BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 6 juli 1992

betreffende de overeenstemming van bepaalde luchtvaarttarieven met artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2342/90 van de Raad

(92/398/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2342/90 van de Raad van 24 juli 1990 betreffende de tarieven voor geregelde luchtdiensten (1), inzonderheid op artikel 5, lid 3,

Overwegende dat de Regering van het Verenigd Koninkrijk de Commissie bij schrijven van 15 april 1991, bij de Commissie ingekomen op 2 mei 1991, heeft verzocht om op grond van artikel 5, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2342/90 een aantal door communautaire luchtvaartmaatschappijen voor bepaalde routes van en naar het Verenigd Koninkrijk ingediende tariefverhogingen te onderzoeken ;

Overwegende dat het Verenigd Koninkrijk dit verzoek ten aanzien van bepaalde tarieven voor inkomende vluchten bij schrijven van 16 mei 1991 en 16 juli 1991 heeft ingetrokken ;

Overwegende dat een uitvoerig onderzoek van de door de betrokken luchtvaartmaatschappijen op herhaald verzoek van de Commissie verstrekte gegevens inzake kosten en inkomsten heeft geleid tot bepaalde conclusies, welke zijn gebaseerd op de in bijlage III uiteengezette criteria,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

Artikel 1

De in bijlage I van deze beschikking vermelde luchtvaarttarieven zijn in overeenstemming met artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2342/90.

Artikel 2

De in bijlage II van deze beschikking vermelde luchtvaarttarieven zijn niet in overeenstemming met artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2342/90. Deze tarieven kunnen derhalve niet als referentietarieven voor de volgende seizoenen gelden. De betrokken Lid-Staten zijn hun uit genoemd artikel 3, lid 1, voortvloeiende verplichtingen niet nagekomen. Zij dienen dienstige maatregelen te nemen om deze verplichtingen na te komen en de Commissie van deze maatregelen in kennis te stellen.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, de Helleense Republiek, het Koninkrijk Spanje, de Franse Republiek, de Italiaanse Republiek, het Groothertogdom Luxemburg, de Portugese Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittanië en Noord-Ierland alsmede tot de communautaire luchtvaartmaatschappijen Sabena, SAS, Lufthansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia, Luxair, TAP-Air Portugal en British Airways.

Gedaan te Brussel, 6 juli 1992.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie

(1) PB nr. L 217 van 11. 8. 1990, blz. 1.

BIJLAGE I

Tarieven waarvoor het onderzoek van de Commissie op grond van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 2342/90 heeft geleid tot de conclusie dat zij in overeenstemming zijn met de criteria van artikel 3, lid 1, van genoemde verordening

Route	Luchtvaart-maatschappij	Tarief			
		Uitreis		Inreis	
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
LIS-LON	TP		—	£	231
FAO-LGW	TP		—	£	249

Route	Luchtvaart-maatschappij	Tarief	
		Uitreis	Inreis
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

BIJLAGE II

Tarieven waarvoor het onderzoek van de Commissie op grond van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 2342/90 heeft geleid tot de conclusie dat zij niet in overeenstemming zijn met de criteria van artikel 3, lid 1, van genoemde verordening

Route	Luchtvaart-maatschappij	Tarief			
		Uitreis		Inreis	
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	—	

BIJLAGE III

Overeenstemming van luchtvaarttarieven met het bepaalde in artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2342/90

1. *Inleiding*

De bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk hebben bij nota van 15 april 1991 (bij de Commissie ingekomen op 2 mei 1991) de Commissie verzocht na te gaan of een aantal luchtvaarttarieven in overeenstemming is met artikel 3, lid 1, van bovengenoemde verordening. De tarieven zijn overgelegd door British Airways in eigen naam en namens Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways en Luxair voor het zomerseizoen 1991.

Voorts werd de Commissie verzocht na te gaan of de betrokken Lid-Staten aan hun verplichtingen uit hoofde van artikel 3, lid 3, van de verordening hadden voldaan.

Bij nota's van 16 mei en 16 juli 1991 hebben de Britse autoriteiten hun verzoek ingetrokken in zoverre het betrekking had op bepaalde inreistarieven, die de Commissie bijgevolg niet heeft onderzocht.

2. *Verplichtingen van de Commissie, de Lid-Staten en de luchtvaartmaatschappijen*

2.1. Algemeen

Verordening (EEG) nr. 2342/90 heeft een stelsel van dubbele afkeuring ingevoerd voor luchtvaarttarieven die meer dan 5 % hoger zijn dan een referentietarief (1). Slechts indien beide betrokken Lid-Staten een voorgesteld tarief afkeuren, kan het niet van kracht worden. Er is evenwel een beveiliging in de verordening ingebouwd in die zin dat een Lid-Staat het geval kan voorleggen aan de Commissie, die daarover beslist. De Lid-Staten zijn immers gehouden een tarief niet goed te keuren, wanneer het volgens de in artikel 3, lid 1, gedefinieerde criteria onredelijk hoog ten nadele van de gebruikers dan wel ongerechtvaardigd laag in het licht van de concurrentie op de markt is (artikel 3, lid 3).

In artikel 3, lid 1, is bepaald dat de luchtvaarttarieven in redelijke verhouding moeten staan tot de volledig aangerekende relevante kosten op lange termijn van de luchtvaartmaatschappij die de aanvraag doet.

2.2. De Commissie

Volgens artikel 5 moet de Commissie, wanneer zij een verzoek als hierboven bedoeld ontvangt, eerst de andere betrokken Lid-Staten en de betrokken luchtvaartmaatschappijen op de hoogte brengen en hen in de gelegenheid stellen hun opmerkingen kenbaar te maken. Dit is in casu gebeurd bij brief van 6 mei 1991.

Voorts moet de Commissie binnen 14 dagen na ontvangst van het verzoek beslissen of de betrokken luchtvaarttarieven tijdens het ondezroek van kracht blijven. De Commissie heeft in verband met de Golfcrisis beslist dat de tarieven voor de duur van het onderzoek van kracht blijven (2).

Ten slotte moet de Commissie beslissen of de betrokken tarieven in redelijke verhouding staan tot de volledig aangerekende relevante kosten op lange termijn van de luchtvaartmaatschappij die de aanvraag doet.

2.3. De Lid-Staten en de luchtvaartmaatschappijen

Naast de uit artikel 3, leden 1 en 3, van Verordening (EEG) nr. 2342/90 voortvloeiende verplichtingen rust ingevolge artikel 9 op de Lid-Staten de verplichting om de Commissie alle inlichtingen te verstrekken die nodig zijn voor een grondig onderzoek van de situatie. Hetzelfde geldt voor de luchtvaartmaatschappijen.

3. *De criteria van artikel 3, lid 1*

3.1. Algemeen

De luchtvaarttarieven dienen te worden bezien in het licht van de op lange termijn volledig aangerekende relevante kosten en er dient te worden nagegaan wat deze begrippen inhouden.

„Lange termijn" betekent uiteraard dat geen rekening kan worden gehouden met korte-termijnschommelingen van de kosten. Daarom dienen veranderingen in de kosten en inkomsten uitsluitend verdisconteerd te worden, indien de beschikbare gegevens kunnen doen vermoeden dat deze verder gaan dan normale korte-termijnschommelingen.

„Volledig aangerekende relevante kosten" betekent dat alle kosten welke betrekking hebben op een luchtvaarttarief ten volle moeten worden aangerekend en niet uitsluitend aan de desbetreffende route. Een marginale benadering is weliswaar uit commercieel oogpunt redelijk, maar niet acceptabel. Anderzijds betekent dit dat kosten die op andere luchtvaarttarieven betrekking hebben buiten beschouwing worden gelaten.

(1) Zie de definitie in het aanhangsel bij bijlage II van de verordening.
(2) Beschikking van 16. 5. 1991.

3.2. Aan een route verbonden kosten

In eerste instantie betekent dit dat alle rechtstreeks aan de routes in kwestie toerekenbare kosten, als brandstof, luchthavenrechten, vluchtbemanning, enz. verdisconteerd dienen te worden. Bij de gangbare boekhoudpraktijk wordt deze methode reeds gevolgd.

De aanrekening van indirecte kosten per route is ingewikkelder. Hierbij dient een aantal vooronderstellingen nader te worden uitgewerkt ten einde deze kosten aan de routes te kunnen aanrekenen. Het is mogelijk om met een redelijke mate van nauwkeurigheid kosten aan specifieke routes aan te rekenen.

Er bestaan verschillende boekhoudmethoden en een luchtvaartmaatschappij kan om verschillende redenen aan een specifiek systeem de voorkeur geven. Het is niet aan de Commissie om te bepalen welke methode de juiste is, hetgeen ook niet mogelijk zou zijn. Een luchtvaartmaatschappij moet de gekozen methode echter consistent en controleerbaar toepassen en erop toezien dat alle indirecte kosten worden aangerekend. De Commissie kan de berekening dan op basis van de door de luchtvaartmaatschappij gehanteerde specificatie onderzoeken.

3.3. Kosten naar gelang van de tariefcategorie

Ten einde de aan een specifieke tariefcategorie verbonden kosten te kunnen berekenen, dient van een aantal veronderstellingen te worden uitgegaan.

Voor internationale vluchten bestaan verschillende tariefcategorieën, die kunnen worden verdeeld in volledig flexibele tarieven (eerste klas, business class en economy class) en speciale tarieven (Eurobudget, Pex, Apex). Zij vertonen verschillen in de aan de passagiers verleende faciliteiten (zetelafstand, maaltijden, enz.), in dienstverlening en vooral in de aan een bepaald tarief verbonden voorwaarden.

Op binen-Europese vluchten wordt het laagste volledig flexibele tarief, dat wil zeggen het laagste tarief zonder gebruiksbeperking, als het referentietarief in de zin van Verordening (EEG) nr. 2342/90 beschouwd. Het verzoek van het Verenigd Koninkrijk doelt op onderzoek van deze tariefcategorie. In het geval van British Airways dient het zogenaamde club-tarief als het laagste volledig flexibele tarief te worden beschouwd.

De produktiekosten van een zetel vertonen voor de verschillende klassen geen significante verschillen. De „premie-klassen" bieden meer ruimte per zetel en betere dienstverlening aan boord. De verschillen in kosten kunnen worden beoordeeld aan de hand van enkele eenvoudige vooronderstellingen.

Het werkelijke verschil ten aanzien van het kostenniveau van de verschillende tariefcategorieën vloeit echter voort uit de voorwaarden welke zijn verbonden aan een tarief dan wel het ontbreken van beperkingen. Het normale volledig flexibele „economy-tarief" (of club-tarief) omvat geen extra kosten voor de passagier, indien deze besluit van zijn reservering geen gebruik te maken. Het tegendeel geldt voor speciale tarieven. Dit betekent dat de luchtvaartmaatschappijen voor speciale tarieven uitgaan van een aanzienlijk hogere bezettingsgraad dan voor volledig flexibele tarieven. Dit blijkt uit de statistieken : waar zich bij speciale tarieven slechts een gering percentage „no shows" (passagiers die zich niet voor de door hen gereserveerde vlucht aanmelden) voordoet, valt voor volledig flexibele tarieven een veel hoger percentage te verwachten. Voor volledig flexibele tarieven wordt een bezettingsgraad bereikt van 55 tot 60 %, terwijl dit percentage voor speciale tarieven circa 85 bedraagt. Hierbij wordt er uiteraard van uitgegaan dat de luchtvaartmaatschappij het juiste materieel kan inzetten en beschikt over een efficiënt systeem van produktiebeheersing.

Concluderend kan worden vastgesteld dat kosten met een aanzienlijke graad van nauwkeurigheid aan een route kunnen worden aangerekend, maar dat aan bepaalde randvoorwaarden moet worden voldaan, met name ten aanzien van een redelijke bezettingsgraad, ten einde de kosten die aan specifieke tariefcategorieën ten grondslag liggen te kunnen berekenen.

Er zij op gewezen dat luchtvaarttarieven, naast aan de in Verordening (EEG) nr. 2342/90 genoemde criteria, steeds kunnen worden getoetst aan de ter zake dienende voorschriften inzake de mededinging.

4. *Verhouding tussen een luchtvaarttarief en de kosten*

De uiteindelijke maatstaf moet voor elke maatschappij uiteraard de algemene ondernemingswinst zijn. Ofschoon de meeste luchtvaartmaatschappijen in de voorbije jaren slechts winsten vóór belasting van circa 2 % hebben behaald, wordt algemeen aanvaard dat een winstmarge van 10 tot 15 % redelijk zou zijn, hetgeen neerkomt op een exploitatiecoëfficiënt (EC) van 110-115 ter dekking van de financiële kosten en ter beloning van het aandelenkapitaal. Op dit ogenblik slagen slechts zeer weinig luchtvaartmaatschappijen hierin (1). Deze coëfficiënt kan echter niet zonder meer per route worden toegepast. Er moet van worden uitgegaan dat het net van een normale luchtvaartmaatschappij sommige goede en sommige slechte routes omvat, dat wil zeggen dat kruissubsidiëring tussen goede en slechte lijnen tot op zekere hoogte aanvaardbaar is.

(1) De exploitatiecoëfficiënt geeft de verhouding tussen de ontvangsten en de kosten aan.

Per route bekeken moet een extra 10 %-marge niet als buitensporig worden beschouwd, hetgeen de aanvaardbare EC op ongeveer 125 brengt. Daarenboven moet een marge van circa 10 % worden genomen voor vergissingen bij het aanrekenen van de kosten. Dit betekent dat redelijkerwijze voor een luchtvaarttarief een EC van nagenoeg 140 aanvaardbaar zou zijn. Dit komt overeen met de drempel die is gehanteerd in de eerdere zaak die de Commissie te behandelen heeft gekregen (de zaak Sterling Airways) (1). Om de EC voor een luchtvaarttarief te berekenen moet worden uitgegaan van de veronderstelling dat de bezettingsgraad van de vluchten behoorlijk is (2). De Commissie is bij haar beoordeling van een bezettingsgraad van 55 % uitgegaan. Dit is in de meeste gevallen aanmerkelijk minder dan wat de luchtvaartmaatschappijen halen, maar over het algemeen wordt aanvaard dat dit een redelijke, zij het voorzichtige, raming is als basis voor een dergelijke beoordeling.

De factoren die bij de berekening van de EC's per tariefcategorie in aanmerking zijn genomen, zijn in deze bijlage opgenomen.

De algemene rendabiliteit van een route kan onder bepaalde omstandigheden belangrijk zijn om te bepalen of de tarieven voor de betrokken route aanvaardbaar zijn.

Een slecht lopende route, dat wil zeggen een route waarop verlies wordt gemaakt of die maar net uit de kosten komt, kan er op wijzen dat sommige uitgangspunten van de berekening niet correct waren. Het is niet uitgesloten dat een bezettingsgraad van 55 % op bepaalde, economisch moeilijke routes niet wordt gehaald en dat de mogelijkheden om met kleiner materieel te vliegen om technische redenen beperkt zijn. Soortgelijke overwegingen kunnen worden gemaakt met betrekking tot nieuwe routes in ontwikkeling. In die gevallen kunnen de slechte resultaten op de route zwaarder wegen dan de conclusies die gebaseerd zijn op de berekening van een EC per tariefcategorie.

Toch sluiten slechte resultaten op een route niet uit dat een bepaald tarief te hoog is. Dergelijke gevallen wijzen op kruissubsidiëring tussen tariefcategorieën, met name op het feit dat de geringe prijselasticiteit bij volledig flexibele tarieven (zakenverkeer) wordt gebruikt om kunstmatig lage speciale tarieven (vrijetijdsverkeer) te financieren. Zulks kan de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen vervalsen en is dan ook niet aanvaardbaar.

De geringe rendabiliteit van een route kan een luchtvaartmaatschappij er weliswaar toe doen besluiten haar inkomsten te optimaliseren door de tarieven te verhogen in marktsegmenten met een geringe prijselasticiteit aan de vraagzijde, maar dit kan bezwaarlijk worden aanvaard wanneer er weinig of geen concurrentie is op het stuk van volledig flexibele tarieven en vooral in situaties waarin er concurrentie bestaat op het gebied van speciale tarieven, dat wil zeggen wanneer er een aanzienlijk charterverkeer bestaat. In dergelijke omstandigheden kunnen de lage speciale tarieven voor geregelde luchtdiensten zelfs worden uitgelegd als destructief marktgedrag.

Om rekening te houden met lange-termijnontwikkelingen heeft de Commissie over het algemeen tarieven met een EC van meer dan 140 goedgekeurd indien de resultaten op de route negatief bleven gedurende op zijn minst twee seizoenen ; tarieven met een zeer hoge EC per tariefcategorie (meer dan 180) heeft zij evenwel afgekeurd.

5. *Concrete aanpak*

Aangezien zowel over de rendabiliteit van de routes als van de luchtvaarttarieven gegevens voorhanden moeten zijn, hebben de diensten van de Commissie aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen en Lid-Staten geschreven met de vraag hen die inlichtingen te verstrekken (3). Het heeft de Commissie veel moeite en tijd gekost om van de diverse luchtvaartmaatschappijen de nodige inlichtingen te verkrijgen. Ten gevolge van de door de Golfcrisis veroorzaakte beroering ondervonden sommige maatschappijen moeilijkheden om bijgewerkte gegevens over hun kosten te verstrekken ; andere hebben nog geen berekeningsmethoden uitgewerkt die aan de door de verordening gestelde eisen voldoen.

Met betrekking tot de concrete aanpak van de Commissie verdienen de volgende punten de aandacht :

— de toestand in het (de) vorige seizoen(en) werd onderzocht en de algemene onwikkeling van het tarief werd geregistreerd, waarbij meer bepaald werd nagegaan of de EC toe- dan wel afneemt. Voorts werd aandacht besteed aan de algemene rendabiliteit van de route en aan de concurrentiesituatie (dat wil zeggen het aantal luchtvaartmaatschappijen dat op de betrokken route actief is) en werd de EC voor de luchtvaarttarieven berekend. Om de invloed van korte-termijnschommelingen te neutraliseren, heeft de Commissie een soepel standpunt ingenomen en over het algemeen tarieven met een EC van meer dan 140 niet afgekeurd indien het totale resultaat voor de betrokken route gedurende ten minste twee seizoenen negatief is geweest ;

— het onderzoek naar de kosten werd uitsluitend uitgevoerd op basis van de inlichtingen die aan de boekhoudsystemen van de betrokken luchtvaartmaatschappijen zelf zijn ontleend, inclusief de indeling in kostencategorieën ;

(1) Schriftelijke procedure E/1771/80.
(2) Zie punt 3.3.
(3) Krachtens artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 2342/90 zijn de luchtvaartmaatschappijen en de Lid-Staten verplicht de Commissie alle nodige inlichtingen te verstrekken.

— aangezien er vaak aanzienlijke verschillen waren tussen de tarieven voor uitreis en voor inreis, werden beide categorieën van tarieven afzonderlijk bekeken ;

— sommige luchtvaartmaatschappijen hadden het moeilijk om bijgewerkte gegevens te verstrekken met het oog op de aanrekening van alle relevante kosten omdat hun boekhoudsystemen niet up-to-date waren of omdat zij kostengegevens niet per route konden uitsplitsen. Tot dusver heeft de Commissie zich ter zake soepel opgesteld en heeft zij getracht deze moeilijkheden op te vangen door een aantal ramingen en veronderstellingen ;

— sommige luchtvaartmaatschappijen wezen de Commissie er op dat het percentage waarmee het aan business class toegerekende aandeel in de totale kosten wordt verhoogd (+ 6 % voor kosten die per zitplaats worden berekend ; + 10 % voor kosten die per passagier worden berekend) te laag was. De Commissie onderzoekt momenteel hoe zij de voor haar besluitvorming gehanteerde methoden kan verbeteren, in samenwerking met deskundigen van de luchtvaartmaatschappijen en de Lid-Staten. Voor het onderhavige voorstel is de Commissie evenwel tot de slotsom gekomen dat de ingebouwde foutmarge van 15 % voldoende moet zijn om die onzekerheden te corrigeren. Toch heeft zij de EC-drempel van 140 zeer soepel toegepast ;

— op sommige routes bleek de EC voor de business class zeer hoog te zijn (tot ongeveer 200), terwijl het totale resultaat voor de route negatief was. Dit betekent dat deze luchtvaartmaatschappijen trachten zeer lage tarieven aan te bieden voor het vrijetijdsverkeer en dit laten subsidiëren door het zakenverkeer. Zulks kan de mededinging vervalsen en is derhalve niet aanvaardbaar op routes waarop weinig of geen concurrentie bestaat op het stuk van volledig flexibele tarieven en vooral in situaties waarin er concurrentie bestaat op het gebied van promotietarieven, bij voorbeeld wanneer er een aanzienlijk charterverkeer bestaat. Daarom zijn tarieven met een zeer hoge EC per tariefcategorie (meer dan 180) afgekeurd op basis van de door de luchtvaartmaatschappijen verstrekte inlichtingen, zelfs wanneer het totale resultaat op de route gedurende twee seizoenen negatief was ;

— bij interlining ontvangt een luchtvaartmaatschappij niet de volledige vliegprijs, doch slechts een pro rata gedeelte. Dit wordt niettemin in aanmerking genomen bij de berekening van de EC van een route ;

— in de meeste gevallen waarin de toegang tot een route wegens capaciteitsproblemen beperkt is, moet worden aangenomen dat de mededinging daardoor sterk wordt beknot. Van de routes waar het hier om gaat, geldt dit met name voor die welke gebruik maken van Heathrow en Gatwick. Zelfs wanneer het tarief volgens de bovenstaande criteria zou moeten worden afgekeurd, zou het niettemin aanvaard worden indien er op de route voldoende concurrentie bestaat (in het algemeen betekent dit op zijn minst drie maatschappijen met een marktaandeel van ten minste 20 % elk, voor zover al deze maatschappijen als prijsleider kunnen optreden). Op één route werd dit criterium daadwerkelijk toegepast. Met betrekking tot drie andere routes werden de tarieven niet goedgekeurd omdat de EC te hoog was en de derde maatschappij op de route — met weliswaar een marktaandeel van meer dan 20 % — actief was op basis van rechten van de vijfde vrijheid, zonder als prijsleider te kunnen optreden ;

— wanneer men ervan uitgaat dat het onderzoek betrekking heeft op de volledig flexibele tarieven, die in Europa reeds sedert enige tijd als te hoog worden beschouwd, is het moeilijk te geloven in concurrentie op een route wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappij ter verantwoording van het tarief verwijst naar de in de IATA bereikte overeenkomst. Andere maatschappijen verklaarden tegenover de Commissie dat zij hun tarieven overeenkomstig artikel 3, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 2342/90 gewoon aanpasten aan die van hun concurrenten. Artikel 5, lid 1, zou echter zinloos zijn indien de Commissie dergelijke aanpassingen aan een hoger tariefniveau zou aanvaarden als verantwoording voor de in artikel 3, lid 1, bedoelde redelijke verhouding tot de kosten ;

— de onderzochte tarieven werden ingevoerd voor het zomerseizoen 1991, dat sterk werd beïnvloed door de negatieve gevolgen van de Golfcrisis. De EC per route, berekend op basis van de werkelijke gegevens voor 1991 (voor zover door de luchtvaartmaatschappijen verstrekt), vertoont in de meeste gevallen een aanmerkelijke terugval in vergelijking met de vorige seizoenen. Op grond van de hierboven uiteengezette methode kunnen negatieve resultaten per route evenwel slechts in aanmerking worden genomen indien zij gedurende langere tijd, dat wil zeggen ten minste twee seizoenen lang aanhouden (in artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2342/90 wordt uitdrukkelijk verwezen naar de volledig aangerekende relevante kosten op lange termijn). Voor de zomer van 1991 kan in het kader van deze benadering derhalve met de gevolgen van de Golfcrisis in de meeste gevallen nog geen rekening worden gehouden.

De Commissie is niettemin van oordeel dat de Golfcrisis negatieve gevolgen op langere termijn heeft gehad (tot ver in 1992), met name wat de bezettingsgraad van de vluchten betreft. Toen zij in mei 1991 besloot de toepassing van de tarieven tijdens het onderzoek niet op te schorten verwees de Commissie reeds uitdrukkelijk naar de Golfcrisis. Om niet in tegenspraak te komen met deze beslissing en om rekening te houden met de moeilijkheden waarmee de luchtvaartsector in 1991 te kampen had, controleerde de Commissie nog eens extra alle tarieven die volgens de tot dan toe toegepaste methode afgekeurd zouden zijn. De EC werden opnieuw berekend op basis van de werkelijke bezettingsgraad, die blijkens de (beperkte) gegevens die de luchtvaartmaatschappijen

hadden verstrekt, in de zomer van 1991 sterk was gedaald. In plaats van 55 % voor de business class paste de Commissie op deze tarieven een bezettingsgraad van 45 % toe, en in plaats van 80 % voor het overige verkeer (tegen speciale tarieven) hanteerde zij daarvoor een bezettingsgraad van 70 %. Ten gevolge daarvan keurde de Commissie bij wijze van uitzondering in totaal 18 tarieven goed op routes die in het bijzonder getroffen waren door de Golfcrisis en die onder normale omstandigheden een EC van ruimschoots meer dan 140 zouden hebben gehad.

Gelet op de bovenstaande overwegingen heeft de Commissie besloten tarieven niet alleen goed te keuren indien de EC per tariefcategorie op basis van de hierboven uiteengezette berekeningsmethode beneden 140 blijft, doch tevens :

— wanneer er op de route verlies wordt gemaakt of de kosten nauwelijks worden gedekt, voor zover er geen aanwijzing van kruissubsidiëring tussen business class en discounttarieven is. Dit wordt geacht het geval te zijn wanneer de EC voor de route gedurende ten minste twee seizoenen beneden 100 is gebleven, tenzij de EC per tariefcategorie zeer hoog was (boven 180);

— op een route die door meer dan twee luchtvaartmaatschappijen wordt geëxploiteerd en waarbij het marktaandeel van de derde (vierde, vijfde) maatschappij(en) meer dan 20 % bedraagt en deze kan (kunnen) optreden als prijsleider. In dat geval wordt ervan uitgegaan dat een werkzame concurrentie op de betrokken route via de markttarieven druk zal uitoefenen op overdreven hoge tarieven;

— wanneer de bezettingsgraad die in 1991 ten gevolge van de Golfcrisis sterk is teruggelopen, de EC per tariefcategorie beneden de drempel van 140 heeft doen dalen.