RÈGLEMENT (CEE) N° 1617/93 DE LA COMMISSION

du 25 juin 1993

concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées ayant pour objet la planification conjointe et la coordination des horaires, l'exploitation de services en commun, les consultations tarifaires pour le transport de passagers et de fret sur les services aériens réguliers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3976/87 du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens (1), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2411/92 (2), et notamment son article 2,

après publication du projet du présent règlement (3),

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports aériens,

considérant ce qui suit :

(1) En vertu du règlement (CEE) n° 3976/87, la Commission est habilitée à appliquer, par voie de règlement, l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées qui se rapportent directement ou indirectement à la prestation de services de transports aériens.

(2) Les accords, décisions ou pratiques concertées ayant pour objet la planification conjointe et la coordination des horaires, l'exploitation de services en commun, les consultations tarifaires et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports sont susceptibles de restreindre la concurrence et d'affecter le commerce entre États membres.

(3) La planification conjointe et la coordination des horaires d'un service aérien peuvent contribuer à une certaine permanence des services aux heures creuses de la journée, pendant les périodes creuses ou sur des liaisons moins fréquentées, ainsi qu'à l'établissement de correspondance et profiter ainsi à l'usager. Toutefois, les dispositions concernant les vols supplémentaires ne doivent pas comporter de clauses exigeant l'approbation des autres parties ou imposant des pénalités financières. Ces accords doivent également permettre à chaque partenaire de s'en retirer, moyennant un préavis raisonnablement court.

(4) Un arrangement, dans le cadre duquel une petite compagnie aérienne reçoit le soutien commercial et financier d'une autre compagnie aérienne, peut aider la première à exploiter des services aériens sur des liaisons nouvelles ou moins fréquentées. Toutefois, afin d'éviter les restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre cet objectif, la durée de ces services communs doit être limitée à la période nécessaire pour acquérir une position commerciale suffisante. L'exemption par catégorie ne doit pas être accordée à l'exploitation en commun de services aériens que les parties pourraient normalement exploiter de manière indépendante. Ces conditions n'affectent pas la possibilité, le cas échéant, d'adresser une demande d'exemption individuelle à la Commission en vertu de l'article 5 du règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil (4), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2410/92 (5), lorsque les conditions ne sont pas réunies ou que les parties doivent prolonger la durée de l'exploitation en commun. Une exemption individuelle peut se justifier notamment lorsque les parties souhaitent saisir, grâce à l'exploitation d'un service en commun, les possibilités d'accès au marché créées par le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil (6) sur des liaisons qui ne sont ni nouvelles ni moins fréquentées mais qui remplissent, par ailleurs, les conditions prévues au présent règlement.

(5) Les consultations tarifaires pour le transport des passagers et des marchandises peuvent contribuer à l'acceptation générale des conditions d'interligne, ce dont bénéficient à la fois les transporteurs et les usagers. Ces consultations ne sauraient toutefois avoir d'autre but que de faciliter l'interligne. Le règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil, du

(1) JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 9.
(2) JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 19.
(3) JO n° C 253 du 30. 9. 1992, p. 5.
(4) JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 1.
(5) JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 18.
(6) JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 8.

23 juillet 1992, sur les tarifs des services aériens (1) est fondé sur le principe de la libre fixation des prix et il accroît, par conséquent, les possibilités de concurrence par les prix dans le secteur du transport aérien. Ces consultations tarifaires pour le transport régulier de passagers et de fret ne peuvent donc pas avoir pour effet d'éliminer la concurrence. Elles peuvent, par conséquent, être autorisées pour le moment, à condition qu'elles ne portent que sur les tarifs qui favorisent effectivement l'interligne, que la participation à ces consultations soit facultative, que ces consultations ne conduisent pas à un accord sur les tarifs et conditions relatives, que, dans un souci de transparence, la Commission et les États membres concernés puissent y participer en qualité d'observateurs et que les transporteurs aériens participant au mécanisme de consultation soient contraints d'accepter l'interligne, avec tous les autres transporteurs concernés, aux tarifs appliqués par la compagnie aérienne qui assure le transport pour la catégorie de tarifs en discussion.

La Commission réévaluera les effets des consultations tarifaires sur la concurrence par les prix à la lumière de l'incidence du règlement (CEE) n° 2409/92 et du développement du secteur des transports aériens dans la Communauté et elle pourra apporter les modifications nécessaires à cette exemption au cours de sa période de validité.

(6) Les accords portant sur la répartition des créneaux horaires dans les aéroports et l'établissement des horaires peuvent améliorer l'utilisation de la capacité aéroportuaire et de l'espace aérien, faciliter le contrôle du trafic aérien et contribuer à l'étalement des services de transport aérien fournis par les aéroports. Pour préserver la concurrence, il convient, cependant, de garantir l'accès aux aéroports encombrés. De plus, afin de conférer au système un degré satisfaisant de sécurité et de transparence, de tels accords ne peuvent être acceptés que si tous les transporteurs aériens concernés peuvent participer aux négociations et si la répartition s'effectue sur une base non discriminatoire et transparente.

(7) Il convient de prévoir, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 3976/87, que le présent règlement s'applique avec effet rétroactif aux accords, décisions et pratiques concertées existant à sa date d'entrée en vigueur, pour autant qu'ils remplissent les conditions d'exemption prévues par le présent règlement.

(8) Il convient de prévoir, conformément à l'article 7 du règlement (CEE) n° 3976/87, les cas dans lesquels la Commission peut retirer aux entreprises le bénéfice de l'exemption par catégorie.

(9) Les accords qui sont exemptés automatiquement en vertu du présent règlement ne doivent pas faire l'objet d'une demande conformément aux articles 3 ou 5 du règlement (CEE) n° 3975/87. En cas de doute sérieux, il demeure cependant loisible aux entreprises de demander à la Commission une déclaration sur la compatibilité de leurs accords avec le présent règlement.

(10) Le présent règlement ne fait pas obstacle à l'application de l'article 86 du traité,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

TITRE PREMIER

EXEMPTION PAR CATÉGORIE

Article premier

Conformément à l'article 85 paragraphe 3 du traité et sous réserve des conditions prévues au présent règlement, l'article 85 paragraphe 1 est déclaré inapplicable aux accords entre entreprises de transports aériens, aux décisions d'associations d'entreprises de transports aériens et aux pratiques concertées entre entreprises de transports aériens qui visent à réaliser un ou plusieurs des objectifs suivants :

— la planification conjointe et la coordination des horaires d'un service aérien entre aéroports de la Communauté,

— l'exploitation en commun d'un service aérien régulier sur une liaison nouvelle ou moins fréquentée entre aéroports de la Communauté,

— l'organisation de consultations sur les prix du transport de passagers avec leurs bagages, ainsi que de fret, sur des services aériens réguliers entre aéroports de la Communauté,

— la répartition des créneaux horaires et l'établissement des horaires dans la mesure où ils concernent les services aériens entre aéroports de la Communauté.

TITRE II

CONDITIONS PARTICULIÈRES

Article 2

Conditions particulières applicables à la planification conjointe et à la coordination des horaires

L'exemption concernant la planification conjointe et la coordination des horaires d'un service aérien ne s'applique que pour autant :

(1) JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 15.

a) que cette planification et cette coordination aient pour objectif :

i) soit d'assurer, par le biais d'un accord non contraignant, une offre satisfaisante de services aériens aux heures creuses de la journée, pendant les périodes creuses ou sur des liaisons moins fréquentées ;

ii) soit d'établir, par le biais d'un accord contraignant, des horaires qui améliorent, pour les passagers ou pour le fret, les possibilités de correspondance interligne entre les services offerts par les participants et la fourniture d'une capacité minimale pour appliquer ces horaires ;

b) que les accords, décisions et pratiques concertées ne contiennent aucun engagement de nature à limiter directement ou indirectement les capacités à fournir par les participants ou à répartir les capacités ;

c) que les accords, décisions et pratiques concertées n'empêchent pas les transporteurs aériens, qui participent à cette planification et à cette coordination, d'instaurer des services supplémentaires sans encourir de pénalités et sans être tenus d'obtenir l'accord des autres participants ;

d) que les accords, décisions et pratiques concertées n'empêchent pas les transporteurs aériens participants de se retirer sans encourir de pénalités de cette planification et de cette coordination pour les saisons à venir, moyennant un préavis n'excédant pas trois mois ;

e) que les accords, décisions et pratiques concertées ne visent pas à influencer les horaires adoptés par des transporteurs aériens qui n'y participent pas.

Article 3

Conditions particulières applicables à l'exploitation de services en commun

L'exemption concernant l'exploitation en commun d'un service aérien ne s'applique que pour autant :

a) que l'exploitation en commun porte sur le partage, par un transporteur aérien, des coûts et des recettes d'un autre transporteur aérien pour un service aérien régulier exploité par ce dernier ;

b) i) qu'il n'y ait pas eu de service aérien direct entre les deux aéroports concernés au cours des quatre saisons de trafic précédant le début de l'exploitation en commun

ou

ii) que la capacité sur la liaison couverte par le service exploité en commun n'excède pas 30 000 sièges par an dans chaque direction ou, en ce qui concerne des lignes d'une distance excédant 750 kilomètres sur lesquelles il n'y a pas plus de deux services par jour, 60 000 sièges par an dans chaque direction ;

c) que le transporteur aérien exploitant le service aérien offre, en plus du service aérien exploité en commun, une capacité n'excédant pas 90 000 sièges par an à l'un des aéroports concernés ;

d) que les recettes du transport aérien dans le champ d'application géographique du présent règlement, revenant au transporteur aérien qui exploite le service aérien et à tout autre transporteur aérien qui détient, directement ou indirectement, une part d'une participation majoritaire dans le transporteur aérien exploitant le service, n'excèdent pas 400 millions d'écus par an ;

e) qu'aucune partie ne soit empêchée d'exploiter des services aériens supplémentaires pour son propre compte entre les deux aéroports concernés, ni de déterminer de manière indépendante les tarifs, la capacité et les horaires de ces services aériens ;

f) que la durée de l'exploitation en commun n'excède pas trois années ;

g) que chaque partie puisse mettre fin à l'exploitation en commun du service, moyennant un préavis n'excédant pas trois mois, avec effet au terme d'une saison de trafic.

Article 4

Conditions particulières applicables aux consultations relatives aux tarifs pour le transport de passagers et de marchandises

1. L'exemption concernant l'organisation de consultations relatives aux tarifs pour le transport de passagers et de marchandises ne s'applique que pour autant :

a) que les participants ne discutent que des tarifs pour le transport de passagers et de marchandises, payés par les usagers directement à un transporteur participant ou à ses agents autorisés, en contrepartie du transport de passagers sur un service régulier ou du transport de fret d'aéroport à aéroport sur un service régulier, ainsi que des conditions dont sont assortis ces tarifs. Les consultations ne doivent pas s'étendre aux capacités pour lesquelles ces tarifs vaudront ;

b) que ces consultations conduisent à l'interligne, en ce sens que les usagers doivent être en mesure, pour chaque catégorie de tarifs et pour les saisons faisant l'objet des consultations :

i) de combiner, sur un même titre de transport, le service aérien, qui faisait l'objet des consultations, avec des services sur la même liaison ou sur des liaisons connexes exploitées par d'autres compagnies aériennes, les tarifs et conditions applicables étant fixés par la ou les compagnies aériennes qui effectuent le transport

et

ii) dans la mesure où les conditions régissant la réservation initiale le permettent, de remplacer une réservation sur un service qui faisait l'objet des consultations par une réservation sur un service exploité par une autre compagnie aérienne sur la même liaison, aux tarifs et conditions appliqués par cette autre compagnie ;

un transporteur pouvant toutefois refuser d'autoriser de telles combinaisons et modifications de réservation pour des raisons objectives et non discriminatoires, de nature technique ou commerciale, en particulier si le transporteur aérien qui effectue le transport a des inquiétudes au sujet de la solvabilité du transporteur qui percevrait le paiement pour ce transport, auquel cas ce dernier doit en être averti par écrit ;

c) que les tarifs pour le transport de passagers ou de fret qui font l'objet des consultations soient appliqués par les transporteurs aériens participants sans discrimination pour les passagers, selon la nationalité ou le lieu de résidence dans la Communauté et, pour le fret, selon le lieu d'origine dans la Communauté ;

d) que la participation à ces consultations soit facultative et ouverte à tout transporteur aérien qui exploite ou a l'intention d'exploiter des services directs ou indirects sur la liaison concernée ;

e) que les consultations ne lient pas les participants, ce qui signifie que les participants doivent conserver, après les consultations, le droit d'agir de façon indépendante en ce qui concerne les tarifs pour le transport de passagers et de marchandises ;

f) que les consultations n'aboutissent pas à un accord sur les rémunérations des agents ou les autres éléments des tarifs qui font l'objet de la discussion ;

g) que, lorsque la notification des tarifs est requise, chaque participant notifie individuellement tout tarif qui n'a pas fait l'objet de consultations aux autorités compétentes des États membres concernés, soit par ses propres soins, soit par un agent chargé du dépôt des tarifs, soit par l'intermédiaire de son représentant commercial.

2. a) La Commission et les États membres concernés ont le droit d'envoyer des observateurs aux consultations tarifaires. À cet effet, les transporteurs aériens ont l'obligation de notifier aux États membres concernés et à la Commission la date, le lieu et l'objet de ces consultations en même temps qu'ils les notifient aux participants, et cela au moins dix jours à l'avance.

b) Cette notification s'effectue :

i) aux États membres concernés, selon les modalités à déterminer par les autorités compétentes de ces États ;

ii) à la Commission, conformément aux procédures qui seront publiées au *Journal officiel des Communautés européennes.*

c) Un rapport circonstancié sur ces consultations est soumis à la Commission par les transporteurs aériens ou en leur nom en même temps qu'il est soumis aux participants, et cela dans un délai maximal de six semaines après ces consultations.

Article 5

Conditions particulières applicables à la répartition des créneaux horaires et à l'établissement des horaires

1. L'exemption concernant la répartition des créneaux horaires et l'établissement des horaires ne s'applique que pour autant :

a) que les consultations aboutissant à la répartition des créneaux horaires dans les aéroports et à l'établissement des horaires soient ouvertes à tout transporteur aérien qui a manifesté son intérêt pour les créneaux qui font l'objet des consultations ;

b) que des règles de priorité soient établies et appliquées sans discrimination, en ce sens qu'elles ne doivent être liées ni directement ni indirectement à l'identité, à la nationalité ou à la catégorie de services des transporteurs, qu'elles doivent tenir compte des contraintes et des règles de distribution définies par les autorités nationales ou internationales ainsi que des besoins des usagers et de l'aéroport concerné. Sous réserve du point d), ces règles de priorité peuvent également tenir compte de droits acquis par les transporteurs aériens en raison de l'utilisation de certains créneaux au cours de la saison précédente correspondante ;

c) que les règles de priorité soient mises à la disposition de tout intéressé sur simple demande ;

d) que les nouveaux arrivants au sens de l'article 2 point b) du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil (1) aient droit à 50 % des créneaux horaires nouvellement créés ou inutilisés et des créneaux auxquels un transporteur a renoncé au cours ou à la fin de la saison ou qui sont devenus disponibles d'une autre manière, dans la mesure où ces nouveaux arrivants ont introduit une demande de créneaux ;

e) que, au plus tard au moment de ces consultations, les transporteurs y participant aient accès aux informations suivantes :

— les créneaux horaires historiques, ventilés par compagnie aérienne et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs utilisant l'aéroport,

— les créneaux horaires demandés (à l'origine), ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs,

(1) JO n° L 14 du 22. 1. 1993, p. 1.

— tous les créneaux horaires attribués, ainsi que les demandes en suspens, ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique, pour tous les transporteurs,

— les créneaux encore disponibles,

— des informations complètes et détaillées sur les critères d'attribution.

Si une demande de créneau n'est pas satisfaite, le transporteur concerné est informé des raisons de ce refus.

2. a) La Commission et les États membres concernés ont le droit d'envoyer des observateurs aux consultations aboutissant à la répartition des créneaux horaires et à l'établissement des horaires, qui ont lieu en préparation de chaque saison dans le cadre d'une réunion multilatérale. À cet effet, les transporteurs aériens ont l'obligation de notifier aux États membres concernés et à la Commission la date, le lieu et l'objet de ces consultations en même temps qu'ils les notifient aux participants, et cela au moins dix jours à l'avance.

b) Cette notification s'effectue :

i) aux États membres concernés, selon les modalités à déterminer par les autorités compétentes de ces États ;

ii) à la Commission, conformément aux procédures qui seront publiées au *Journal officiel des Communautés européennes.*

TITRE III

DISPOSITIONS FINALES

Article 6

Retrait de l'exemption par catégorie

Conformément à l'article 7 du règlement (CEE) n° 3976/87, la Commission peut retirer le bénéfice de l'exemption par catégorie au sens du présent règlement si elle constate que, dans un cas déterminé, un accord, une décision ou une pratique concertée, exempté en vertu du présent règlement, a cependant certains effets qui sont incompatibles avec les conditions prévues à l'article 85 paragraphe 3 ou sont interdits par l'article 86 du traité et en particulier si :

i) il n'y a pas de concurrence effective par les prix sur une liaison ou un groupe de liaisons ayant fait l'objet de consultations tarifaires. Dans ce cas, le bénéfice du présent règlement est retiré en ce qui concerne la liaison ou le groupe de liaisons en question et aux transporteurs aériens qui ont participé aux négociations tarifaires concernant ces liaisons ;

ii) un service aérien exploité en commun, conformément à l'article 3, ne fait pas l'objet d'une concurrence effective de services de transport aérien directs ou indirects entre les deux aéroports qu'ils relient ou entre deux aéroports situés à proximité ou d'autres modes de transport qui offrent une rapidité, une facilité et des prix comparables à ceux du transport aérien entre les villes desservies par les deux aéroports en question. Dans ce cas, le retrait du bénéfice du présent règlement concerne l'exploitation en commun du service en question ;

iii) la mise en œuvre de l'article 5 n'a pas permis à de nouveaux arrivants d'obtenir, sur un aéroport congestionné, le nombre de créneaux horaires nécessaire pour établir des horaires réguliers leurs permettant de concurrencer efficacement les transporteurs établis sur une liaison quelconque au départ ou à destination de cet aéroport, de sorte que la concurrence est considérablement affaiblie sur cette liaison. Dans ce cas, le retrait du bénéfice du présent règlement concerne la répartition des créneaux horaires dans l'aéroport en question.

Article 7

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1er juillet 1993.

Il s'applique jusqu'au 30 juin 1998.

Le présent règlement s'applique avec effet rétroactif aux accords, décisions et pratiques concertées existant à la date de son entrée en vigueur et ce, à partir du moment où les conditions d'application du présent règlement étaient réunies.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 25 juin 1993.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission