett brev av den 6 maj 1991.

Därefter skall kommissionen inom fjorton dagar efter det att den mottagit anmodan besluta om biljettpriserna skall fortsätta att gälla medan undersökningen pågår. Med hänsyn till situationen under gulfkrisen beslutade kommissionen att tillåta att biljettpriserna skulle gälla under tiden för undersökningen [2].

Slutligen måste kommissionen besluta om biljettpriserna i fråga står i ett rimligt förhållande till det ansökande lufttrafikföretagets långsiktiga, fullständigt fördelade, relevanta kostnader.

2.3 Medlemsstater och lufttrafikföretag

Utöver sina förpliktelser enligt artikel 3.1 och 3.3 i förordning (EEG) nr 2342/90 är medlemsstaterna enligt artikel 9 skyldiga att göra all nödvändig information tillgänglig för att kommissionen skall kunna göra en grundlig översyn av situationen. Samma skyldighet föreligger för lufttrafikföretagen.

3. *Kriterierna i artikel 3.1*

3.1 Allmänt

Det är nödvändigt att betrakta biljettpriserna mot bakgrund av de långsiktiga, fullständigt fördelade, relevanta kostnaderna och att undersöka vad dessa begrepp innebär. Begreppet långsiktiga indikerar klart att hänsyn inte skall tas till förändringar av kostnader på kort sikt. Därför skall hänsyn tas till förändringar av kostnader och intäkter endast om den tillgängliga informationen tyder på att de är mer omfattande än normala kortvariga förändringar.

Med begreppet fullständigt fördelade relevanta kostnader bör avses att alla kostnader som rör ett biljettpris måste fördelas fullt och inte bara till rutten i fråga. Ett marginellt synsätt kan inte vara godtagbart, även om det är rimligt kommersiellt sett. Å andra sidan innebär begreppet också att hänsyn inte skall tas till kostnader som rör andra biljettpriser.

---

[1] Se definitionen i tillägget till bilaga 2 i förordning (EEG) nr 2342/90.
[2] Beslut av den 16.5.1991.

3.2 Omkostnader för linjerna

I det första fallet innebär detta att hänsyn måste tas till alla omkostnader som kan hänföras direkt till linjerna i fråga. Sådana omkostnader omfattar bränsle, flygplatsavgifter, flygpersonal med mera. Hänsyn tas redan till detta i den aktuella bokföringspraxisen.

Fördelningen av indirekta kostnader per linje är mer komplicerad. Det är nödvändigt att specificera ett antal antaganden för att fördela sådana omkostnader på linjer och därefter. Det är möjligt att fördela omkostnaderna på ett förhållandevis riktigt sätt mellan de olika linjerna.

Det finns flera bokföringsmetoder och ett lufttrafikföretag kan av ett eller annat skäl föredra en speciell metod. Det är inte kommissionens uppgift att fastställa vilken metod som är den rätta, detta skulle inte heller vara möjligt. Ett lufttrafikföretag måste dock använda den metod som det valt på ett konsekvent och kontrollerbart sätt och det måste försäkra sig om att alla indirekta kostnader fördelas. Kommissionen kan sedan gå vidare med de olika lufttrafikföretagens kostnadsfördelningar som grund.

3.3 Omkostnader vid olika typer av biljetter

I fortsättningen är det nödvändigt att göra ett antal antaganden för att kunna beräkna de omkostnader som hänförs till en viss typ av biljett.

På internationella linjer kan olika typer av biljetter delas upp i fullt flexibla biljetter (första klass, business class och ekonomiklass) och lågprisbiljetter (Eurobudget, PEX, APEX). De skiljer sig åt i fråga om service till passagerarna (avstånd mellan sätena, måltider med mera) och särskilt i fråga om de villkor som gäller för biljetten.

På linjer inom Europa är den billigaste fullt flexibla biljetten, det vill säga den billigaste biljetten utan begränsningar av utnyttjandet, referensbiljetten enligt förordning (EEG) nr 2342/90. Storbritanniens begäran syftar till att undersöka den här typen av biljett. För British Airways måste den så kallade club-fare anses som den billigaste fullt flexibla biljetten.

Omkostnaderna för att producera ett säte skiljer sig inte mycket mellan de olika klasserna. De bättre klasserna erbjuder mera utrymme per säte och bättre kabinservice. Dessa omkostnadsskillnader kan beräknas genom några enkla antaganden.

Den verkliga skillnaden i omkostnadsnivåer för de olika typerna av biljett beror dock på de olika villkor som hör till biljetten. Den normala fullt flexibla ekonomibiljetten (eller club) medför ingen straffavgift om passageraren bestämmer sig för att inte använda sin reserverade plats. Motsatsen gäller för lågprisbiljetter. Detta innebär att lufttrafikföretag räknar med lastfaktorer som är betydligt högre för lågprisbiljetter än för flexibla biljetter. Statistik bekräftar detta och medan lågprisbiljetter har en låg andel av "no shows" kan man förvänta sig en mycket högre andel för fullt flexibla biljetter. Lastfaktorer på 55-60 % är normalt för fullt flexibla biljetter medan omkring 85 % är normalt för lågprisbiljetter. Sådana siffror förutsätter naturligtvis att lufttrafikföretaget har möjlighet att operera med rätt utrustning och har ett effektivt system för styrning av kapaciteten.

Sammanfattningsvis kan man säga att omkostnader kan fördelas med en förhållandevis hög grad av precision till en rutt men att vissa antaganden måste göras, särskilt om en rimlig lastfaktor, för att kunna beräkna omkostnaderna för olika typer av biljetter.

Det bör noteras att biljettpriserna utöver kriterierna i förordning (EEG) nr 2342/90 alltid kan undersökas med de relevanta konkurrensreglerna som grund.

4. *Förhållandet mellan biljettpris och omkostnader*

Den slutliga måttstocken för ett företag måste vara dess sammanlagda vinst. Trots att de flesta lufttrafikföretagen har haft vinster före skatt på omkring endast 2 % under senare år, erkänns det generellt att en vinstmarginal på mellan 10 och 15 % borde vara rimlig, det vill säga ett driftsförhållande på 110-115 för att täcka finansiella utgifter och aktieutdelning. För närvarande är det mycket få lufttrafikföretag som klarar detta [1].

Detta förhållande kan dock inte tillämpas direkt på varje linje för sig. Det måste accepteras att ett normalt lufttrafikföretags nätverk omfattar några goda och några dåliga linjer — en viss grad av korssubventionering mellan linjerna är alltså berättigad.

[1] Driftsförhållande anger förhållandet mellan intäkter och kostnader.

På linjebasis borde därför en marginal på ytterligare 10 % inte vara orimlig, vilket skulle göra att det godtagbara driftsförhållandet blev omkring 125. Förutom detta är det nödvändigt att beräkna en felmarginal i kostnadsfördelningen på omkring 10 %, vilket skulle innebära ett godtagbart driftsförhållande för en flygbiljett på närmare 140. Detta motsvarar tröskelvärdet som används i det tidigare fall som behandlats av kommissionen (Sterling Airways-fallet) (1).

För att beräkna driftsförhållandet för biljettpriset är det nödvändigt att göra ett antagande om en rimlig lastfaktor (2). I kommissionens värdering har man använt en lastfaktor på 55 %. Detta är i de flesta fall betydligt lägre än den lastfaktor som lufttrafikföretagen har kunnat uppnå men erkänns normalt som ett rimligt om än försiktigt värde för att genomföra en sådan värdering.

De faktorer till vilka hänsyn togs vid beräkningen av driftsförhållandet för de olika typerna av biljett bifogas.

Räntabiliteten för en linje kan, under vissa omständigheter, vara viktig för värderingen av biljettpriser för linjen i fråga.

Dåliga resultat för en linje, det vill säga när linjen ger ett underskott eller nätt och jämnt täcker kostnaderna, kan tyda på att några av förutsättningarna i beräkningen inte har varit riktiga. Det kan inte uteslutas att en lastfaktor på 55 % inte uppnås på vissa, ekonomiskt svåra linjer och att möjligheterna att minska ned på den utrustning som används av tekniska skäl är begränsade. Liknande överväganden måste gälla för nya linjer under utveckling. I dessa fall kan ett dåligt linjeresultat väga tyngre än de slutsatser som dragits på grund av driftsförhållandet för en typ av biljett.

Dåliga resultat för en linje kan emellertid också tyda på att ett visst biljettpris är för högt. Dessa fall indikerar korssubventionering mellan olika typer av biljetter i den meningen att den låga priselasticiteten för fullt flexibla biljetter (affärsresor) används för att finansiera onaturligt billiga lågprisbiljetter (turistresor). En sådan situation kan förvrida konkurrensen mellan lufttrafikföretagen och är därför inte acceptabel.

Även om dåliga resultat för en linje kan leda till att ett lufttrafikföretag optimerar sin inkomst genom att öka biljettpriserna på marknadssegment med låg priselasticitet i efterfrågan skulle det vara svårt att godta detta i fall med liten eller ingen konkurrens för fullt flexibla biljetter och särskilt i situationer där lågprisbiljetterna har konkurrens, det vill säga där det finns en betydande chartertrafik. Under sådana omständigheter kan ett lufttrafikföretags lågprispolitik till och med betraktas som konkurrensmässigt ödeläggande beteende.

För att ta hänsyn till utvecklingen på längre sikt har kommissionen generellt godkänt biljettpriser med ett driftsförhållande på över 140 om linjen visade övergripande negativa resultat de senaste två säsongerna. Biljettpriser med ett mycket högt driftsförhållande (mer än 180) för de olika typerna av biljett godkändes emellertid inte.

5. *Praktiskt tillvägagångssätt*

Då det finns behov av information om såväl linjernas som biljetternas räntabilitet, har kommissionens avdelningar skrivit till lufttrafikföretagen och de berörda medlemsstaterna och begärt upplysningar (3). Det har varit mycket svårt och tidskrävande för kommissionen att erhålla den nödvändiga informationen från de olika lufttrafikföretagen. På grund av oroligheterna som orsakats av gulfkrisen har några lufttrafikföretag haft problem med att förse kommissionen med aktuella data om sina kostnader. Andra lufttrafikföretag har ännu inte fastställt beräkningsmetoder som svarar mot föreskrifterna i förordningen.

I fråga om kommissionens praktiska tillvägagångssätt skall följande punkter nämnas:

– Situationen för den föregående säsongen eller säsongerna har undersökts och den allmänna utvecklingen av biljettpriserna har observerats, det vill säga om driftsförhållandet minskar eller ökar. Linjens generella räntabilitet har också noterats, liksom konkurrenssituationen (det vill säga antalet lufttrafikföretag verksamma på linjen i fråga) och driftsförhållandet för flygbiljetterna har beräknats. För att bortse från effekter av kortsiktiga förändringar har kommissionen tagit en flexibel ståndpunkt och i allmänhet inte underkänt biljettpriser vilka ligger över tröskelvärdet för driftsförhållande på 140 om det samlade resultatet för den berörda linjen har varit negativt för minst två säsonger.

(1) Skriftlig procedur E/1771/80.
(2) Se punkt 3.3.
(3) Enligt artikel 9 i förordning (EEG) nr 2342/90 skall lufttrafikföretagen och medlemsstaterna förse kommissionen med all nödvändig information.

- Undersökningen av kostnaderna utfördes uteslutande utifrån information som man fått genom de olika berörda lufttrafikföretagens bokföringssystem, inklusive kostnadsfördelningen mellan olika kostnadskategorier.

- Eftersom biljettpriserna i många fall skiljer sig betydligt för ingående och utgående flygningar har en separat analys för vart och ett av dessa priser utförts.

- Några av lufttrafikföretagen har haft svårt att förse kommissionen med aktuell information om fördelningen av de relevanta omkostnaderna eftersom deras bokföringssystem inte hade aktuella data eller inte hade uppgifter om omkostnaderna för varje enskild linje. Hittills har kommissionen varit flexibel och försökt att ta hänsyn till dessa problem genom ett antal uppskattningar och antaganden.

- Några lufttrafikföretag uppgav till kommissionen att de faktorer som fördelade en högre andel av den totala kostnaden på business class (+ 6 % för sätesrelaterade kostnader och + 10 % för passagerarrelaterade kostnader) var för låga. Kommissionen undersöker i samarbete med experter från lufttrafikföretagen och medlemsstaterna hur man skall förbättra metoderna som används för dess beslut. I fråga om detta förslag kom emellertid kommissionen till slutsatsen att den inbyggda felmarginalen på 15 % skulle ta hänsyn till dessa osäkerheter. Tröskeln för driftsförhållandet på 140 har dock tillämpats mycket flexibelt.

- Ett antal linjer hade ett extremt högt driftsförhållande för business class (upp till omkring 200) och negativa resultat för rutten. Detta innebär att lufttrafikföretagen försöker hålla mycket låga priser för turisttrafiken med korssubventionering från affärstrafiken. En sådan situation kan förvränga konkurrensen och är inte godtagbar för linjer där det förekommer liten eller ingen konkurrens på fullt flexibla biljetter och, i synnerhet där lågprisbiljetterna har konkurrens, det vill säga där chartertrafik är vanligt. Därför har biljettpriser med ett mycket högt driftsförhållande (över 180) för vissa typer av biljetter enligt den information som man erhållit från lufttrafikföretagen inte godkänts, även om resultatet för linjen som helhet var negativt under två säsonger.

- I fall med interlining kommer ett lufttrafikföretag inte att få ett fullt biljettpris, utan endast en viss del. Hänsyn tas emellertid till detta vid beräkningen av driftsförhållandet för linjen.

- Man får anta att i de flesta fall där tillträdet till en linje är begränsat på grund av kapacitetsproblem, kommer konkurrensen normalt att vara mycket begränsad. För linjerna i fråga gäller detta särskilt de som använder Heathrow och Gatwick.

- Även om biljettpriset inte godkändes enligt de kriterier som anges ovan, skulle det ha godkänts om det fanns tillräcklig konkurrens på linjen (normalt minst tre lufttrafikföretag med en marknadsandel på minst 20 % vardera, förutsatt att dessa lufttrafikföretag kan agera som prisledande). Det fanns faktiskt en linje där detta kriterium tillämpades.

- För tre andra linjer godkändes inte biljettpriserna, eftersom driftsförhållandet var för högt och det tredje lufttrafikföretaget, trots att det hade en marknadsandel på över 20 %, betjänade linjen med femte frihetsrättigheten som grund utan att vara prisledande.

- Man bör här erinra om att undersökningen berör priserna för fullt flexibla biljetter, vilka under någon tid har ansetts som höga i Europa. Med denna bakgrund är det svårt att försäkra sig om att det finns konkurrens på en linje när det berörda lufttrafikföretaget hänvisar till att ett IATA-avtal ligger till grund för biljettpriset. Andra bolag uppgav för kommissionen att de endast anpassade sina priser till sina konkurrenters enligt artikel 3.5 i förordning (EEG) nr 2342/90. Artikel 5.1 skulle emellertid förlora sin innebörd om kommissionen godtog en sådan anpassning till en högre prisnivå som rättfärdiggörelse för det förhållande till omkostnader som avses i artikel 3.1.

- De undersökta biljettpriserna gällde under sommarsäsongen 1991, vilken var starkt påverkad av de negativa effekterna av gulfkrisen. Driftsförhållandet för linjen som beräknades för verkliga data för 1991 (där den tillhandahållts av lufttrafikföretagen) visade faktiskt en tydlig nedgång jämfört med föregående säsong. Enligt den metod som beskrivs ovan kan dock hänsyn tas till negativa ruttresultat endast om de upprätthålls över en längre tidsperiod, det vill säga över minst två säsonger (artikel 3.1 i förordning nr 2342/90 som uttryckligen hänvisar till de långsiktiga, fullständigt fördelade, relevanta kostnaderna). För sommarsäsongen 1991 kunde denna metod därför i de flesta fall inte ta hänsyn till effekten av gulfkrisen.

Kommissionen anser emellertid att gulfkrisen hade negativa följder på längre sikt (det vill säga långt in på 1992), särskilt i fråga om nivån på lastfaktorerna. När man i maj 1991 bestämde att tarifferna inte skulle upphöra att gälla under den tid som undersökningen varade, hänvisade kommissionen uttryckligen till gulfkrisen. För att vara konsekvent med detta beslut och ta hänsyn

till den svåra situation som flygindustrin befann sig i under 1991, kontrollerade kommissionen återigen alla biljettpriser som inte skulle ha godkänts enligt metoden som den dittills tillämpats. Driftsförhållandena räknades om med lastfaktorer som, enligt den (begränsade) informationen från lufttrafikföretagen, var mycket lägre under sommaren 1991. I stället för 55 % för business class tillämpade kommissionen en lastfaktor på 45 %, och istället för 80 % för annan (lågpris-) trafik en lastfaktor på 70 %. Som resultat av detta godkände kommissionen som ett undantag totalt 18 biljettpriser på rutter som särskilt påverkades av gulfkrisen och som under normala förhållanden skulle ha haft ett driftsförhållande klart över gränsvärdet 140.

Med dessa överväganden som bakgrund beslutade kommissionen att godkänna biljettpriser inte bara när driftsförhållandet för typen av biljett är under 140 enligt ovanstående beräkningsmetod, utan också i följande fall:

- Då linjen uppvisar en förlust eller precis täcker kostnaderna utan indikationer på korssubventionering mellan business class och lågprisbiljetter. Detta antas vara fallet om driftsförhållandet för rutten har varit under 100 under minst två säsonger, om inte driftsförhållandet för typen av biljett var mycket högt (över 180).

- På en linje som flygs av mer än två lufttrafikföretag och där marknadsandelen för det tredje (eller fjärde, femte) lufttrafikföretaget är över 20 % och på villkoret att de kan agera prisledande. I dessa fall förutsätts det att konkurrensen på linje i fråga genom marknadskrafterna kommer att tvinga ned alltför höga priser.

- Där lastfaktorerna minskats kraftigt under 1991 som följd av gulfkrisen och detta har lett till att driftsförhållandet för typen av biljetter sjunkit under tröskeln på 140.