KOMMISSIONENS FORORDNING (EØF) Nr. 1617/93

af 25. juni 1993

om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis vedrørende fælles udarbejdelse og samordning af fartplaner, fælles drift, konsultationer om passager- og fragttakster inden for ruteflyvning samt tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne (slots)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87 af 14. december 1987 om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for luftfartssektoren [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2411/92 [2], særlig artikel 2,

efter offentliggørelse af udkastet til denne forordning [3],

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Luftfartsområdet, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Forordning (EØF) nr. 3976/87 bemyndiger Kommissionen til ved en forordning at anvende Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som direkte eller indirekte vedrører luftfartsydelser;

(2) aftaler, vedtagelser eller samordnet praksis vedrørende fælles udarbejdelse og samordning af fartplaner, fælles drift, takstkonsultationer og tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter kan begrænse konkurrencen og påvirke handelen mellem medlemsstater;

(3) fælles udarbejdelse og samordning af fartplanen for en rute kan bidrage til at opretholde trafikken på mindre travle tidspunkter af døgnet, i mindre udnyttede perioder eller på mindre belagte ruter samt til at udvikle videreforbindelser, alt sammen til gavn for brugerne; eventuelle bestemmelser om ekstra afgange må hverken indeholde krav om, at der skal indhentes godkendelse fra de andre parter, eller medføre bøder; det skal også være muligt for parterne at trække sig ud af disse arrangementer med rimelig kort varsel;

(4) arrangementer, hvorved et mindre luftfartsselskab opnår finansiel eller afsætningsmæssig støtte fra et andet luftfartsselskab, kan gøre det lettere for det mindre luftfartsselskab at beflyve nye eller mindre travle ruter; med henblik på at undgå begrænsninger, der ikke er nødvendige for at nå dette mål, skal en sådan fælles drift dog indskrænkes tidsmæssigt til det, der er nødvendigt, for at selskabet kan opnå tilstrækkeligt fodfæste på markedet; der kan ikke indrømmes gruppefritagelse for fælles drift, hvis begge parter med rimelighed kan forventes at drive ruten uafhængigt af hinanden; disse betingelser indskrænker ikke mulighederne for i påkommende tilfælde at indgive ansøgning i henhold til artikel 5 i Rådets forordning nr. 3975/87 [4], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2410/92 [5], med henblik på at opnå individuel fritagelse, når betingelserne ikke er opfyldt, eller når parterne har behov for at forlænge perioden for den fælles drift; en individuel fritagelse kan være berettiget, særlig i de tilfælde, hvor parterne ønsker at gøre brug af de muligheder for at få adgang til markedet, som Rådets forordning nr. 2408/92 [6] giver, ved hjælp af fælles drift på ruter, som hverken er nye eller mindre travle, men som ellers opfylder betingelserne i nærværende forordning;

(5) konsultationer om passager- og fragttakster kan bidrage til, at interlinetakster accepteres generelt til gavn for såvel luftfartsselskaberne som deres kunder; konsultationerne må dog ikke strække sig ud over det lovlige formål, nemlig at lette inter-

[1] EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 9.
[2] EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 19.
[3] EFT nr. C 253 af 30. 9. 1992, s. 5.
[4] EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 1.
[5] EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 18.
[6] EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 8.

lining; Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 (1) om billetpriser og rater inden for luftfart bygger på det princip, at der skal være fri prisfastsættelse, og øger derfor muligheden for priskonkurrence i luftfartssektoren; disse arrangementer må derfor ikke udelukke konkurrencen; luftfartsselskabernes konsultationer om passager- og fragttakster kan således tillades for øjeblikket, forudsat at de kun omfatter takster, der vil føre til en faktisk interlining, at deltagelse i sådanne konsultationer er frivillig, at konsultationerne ikke fører til en aftale om billetpriser, fragtrater eller tilsvarende vilkår, at Kommissionen og de berørte medlemsstater kan deltage som observatører i disse konsultationer af hensyn til gennemsigtigheden, samt at luftfartsselskaber, der deltager i konsultationerne, er forpligtede til at foretage interlining med alle andre berørte luftfartsselskaber efter de takster inden for den pågældende takstkategori, der anvendes af det selskab, som udfører transporten;

på baggrund af, hvordan forordning (EØF) nr. 2409/92 fungerer, samt hvordan udviklingen i luftfartssektoren i EF forløber, vil Kommissionen foretage en ny vurdering af, hvorledes takstkonsultationerne indvirker på priskonkurrencen, og eventuelt ændre denne fritagelsesforordning i gyldighedsperioden;

(6) arrangementer om tildeling af ankomst- og afgangstidpsunkter og udarbejdelse af fartplaner kan forbedre udnyttelsen af lufthavnenes kapacitet og luftrummet, lette kontrollen med lufttrafikken og bidrage til en spredning af luftfartsydelserne fra lufthavnen; for at undgå at konkurrencen udelukkes, må der dog fortsat være adgang til trafiktætte lufthavne, for at tilvejebringe en tilfredsstillende sikkerhed og gennemsigtighed kan sådanne arrangementer kun accepteres, hvis alle berørte luftfartsselskaber kan deltage i forhandlingerne, og hvis tildelingen sker på et gennemsigtigt grundlag uden forskelsbehandling;

(7) i henhold til artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3976/87 bør nærværende forordning finde anvendelse med tilbagevirkende kraft på aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, der består på datoen for nærværende forordnings ikrafttræden, forudsat at de opfylder de betingelser for fritagelse, der er fastsat i nærværende forordning;

(8) i medfør af artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3976/87 bør det ligeledes fastsættes, under hvilke omstændigheder Kommissionen kan tilbagekalde gruppefritagelsen i konkrete tilfælde;

(9) for aftaler, som automatisk er fritaget i henhold til denne forordning, skal der ikke indgives nogen begæring eller ansøgning, som omhandlet i artikel 3 og 5 i Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87; i tvivlstilfælde kan virksomhederne dog anmode Kommissionen om at fastslå, om deres arrangementer er forenelige med nærværende forordning;

(10) denne forordning berører ikke anvendelsen af Traktatens artikel 86 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

AFSNIT I

GRUPPEFRITAGELSE

Artikel 1

I medfør af Traktatens artikel 85, stk. 3, og på de i denne forordning fastsatte betingelser erklæres artikel 85, stk. 1, uanvendelig på aftaler mellem luftfartsselskaber, vedtagelser inden for sammenslutninger af luftfartsselskaber og samordnet praksis mellem luftfartsselskaber, der tager sigte på:

— fælles udarbejdelse og samordning af fartplanen for en rute mellem lufthavne i Fællesskabet og/eller

— fælles drift af en ny eller mindre belagt flyrute mellem lufthavne i Fællesskabet og/eller

— konsultationer om taksterne for befordring af passagerer, inklusive bagage, og om fragttakster i forbindelse med ruteflyvning mellem lufthavne i Fællesskabet og/eller

— tildeling af ankomst- og afgangstidpsunkter og udarbejdelse af fartplaner i forbindelse med flytrafik mellem lufthavne i Fællesskabet.

AFSNIT II

SÆRLIGE BESTEMMELSER

Artikel 2

Særlige bestemmelser om fælles udarbejdelse og samordning af fartplaner

Fritagelsen vedrørende den fælles udarbejdelse og samordning af fartplanen for en rute gælder kun, hvis følgende betingelser er opfyldt:

(1) EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 15.

a) udarbejdelse og samordning af fartplanen har til formål

i) gennem et arrangement, der ikke er bindende, at sikre et tilfredstillende udbud af luftfartsydelser på mindre travle tidspunkter af døgnet, i mindre udnyttede perioder eller på mindre belagte ruter, eller

ii) gennem et bindende arrangement at opstille fartplaner, der vil lette interlineforbindelserne for passagerer eller fragt på de ruter, der beflyves af deltagerne, samt at fastsætte en minimumskapacitet i forbindelse med sådanne fartplaner

b) aftalerne, vedtagelserne eller den samordnede praksis medfører ikke nogen direkte eller indirekte begrænsning af den kapacitet, der indsættes af de deltagende parter, eller nogen deling af kapaciteten

c) aftalerne, vedtagelserne eller den samordnede praksis er ikke til hinder for, at luftfartsselskaber, som deltager i udarbejdelse og samordning af fartplaner, kan indføre flere luftfartsydelser uden at skulle erlægge nogen bod og uden at have pligt til at indhente de andre parters samtykke

d) aftalerne, vedtagelserne eller den samordnede praksis er ikke til hinder for, at luftfartsselskaberne ved blot at give meddelelse herom med højst tre måneders varsel kan undlage at deltage i den fælles udarbejdelse og samordning af fartplaner for de kommende sæsoner uden at skulle erlægge nogen bod

e) aftalerne, vedtagelserne eller den samordnede praksis tager ikke sigte på at påvirke udenforstående luftfartsselskabers fartplaner.

Artikel 3

Særlige bestemmelser om fælles drift

Fritagelsen vedrørende fælles drift af en flyrute gælder kun, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) den fælles drift går ud på, at omkostningerne og indtægterne på en flyrute, som drives at ét luftfartsselskab, deles med et andet luftfartsselskab

b) i) der var ikke nogen direkte flyrute mellem de pågældende to lufthavne i de fire trafiksæsoner, som gik forud for påbegyndelsen af den fælles drift, eller

ii) kapaciteten på den rute, som den fælles drift vedrører, overstiger ikke 30 000 sæder årligt i hver retning; denne kapacitet kan fordobles på ruter over 750 km, som højst beflyves direkte to gang dagligt

c) det luftfartsselskab, der driver ruten, tilbyder ud over den kapacitet, som vedrører den i fællesskab drevne rute, højst en kapacitet på 90 000 sæder årligt i en af de pågældende lufthavne

d) det luftfartsselskab, der driver ruten, og andre luftfartsselskaber, der direkte eller indirekte deltager i en kontrollerede aktiepost i det førstnævnte selskab, har ikke indtægter fra lufttransport inden for det geografiske område for denne forordning på over 400 mio. ECU årligt

e) ingen af parterne forhindres i selv at foretage yderligere beflyvning af ruter mellem de pågældende to lufthavne eller i selv at fastsætte takster, kapacitet og fartplaner i forbindelse med disse ruter

f) den fælles drift varer ikke mere end tre år

g) hver af parterne kan bringe den fælles drift til ophør med højst tre måneders varsel, således at driften ophører ved udgangen af en trafiksæson.

Artikel 4

Særlige bestemmelser vedrørende konsultationer om passager- og fragttakster

1. Fritagelsen vedrørende konsultationer om passager- og fragttakster gælder kun, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) deltagerne drøfter kun passager- og fragttakster, som lufttransportbrugerne skal betale direkte til et deltagende luftfartsselskab eller dettes autoriserede agenter for passagerbefordring eller for transport af fragt på en ruteflyvning fra en lufthavn til en anden, samt betingelserne i forbindelse med disse takster. Konsultationerne må ikke vedrøre den kapacitet, sådanne takster skal gælde for

b) konsultationerne medfører interlining, dvs. at lufttransportbrugere — med hensyn til de taksttyper og de sæsoner, som konsultationerne vedrørte — skal kunne

i) anvende et enkelt transportdokument for både den flyvning, der var omfattet af konsultationerne, og andre luftfartsselskabers flyvninger på samme rute eller på tilslutningsruter, idet taksterne og betingelserne fastsættes af det luftfartsselskab, der udfører transporten, og

ii) ændre en reservation — hvis betingelserne for den oprindelige reservation tillader det — på en flyvning, der var omfattet af konsultationerne, til et andet luftfartsselskabs flyvning på samme rute efter de takster og på de betingelser, der anvendes af det andet luftfartsselskab

forudsat at et luftfartsselskab kan afslå at tillade sådanne kombinationer og ændringer af reservationer af saglige og objektive grunde af teknisk eller kommerciel art, navnlig når det befordrende selskab nærer tvivl om, at det selskab, der ville modtage betalingen for transporten, er kreditværdigt; i så fald skal dette meddeles sidstnævnte selskab skriftligt

c) de passager- eller fragttakster, der er genstand for konsultationerne, anvendes af de deltagende luftfartsselskaber uden forskelsbehandling med hensyn til passagerernes nationalitet eller bopæl eller fragtens oprindelsessted i Fællesskabet

d) deltagelse i konsultationerne er frivillig og åben for ethvert luftfartsselskab, der direkte eller indirekte beflyver den pågældende rute eller agter at gøre det

e) konsultationerne er ikke bindende for deltagerne, dvs. at deltagerne efter konsultationerne fortsat har ret til at handle uafhængigt, hvad angår passager- og fragttakster

f) konsultationerne fører ikke til nogen aftale om agenters vederlag eller om andre elementer i de takster, der drøftes

g) når taksterne skal anmeldes, anmelder de enkelte deltagere hver især — enten selv, gennem deres anmeldelsesagent eller gennem deres salgsagent — hver enkelt takst, som ikke har været genstand for konsultation, til de berørte medlemsstaters myndigheder.

2. a) Kommissionen og de berørte medlemsstater har adgang til at deltage som observatører i takstkonsultationer. Med henblik herpå har luftfartsselskaberne pligt til med samme varsel, men mindst ti dage før sådanne konsultationer, at give såvel de berørte medlemsstater og Kommissionen som deltagerne meddelelse om, hvornår og hvor de afholdes, samt hvad de skal vedrøre.

b) En sådan meddelelse gives:

i) til de berørte medlemsstater efter procedurer, der fastsættes af de pågældende medlemsstaters myndigheder

ii) til Kommissionen efter procedurer, der offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

c) En udførlig beretning om konsultationerne skal af de pågældende luftfartsselskaber eller på disses vegne forelægges Kommissionen samtidig med, at den forelægges deltagerne, dog senest seks uger efter konsultationernes afslutning.

Artikel 5

Særlige bestemmelser om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter samt udarbejdelse af fartplaner

1. Fritagelsen vedrørende tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter samt udarbejdelse af fartplaner gælder kun, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) ethvert luftfartsselskab, som har udtrykt interesse for de ankomst- og afgangstidspunkter, der er genstand for konsultationerne, kan deltage i konsultationerne om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter og udarbejdelse af fartplaner

b) regler om forrang fastsættes og anvendes uden forskelsbehandling, dvs. at de hverken direkte eller indirekte refererer til luftfartsselskabernes identitet, nationalitet eller luftfartskategori, og at de tager hensyn til de begrænsninger eller de regler om fordeling af lufttrafikken, der er fastsat af nationale eller internationale myndigheder, samt til de rejsendes og den pågældende lufthavns behov. Med forbehold af litra d) kan regler om forrang også tilgodese rettigheder, som luftfartsselskaberne har erhvervet gennem brug af bestemte ankomst- og afgangstidspunkter i den tilsvarende forudgående sæson

c) reglerne om forrang meddeles interesserede parter efter anmodning

d) nytilkomne luftfartsselskaber, som defineret i artikel 2, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 [1] tildeles 50 % af nyoprettede eller ubenyttede ankomst- og afgangstidspunkter, samt ankomst- og afgangstidspunkter, som et luftfartsselskab har givet afkald på i sæsonen eller ved sæsonens udløb, eller som er blevet ledige på anden måde, i det omfang de nytilkomne luftfartsselskabers ansøgninger endnu ikke er imødekommet.

e) luftfartsselskaber, der deltager i konsultationerne, har, senest på det tidspunkt, hvor konsultationerne afholdes, adgang til følgende oplysninger:

— en oversigt over hvert enkelt luftfartsselskabs hidtidige ankomst- og afgangstidspunkter, opstillet i kronologisk rækkefølge for alle de luftfartsselskaber, der befylver lufthavnen

— en oversigt over de af hvert enkelt luftfartsselskab ønskede ankomst- og afgangstidspunkter (første ansøgning), og en kronologisk oversigt over de ønskede ankomst- og afgangstidspunkter for alle luftfartsselskaber

[1] EFT nr. L 14 af 22. 1. 1993, s. 1.

— en særskilt oversigt over alle tildelte ankomst- og afgangstidspunkter og en særskilt oversigt over alle endnu ikke imødkomne ansøgninger herom, opstillet i kronologisk rækkefølge for henholdsvis hvert enkelt luftfartsselskab og for alle luftfartsselskaber

— en oversigt over de resterende disponible ankomst- og afgangstidspunkter

— en fuldstændig og deltaljeret redegørelse for de kriterier, der anvendes ved tildelinger.

Hvis en ansøgning om ankomst- og afgnagstidspunkter ikke imødekommes, har det pågældende luftfartsselskab ret til at få en redegørelse for grundene hertil.

2. a) Kommissionen og de berørte medlemsstater har ret til at deltage som observatører i de konsultationer om tildeling af ankomst- og afgangstider og udarbejdelse af fartplaner i lufthavnene, som afholdes i forbindelse med et multilateralt møde før hver sæson. Med henblik herpå har luftfartsselskaberne pligt til mindst ti dage før sådanne konsultationer at give såvel de berørte medlemsstater og Kommissionen som deltagerne meddelelse om, hvornår og hvor de afholdes, samt hvad de skal vedrøre.

b) En sådan meddelelse gives

i) til de berørte medlemsstater efter procedurer, der fastsættes af de pågældende medlemsstaters myndigheder

ii) til Kommissionen efter procedurer, der med mellemrum offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

AFSNIT III

AFSLUTTENDE BESTEMMELSEER

Artikel 6

Tilbagekaldelse af gruppefritagelsen

I medfør af artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3976/87 kan Kommissionen tilbagekalde gruppe fritagelsen i henhold til nærværende forordning, hvis den i et givet tilfælde konstaterer, at en aftale, vedtagelse eller samordnet praksis, der er fritaget ved nærværende forordning, alligevel har virkninger, som er uforenelige med Tratatens artikel 85, stk. 3, eller er forbudt i henhold til Traktatens artikel 86, navnlig hvis :

i) der ikke er nogen effektiv priskonkurrence på en bestemt rute eller gruppe af ruter, som takstkonsultationerne vedrørte ; i sådanne tilfælde tilbagekaldes fritagelsen i henhold til denne forordning for så vidt angår den pågældende rute eller gruppe af ruter og fra de luftfartsselskaber, som deltog i takstkonsultationerne vedrørende sådanne ruter

ii) en flyrute, der drives i fællesskab i henhold til artikel 3, ikke er udsat for effektiv konkurrence fra direkte eller indirekte luftfartsydelser mellem de to forbundne lufthavne eller mellem lufthavne i nærheden eller fra andre transportformer, der tilbyder samme hastighed, komfort og prisniveau som luftfart mellem de byer, der betjenes af de to forbundne lufthavne ; i sådanne tilfælde tilbagekaldes fritagelsen i henhold til denne forordning for så vidt angår den pågældende flyrute, der drives i fællesskab

iii) anvendelsen af artikel 5 ikke har gjort det muligt for nytilkomne luftfartsselskaber at få tildelt de nødvendige ankomst- og afgangstidspunkter i en trafiktæt lufthavn med henblik på at udarbejde fartplaner, der sætter dem i stand til at konkurrere effektivt med veletablerede luftfartsselskaber på en hvilken som helst rute til og fra den pågældende lufthavn, og konkurrencen på disseruter derved svækkes betydeligt. I sådanne tilfælde tilbagekaldes fritagelsen i henhold til denne forordning for så vidt angår fordelingen af ankomst- og afgangstidspunkter i den pågældende lufthavn.

Artikel 7

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 1993.

Den anvendes indtil den 30. juni 1998.

Den anvendes med tilbagevirkende kraft på aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, der består på datoen for dens ikrafttræden, fra det tidspunkt, hvor betingelserne for anvendelse af denne forordning var opfyldt.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. juni 1993.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen