393R1617

Nr L 155/18 *EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING* 26.6.93

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EEG) nr 1617/93

av den 25 juni 1993

om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden med avseende på gemensam planering och samordning av tidtabeller, gemensam drift, samråd om passagerar- och frakttaxor i regelbunden luftfart samt fördelning av avgångs- och ankomsttider på flygplatser

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3976/87 av den 14 december 1987 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn [1], senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2411/92 [2], särskilt artikel 2 i denna,

efter att ha offentliggjort ett förslag till denna förordning [3],

efter att ha hört Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor på luftfartens område, och

med beaktande av följande:

1) Förordning (EEG) nr 3976/87 bemyndigar kommissionen att genom en förordning tillämpa artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal, beslut eller samordnade förfaranden som direkt eller indirekt har avseende på tillhandahållandet av lufttransporttjänster.

2) Avtal, beslut eller samordnade förfaranden som avser gemensam planering och samordning av tidtabeller, gemensam drift, samråd om taxor samt fördelning av avgångs- och ankomsttider på flygplatser kan begränsa konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstater.

3) Gemensam planering och samordning av tidtabellen för en flygförbindelse kan bidra till att trafiken upprätthålls under tider på dygnet och under tidsperioder då trafikintensiteten är lägre eller på flyglinjer med lägre beläggning samt till utvecklingen av anslutande flygförbindelser och därigenom vara till nytta för konsumenter av lufttransporttjänster. Bestämmelser om extra flygningar får inte innehålla krav på godkännande av övriga parter eller medföra ekonomiska påföljder. Parterna måste också tillåtas frånträda dessa överenskommelser med en skälig uppsägningstid.

4) Överenskommelser genom vilka ett mindre lufttrafikföretag får hjälp med marknadsföring och finansiering från ett annat lufttrafikföretag kan hjälpa det mindre företaget att bedriva luftfart på nya flyglinjer eller på flyglinjer med lägre beläggning. Men för att undvika begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå detta mål, måste varaktigheten på en sådan gemensam drift begränsas till den tid som krävs för att få ett tillräckligt fotfäste på marknaden. Gruppundantaget får inte beviljas för gemensam drift i de fall där båda parterna rimligen kan förväntas bedriva flygningarna självständigt. Dessa villkor skall inte, i förekommande fall, påverka möjligheten att kunna tillämpa artikel 5 i rådets förordning (EEG) nr 3975/87 [4], senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2410/92 [5], i syfte att få ett individuellt undantag i de fall där villkoren inte uppfylls eller där parterna behöver förlänga perioden för den gemensamma driften. Särskilt i de fall där parterna önskar använda sig av de möjligheter till tillträde till marknaden som införs i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 [6] via gemensam drift på flyglinjer som varken är nya eller har en lägre beläggning, men som annars uppfyller villkoren i denna förordning, kan ett individuellt undantag vara berättigat.

5) Samråd om passagerar- och frakttaxor kan bidra till ett allmänt godtagande av interlinetaxor till nytta för både lufttrafikföretag och konsumenter av lufttransporttjänster. Samråden får emellertid inte gå utöver det tillåtna syftet att främja interlining. Rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för

(1) EGT nr L 374, 31.12.1987, s. 9.
(2) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 19.
(3) EGT nr C 253, 30.9.1992, s. 5.
(4) EGT nr L 374, 31.12.1987, s. 1.
(5) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 18.
(6) EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.

lufttrafik [1] baseras på principen om fri prissättning och ökar följaktligen möjligheten till priskonkurrens inom lufttrafiken. Förfarandet får alltså inte leda till att konkurrens elimineras. Samråd om passagerar- och frakttaxor mellan lufttrafikföretag kan därför för närvarande tillåtas, under förutsättning att de begränsas till passagerar- och frakttaxor som leder till faktisk interlining, att sådana samråd sker frivilligt, att de inte leder till ett avtal med avseende på passagerar- och frakttaxor eller dithörande villkor, att kommissionen och de berörda medlemsstaterna med hänsyn till behovet av insyn kan sända observatörer till samråden och att de lufttrafikföretag som deltar i samrådsförfarandet är förpliktade att delta i interlining med övriga berörda lufttrafikföretag enligt de taxor som tillämpas av det lufttrafikföretag som utför transporten inom den kategori av taxa som diskuteras.

Kommissionen kommer att genomföra en ny analys av prissamrådens effekter på priskonkurrensen mot bakgrund av tillämpningen av förordning (EEG) nr 2409/92 och utvecklingen av gemenskapens lufttransportsektor, och får genomföra lämpliga ändringar av ordningen med undantag under giltighetsperiodens gång.

6) Överenskommelser om fördelning av avgångs- och ankomsttider på flygplatser och planering av trafiken på flygplatser kan leda till att dessas kapacitet och luftrummet utnyttjas bättre, att trafikövervakningen underlättas och att behovet av en spridning av lufttransporttjänsterna tillgodoses. För att konkurrens inte skall förhindras måste emellertid möjligheten till tillträde till hårt belastade flygplatser säkerställas. För att tillgodose en tillfredsställande grad av säkerhet och insyn i systemet kan sådana överenskommelser endast godtas om alla berörda lufttrafikföretag kan delta i förhandlingarna och om tilldelningen sker på ett ickediskriminerande sätt som medger full insyn.

7) Enligt artikel 4 i förordning (EEG) nr 3976/87 bör den här förordningen tillämpas med retroaktiv verkan på avtal, beslut och samordnade förfaranden som föreligger vid denna förordnings ikraftträdande, förutsatt att de uppfyller de villkor för undantag som uppställs i denna förordning.

8) Enligt artikel 7 i förordning (EEG) nr 3976/87 bör den här förordningen också ange de omständigheter under vilka kommissionen i enskilda fall kan återkalla gruppundantaget.

9) De överenskommelser som automatiskt undantas genom denna förordning behöver inte anmälas enligt artikel 3 eller 5 i förordning (EEG) nr 3975/87.

I verkligt tveksamma fall kan företag emellertid begära att kommissionen förklarar huruvida deras överenskommelser överensstämmer med denna förordning eller inte.

10) Denna förordning inskränker inte tillämpningen av artikel 86 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVDELNING I

UNDANTAG

Artikel 1

Med stöd av artikel 85.3 i fördraget och under förutsättning att villkoren i denna förordning är uppfyllda, förklaras härmed att artikel 85.1 i fördraget inte skall gälla för avtal mellan företag inom lufttransportsektorn, beslut av sammanslutningar av sådana företag och samordnade förfaranden mellan sådana företag då dessa avtal, beslut och samordnade förfaranden syftar till ett eller flera av följande mål:

- Gemensam planering och samordning av en tidtabell för en flygförbindelse mellan flygplatser inom gemenskapen.

- Gemensam drift av en regelbunden flygförbindelse på en ny flyglinje eller en flyglinje med lägre beläggning mellan flygplatser inom gemenskapen.

- Samråd om taxor för befordran av passagerare med bagage och av frakt i regelbunden luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.

- Fördelning av avgångs- och ankomsttider och planering av trafiken på flygplatser i den mån de berör luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.

AVDELNING II

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Särskilda bestämmelser för gemensam planering och samordning av tidtabeller

Undantaget för gemensam planering och samordning av tidtabellen för en flygförbindelse gäller endast om följande villkor uppfylls:

[1] EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 15.

a) Planeringen och samordningen syftar till

i) att genom ett icke-bindande avtal säkerställa ett tillfredsställande utbud av tjänster vid tider på dygnet och under tidsperioder då trafikintensiteten är lägre och på flyglinjer med lägre beläggning, eller

ii) att genom ett bindande avtal upprätta tidtabeller som underlättar anslutningarna för passagerare eller frakt på de flygförbindelser som upprätthålls av deltagarna, och att fastställa en minimikapacitet för sådana tidtabeller.

b) Avtalen, besluten och de samordnade förfarandena innefattar inte någon uppgörelse ägnad att direkt eller indirekt begränsa den kapacitet som skall sättas in av deltagarna eller fördela kapaciteten.

c) Avtalen, besluten och de samordnade förfarandena hindrar inte de lufttrafikföretag som deltar i planeringen och samordningen att införa ytterligare luftfartstjänster, utan påföljd och utan att behöva inhämta övriga deltagares godkännande.

d) Avtalen, besluten och de samordnade förfarandena hindrar inte lufttrafikföretagen från att utan påföljd frånträda planeringen och samordningen för kommande säsonger efter uppsägning tre månader i förväg.

e) Avtalen, besluten och de samordnade förfarandena syftar inte till att påverka utomstående lufttrafikföretags tidtabeller.

Artikel 3

Särskilda bestämmelser om gemensam drift

Undantaget för gemensam drift av en flygförbindelse gäller endast om följande villkor uppfylls:

a) Den gemensamma driften innebär att ett lufttrafikföretag delar de kostnader och intäkter som ett annat lufttrafikföretag har för en regelbunden flygförbindelse som drivs av det senare företaget.

b) i) Det har inte funnits någon direktflygförbindelse mellan de två berörda flygplatserna under de fyra trafiksäsongerna innan den gemensamma driften påbörjades, eller

ii) kapaciteten på den flyglinje som omfattas av den gemensamma driften överstiger inte 30 000 platser per år i vardera riktningen. Denna kapacitet får fördubblas på de flyglinjer på över 750 kilometer som har högst två direktflygförbindelser dagligen.

c) Det lufttrafikföretag som driver flygförbindelsen erbjuder en kapacitet, förutom den gemensamt drivna flygförbindelsen, på högst 90 000 platser per år på en av de berörda flygplatserna.

d) Intäkterna från lufttransport inom det geografiska område som omfattas av denna förordning för det lufttrafikföretag som driver flygförbindelsen och för varje annat lufttrafikföretag som direkt eller indirekt har en kontrollerande aktiepost i det företaget, skall inte överstiga 400 miljoner ecu per år.

e) Ingen av parterna hindras att för egen räkning driva ytterligare flygförbindelser mellan de två berörda flygplatserna och att oberoende få bestämma taxor, kapacitet och tidtabeller för sådana flygförbindelser.

f) Den gemensamma driften skall vara i högst tre år.

g) Båda parterna får med högst tre månaders varsel upphöra med den gemensamma driften, varvid driften skall upphöra vid trafiksäsongens slut.

Artikel 4

Särskilda bestämmelser för samråd om passagerar- och frakttaxor

1. Undantaget för samråd om passagerar- och frakttaxor gäller endast om följande villkor uppfylls:

a) Deltagarna avhandlar endast luftfarts- och frakttaxor vilka konsumenter av lufttransporttjänster skall betala direkt till ett deltagande lufttrafikföretag eller dess godkända agenter för befordran som passagerare eller för befordran av gods från flygplats till flygplats i regelbunden lufttrafik, samt villkoren i samband med dessa taxor. Samråden får inte utsträckas till att omfatta den kapacitet för vilken sådana taxor skall tillämpas.

b) Samråden leder till interlining, det vill säga konsumenter av lufttransporttjänster måste, med hänsyn till typ av taxa och till de säsonger som omfattas av samråden, vara i stånd att göra följande:

i) De skall kunna använda ett enda transportdokument för den flygförbindelse som samråden gällde och för flygförbindelser på samma eller anslutande flyglinjer som drivs av andra lufttrafikföretag, varvid de tillämpliga taxorna och villkoren bestäms av det eller de lufttrafikföretag som utför transporten, och

ii) i den utsträckning som villkoren för den ursprungliga bokningen tillåter det, kunna ändra en bokning på en flygförbindelse, som varit föremål för samråd, till en annan förbindelse på samma linje som drivs av ett annat lufttrafikföretag till de taxor och villkor som tillämpas av det senare lufttrafikföretaget.

Detta förutsätter att ett lufttrafikföretag kan vägra att medge sådana kombinationer och ombokningar på objektiva och icke-diskriminerande grunder av teknisk eller ekonomisk art, i synnerhet om det lufttrafikföretag som utför transporten betvivlar kreditvärdigheten hos det lufttrafikföretag som skulle ta emot betalning för denna transport. I ett sådant fall skall det senare lufttrafikföretaget meddelas detta skriftligt.

c) De passagerar- eller frakttaxor som samråden avser tillämpas av de deltagande lufttrafikföretagen utan diskriminering med hänsyn till passagerarnas nationalitet och hemvist eller med hänsyn till godsets ursprung inom gemenskapen.

d) Deltagande i samråden är frivilligt och tillgängligt för alla lufttrafikföretag som upprätthåller eller avser att upprätthålla direkta eller indirekta flygförbindelser på den aktuella flyglinjen.

e) Samråden är inte bindande för deltagare, det vill säga att deltagarna efter samråden behåller sin rätt att handla självständigt med avseende på passagerar- och frakttaxor.

f) Samråden leder inte till avtal om ersättning till agenter eller om andra delar av aktuella taxor.

g) Om det krävs att taxorna skall anmälas, skall varje deltagare individuellt till de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna anmäla varje taxa som inte behandlades i samråden. Anmälningen får ske av företaget självt, dess anmälande agent eller genom dess allmänna försäljningsombud.

2. a) Kommissionen och berörda medlemsstater skall ha rätt att sända observatörer till samråden om taxor. Lufttrafikföretagen skall därför meddela berörda medlemsstater och kommissionen samtidigt som deltagarna, dock med minst 10 dagars varsel, dag, plats och ämne för samråden.

b) Sådana meddelanden skall lämnas till

i) berörda medlemsstater enligt procedurer som fastställs av behöriga myndigheter i varje medlemsstat,

ii) kommissionen enligt procedurer som offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

c) En fullständig redogörelse för dessa samråd skall överlämnas till kommissionen av lufttrafikföretagen, eller på dessas vägnar, samtidigt som den överlämnas till deltagarna, dock senast sex veckor från det att samråden avslutats.

Artikel 5

Särskilda bestämmelser för fördelning av avgångs- och ankomsttider och planering av trafiken på flygplatser

1. Undantaget för fördelning av avgångs- och ankomsttider och planering av trafiken på flygplatser gäller endast om följande villkor uppfylls:

a) Samråden om fördelning av avgångs- och ankomsttider och planering av trafiken på flygplatser är tillgängliga för alla lufttrafikföretag som har uttryckt intresse för de avgångs- och ankomsttider som samråden avser.

b) Företrädesregler fastställs och används utan diskriminering, vilket innebär att de varken direkt eller indirekt hänför sig till lufttrafikföretagens identitet eller nationalitet eller till kategori av flygförbindelse, och som tar hänsyn till restriktioner och regler om fördelningen av lufttrafik som fastställts av behöriga nationella eller internationella myndigheter och som visar skälig hänsyn till den resande allmänhetens och den berörda flygplatsens behov. Om inte annat följer av d, får sådana företrädesregler även ta hänsyn till rättigheter som ett lufttrafikföretag har skaffat sig genom att använda vissa avgångs- och ankomsttider under motsvarande föregående säsong.

c) De fastställda företrädesreglerna skall på begäran tillhandahållas intresserade parter.

d) Nytillträdande lufttrafikföretag enligt artikel 2 b i rådets förordning (EEG) nr 95/93 [1] skall tilldelas 50 % av nytillkomna eller outnyttjade avgångs- och ankomsttider och avgångs- och ankomsttider som har uppgivits av ett lufttrafikföretag under eller vid slutet av säsongen eller som på annat sätt har blivit tillgängliga, i den utsträckning som dessa nytillträdande lufttrafikföretag har utestående förfrågningar om avgångs- och ankomsttider.

e) Lufttrafikföretag som deltar i samråden får senast vid tidpunkten för dessa tillgång till information om

– den historiska fördelningen av avgångs- och ankomsttider, kronologiskt för varje flyglinje och för samtliga lufttrafikföretag vid flygplatsen,

– de avgångs- och ankomsttider som ursprungligen begärts av varje lufttrafikföretag, förtecknade i kronologisk ordning för samtliga lufttrafikföretag,

[1] EGT nr L 14, 22.1.1993, s. 1.

- de avgångs- och ankomsttider som varje lufttrafikföretag tilldelats, med uppgift om avgångs- och ankomsttider som begärts men inte erhållits, förtecknade i kronologisk ordning för samtliga lufttrafikföretag,
- de återstående avgångs- och ankomsttider som är tillgängliga,
- de kriterier som tillämpats vid fördelningen i fullständig och detaljerad form.

Om en begäran om avgångs- eller ankomsttider inte godtas, har lufttrafikföretaget rätt till en redovisning av skälen för detta.

2. a) Kommissionen och berörda medlemsstater skall ha rätt att sända observatörer till de samråd om fördelning av avgångs- och ankomsttider och planering av trafiken på flygplatser, som hålls i samband med ett multilateralt möte före varje säsong. Lufttrafikföretagen skall därför meddela berörda medlemsstater och kommissionen samtidigt som deltagarna, dock med minst 10 dagars varsel, dag, plats och ämne för samråden.

b) Sådana meddelanden skall lämnas till

i) berörda medlemsstater enligt procedurer som fastställs av behöriga myndigheter i varje medlemsstat,

ii) kommissionen enligt procedurer som offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

AVDELNING III

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 6

Återkallelse av ett gruppundantag

Kommissionen kan återkalla ett gruppundantag enligt den här förordningen, i enlighet med artikel 7 i förordning (EEG) nr 3976/87, då den i ett enskilt fall finner att ett avtal, ett beslut eller ett samordnat förfarande som undantagits enligt den här förordningen ändå har vissa följder som är oförenliga med de villkor som uppställs i artikel 85.3 i fördraget eller som förbjuds i artikel 86 i detta, särskilt i följande fall:

i) Det finns ingen effektiv priskonkurrens på en särskild linje eller grupp av linjer som det förhandlats om i samråden om taxor. I sådana fall skall förmånen av denna förordning återkallas för de lufttrafikföretag som deltog i samråden om taxor avseende sådana linjer.

ii) En flygförbindelse som drivs gemensamt enligt artikel 3 är inte utsatt för effektiv konkurrens från direkta eller indirekta flygtransporttjänster mellan de två anslutna flygplatserna eller mellan närliggande flygplatser, eller från andra transportformer som erbjuder hastighet, komfort och taxor jämförbara med lufttransport mellan de städer som betjänas av de två anslutna flygplatserna. I sådana fall skall återkallelsen av förmånen enligt denna förordning avse den gemensamt drivna förbindelsen i fråga.

iii) Tillämpningen av artikel 5 har inte gjort det möjligt för nytillträdande lufttrafikföretag att erhålla de avgångs- och ankomsttider som kan vara nödvändiga på en hårt belastad flygplats för att upprätta tidtabeller som gör det möjligt för dessa lufttrafikföretag att konkurrera effektivt med de etablerade lufttrafikföretagen på varje linje till och från denna flygplats, varigenom konkurrensen på dessa linjer allvarligt försvagas. I sådana fall skall förmånen enligt denna förordning återkallas såvitt avser fördelningen av avgångs- och ankomsttider på flygplatsen i fråga.

Artikel 7

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1993.

Den skall gälla till och med den 30 juni 1998.

Denna förordning gäller med retroaktiv verkan på avtal, beslut och samordnade förfaranden som föreligger vid dess ikraftträdande, från och med den tidpunkt då förutsättningarna för tillämpning av denna förordning har uppfyllts.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 juni 1993.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen