31993R1617

NAŘÍZENÍ KOMISE (EHS) č. 1617/93

ze dne 25. června 1993

o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě týkajících se společného plánování a koordinace letových řádů, společného poskytování služeb, konzultací o tarifech pravidelné osobní a nákladní dopravy a přidělování volných letištních časů

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 3976/87 o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví letecké dopravy ([1]), naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 2411/92 ([2]), a zejména na článek 2 uvedeného nařízení,

po zveřejnění návrhu tohoto nařízení ([3]),

po konzultaci s Poradním výborem pro restriktivní praktiky a dominantní postavení v letecké dopravě,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) nařízení (EHS) č. 3976/87 zmocňuje Komisi, aby formou nařízení prohlásila, že se čl. 85 odst. 3 nevztahuje na určité kategorie dohod mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě týkajících se přímo nebo nepřímo poskytování služeb v letecké dopravě;

(2) dohody, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě týkající se společného plánování a koordinace letových řádů, společného provozu leteckých služeb, konzultací o tarifech a přidělování volných letištních časů na letištích mohou omezit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy;

(3) společné plánování a koordinace letových řádů leteckých služeb může pomoci zajistit zachování služeb v méně rušných obdobích dne, méně rušných obdobích sezóny nebo na méně obsazených trasách k rozvoji vhodnějších spojení, a tím ke prospěchu pro uživatele letecké dopravy. Avšak ustanovení týkající se dodatečných letů nesmějí vyžadovat schválení jiných osob nebo obsahovat finanční sankce. Dohody musí také umožnit stranám od nich odstoupit s rozumně krátkou výpovědní dobou;

(4) dohody, kterými menší letecké společnosti získají marketingovou a finanční podporu od jiné letecké společnosti, mohou menším leteckým společnostem pomoci poskytovat letecké služby na nových nebo méně vytížených trasách. Aby však nedošlo k omezením, která nejsou nevyhnutelná k dosažení tohoto cíle, musí být trvání takového společného provozu omezeno na dobu nezbytnou k získání dostatečného obchodního postavení. Bloková výjimka nesmí být poskytnuta pro společný provoz, u kterého by mohl být od obou stran rozumně očekáván nezávislý provoz leteckých služeb. Těmito podmínkami není dotčena možnost požádat Komisi o individuální výjimku podle článku 5 nařízení Rady (EHS) č. 3975/87 ([4]) naposledy pozměněného nařízením (EHS) č. 2410/92 ([5]), pokud podmínky nejsou splněny nebo pokud strany potřebují prodloužení trvání společného provozu. Individuální výjimku je důvodné udělit zejména tehdy, pokud strany chtějí využít možnosti přístupu k trhu vytvořené nařízením Rady (EHS) č. 2408/92 ([6]) tím, že společně provozují trasy, které nejsou ani nové, ani méně využité, ale jinak plní podmínky uvedeného nařízení;

(5) konzultace o tarifech osobní a nákladní dopravy mohou přispět k obecné přijatelnosti podmínek propojení ve prospěch leteckých dopravců i uživatelů letecké dopravy. Tyto konzultace však nesmějí jít dále než je usnadnění propojení. Nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby ([7]), je založeno na zásadě volné tvorby cen, a proto zvyšuje možnost cenové soutěže v letecké dopravě. Hospodářská soutěž proto nemůže být vyloučena konzultacemi o tarifech za pravidelnou osobní a nákladní dopravu. Tyto konzultace mohou být proto v současné době povoleny, pokud jsou omezeny na tarify, které zvyšují současné propojení linek, pokud je účast na těchto konzultacích nepovinná, pokud nevedou k dohodě o tarifech nebo souvisejících podmínkách, pokud na ně v zájmu průhlednosti může Komise

([1]) Úř. věst. L 374, 31.12.1987, s. 9.
([2]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 19.
([3]) Úř. věst. C 253, 30.9.1992, s. 5.
([4]) Úř. věst. L 374, 31.12.1987, s. 1.
([5]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 18.
([6]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8.
([7]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15.

a dotčené členské státy vyslat pozorovatele a pokud jsou zúčastnění letečtí dopravci v mechanismu konzultací zavázáni k propojení se všemi ostatními zúčastněnými dopravci za tarify uplatňované přepravujícími leteckými společnostmi pro projednávanou kategorii tarifů;

komise znovu zhodnotí důsledky konzultací o tarifech na cenovou soutěž na základě nařízení (EHS) č. 2409/92 s ohledem na vývoj letecké dopravy ve Společenství a může popřípadě učinit změny ve výjimkách během jejich platnosti;

(6) dohody o přidělování volných letištních časů na letištích a tvorba letových řádů letišť mohou zlepšit využití kapacit letadel a vzdušného prostoru, usnadnit řízení letového provozu a pomoci rozšířit nabídku služeb letecké dopravy z letiště. Pokud však nemá být hospodářská soutěž vyloučena, musí zůstat možný vstup na přetížená letiště. Aby se poskytl uspokojivý stupeň zabezpečení a průhlednosti, může být taková dohoda přijata pouze tehdy, pokud se všichni příslušní letečtí dopravci mohou účastnit jednání a přidělování je prováděno na nediskriminačním a průhledném základě;

(7) podle článku 4 nařízení (EHS) č. 3976/87 se toto nařízení vztahuje se zpětnou působností na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, které existovaly ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, pokud splňují podmínky pro výjimky stanovené tímto nařízením;

(8) podle článku 7 nařízení (EHS) č. 3976/87 má toto nařízení také upřesnit okolnosti, za kterých může Komise v konkrétních případech zrušit blokovou výjimku;

(9) nejsou třeba žádosti podle článků 3 nebo 5 nařízení (EHS) č. 3975/87 u dohod bez dalšího vyňatých na základě tohoto nařízení. Pokud však existují skutečné pochybnosti, mohou podniky požádat Komisi, aby prohlásila, zda jsou jejich dohody s tímto nařízením v souladu;

(10) tímto nařízením není dotčeno použití článku 86 Smlouvy,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

HLAVA I

BLOKOVÉ VÝJIMKY

Článek 1

V souladu s čl. 85 odst. 3 Smlouvy a s výhradou podmínek stanovených v nařízení se prohlašuje, že čl. 85 odst. 1 Smlouvy se nevztahuje na dohody mezi podniky v odvětví letecké dopravy, rozhodnutí sdružení těchto podniků a jednání ve vzájemné shodě mezi těmito podniky, jejichž cílem je:

— společné plánování a koordinace letových řádů mezi letišti Společenství,

— společný provoz letecké dopravy podle letového řádu na nové nebo málo vytížené trase mezi letišti Společenství,

— provádění konzultací o tarifech pro přepravu cestujících s jejich zavazadly a zboží na pravidelných leteckých trasách mezi letišti Společenství,

— přidělování volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť, pokud se týkají leteckých služeb mezi letišti Společenství.

HLAVA II

ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY

Článek 2

Zvláštní podmínky pro společné plánování a koordinaci letových řádů

Výjimka týkající se společného plánování a koordinace letových řádů se použije pouze při splnění těchto podmínek:

a) plánování a koordinace slouží

   i) k zajištění, prostřednictvím nezávazných dohod, dostatečné nabídky služeb v méně vytížených obdobích dne, méně vytížených obdobích sezóny nebo na méně vytížených trasách nebo

   ii) ke stanovení, prostřednictvím závazných dohod, letových řádů, které usnadní propojení stávajících služeb mezi účastníky při přepravě cestujících nebo zboží a minimální kapacity k tomu nezbytné;

b) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nezahrnují závazky přímo ani nepřímo omezovat kapacity poskytované účastníkům ani rozdělení kapacit;

c) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nebrání dopravcům podílejícím se na plánování a koordinaci zavádět doplňkové služby, aniž by byli sankcionováni a aniž by bylo nezbytné schválení ostatních účastníků;

d) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nebrání dopravcům odstoupit od plánování a koordinace pro budoucí sezóny, aniž by byli sankcionování, na základě výpovědi s výpovědní dobou ne delší než tři měsíce;

e) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nemají za cíl ovlivňovat letové řády přijaté dopravci, kteří se na nich nepodílejí.

Článek 3

Zvláštní podmínky pro společný provoz

Výjimka týkající se společného provozu letecké dopravy se použije pouze při splnění těchto podmínek:

a) společný provoz se týká podílení se jednoho leteckého dopravce na nákladech a příjmech jiného leteckého dopravce s ohledem na pravidelnou leteckou službu, kterou provozuje;

b) i) neexistovala přímá letecká přeprava mezi oběma dotyčnými letišti čtyři přepravní sezóny předcházející společnému provozu;

ii) kapacita trasy, na kterou se vztahuje společný provoz, nepřesahuje 30 000 míst ročně v každém směru nebo v případě tras delších než 750 km, na kterých je přímé letecké spojení provozováno nejvýše dvakrát denně, 60 000 míst ročně v každém směru;

c) letecký dopravce provozující letecké služby nabízí kromě společně provozovaných služeb na jednom z dotyčných letišť kapacitu do 90 000 míst ročně;

d) příjmy z letecké dopravy v územní působnosti tohoto nařízení pro leteckého dopravce provozujícího letecké služby a jakéhokoliv jiného dopravce, který přímo nebo nepřímo drží většinový podíl na provozujícím leteckém dopravci, nepřesahují ročně 400 milionů ECU;

e) žádné straně není bráněno provozovat doplňkové služby letecké dopravy na vlastní účet mezi oběma dotyčnými letišti nebo nezávisle stanovovat tarify, kapacity a letové řády těchto služeb;

f) trvání společného provozu nepřesahuje tři roky;

g) každá strana může ukončit společný provoz výpovědí s výpovědní dobou ne delší než tři měsíce před koncem přepravní sezóny.

Článek 4

Zvláštní ustanovení o konzultacích o tarifech osobní a nákladní dopravy

1. Výjimka týkající se konání konzultací o tarifech osobní a nákladní dopravy se použije pouze při splnění těchto podmínek:

a) účastníci projednávají pouze tarify placené uživateli letecké dopravy přímo podílejícímu se leteckému dopravci nebo jeho oprávněnému zástupci za pravidelnou přepravu cestujících nebo přepravu zboží mezi letišti, jakož i podmínky vztahující se k těmto tarifům. Konzultace se nesmějí týkat kapacity, pro kterou jsou tyto tarify stanoveny;

b) konzultace vedou k vzájemnému propojení, tj. uživatel letecké dopravy musí být schopen s ohledem na typy tarifů nebo sezóny, které byly předmětem konzultací,

i) kombinovat na jeden přepravní doklad službu, která byla předmětem konzultací, se službami na stejných nebo spojovacích trasách provozovaných jinými leteckými dopravci, přičemž tarify a podmínky stanoví letecká společnost provádějící přepravu, a

ii) pokud to povolují podmínky týkající se počáteční rezervace, změnit rezervaci služby, která byla předmětem konzultací, na službu na téže trase prováděné jiným dopravcem za tarify a podmínky uplatňované jiným leteckým dopravcem,

za předpokladu, že letecký dopravce může odmítnout povolit takové kombinace a změny rezervace z objektivních a nediskriminačních důvodů technické nebo obchodní povahy, zejména pokud má letecký dopravce provádějící přepravu pochybnosti o platební schopnosti dopravce, který by vybíral platby za tuto přepravu; v tom případě to musí být tomuto leteckému dopravci sděleno písemně;

c) tarify pro cestující nebo zboží, které jsou předmětem konzultací, uplatňují zúčastnění letečtí dopravci bez diskriminace na základě státní příslušnosti cestujícího nebo místa bydliště ve Společenství nebo na základě původu zboží v rámci Společenství;

d) účast na konzultacích je volitelná a otevřená pro kteréhokoli leteckého dopravce, který provozuje nebo zamýšlí provozovat přímé nebo nepřímé letecké služby na dané trase;

e) konzultace nejsou pro účastníky závazné, tj. účastníkům zůstává po konzultacích právo jednat nezávisle, pokud jde o tarify osobní a nákladní dopravy;

f) konzultace nevedou k dohodě o odměnách zástupců nebo jiných prvků projednávaných tarifů;

g) pokud je požadováno oznamování tarifů, oznamuje každý účastník jednotlivě každý tarif, který nebyl předmětem konzultací s příslušnými orgány dotyčných členských států, sám nebo prostřednictvím svého zástupce nebo svého obchodního zástupce.

2. a) Komise a dotyčné členské státy mají právo vysílat na konzultace o tarifech pozorovatele. Za tímto účelem jsou letečtí dopravci povinni oznámit dotyčným členským státům a Komisi současně s účastníky dobu, místo a předmět těchto konzultací, a to nejméně deset dní předem.

b) Toto oznámení se provádí

i) dotyčným členským státům postupy, které stanoví dotyčné orgány těchto členských států;

ii) Komisi postupy, které budou zveřejněny v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

c) Podrobná zpráva o těchto konzultacích musí být Komisi předložena zúčastněnými leteckými dopravci nebo jejich jménem ve stejné době jako účastníkům, avšak ne později než šest týdnů po těchto konzultacích.

Článek 5

Zvláštní podmínky týkající se přidělování volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť

1. Výjimka týkající se přidělování volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť se použije pouze při splnění těchto podmínek:

a) konzultace vedoucí k přidělení volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť jsou otevřeny pro všechny letecké dopravce, kteří projeví o volné letištní časy, které jsou předmětem konzultací, zájem;

(b) pravidla přednosti jsou stanovena bez diskriminace, tj. netýkají se ani přímo ani nepřímo totožnosti ani státní příslušnosti dopravce ani kategorií služeb, berou v úvahu omezení pravidel rozdělení letecké dopravy stanovené příslušnými vnitrostátními nebo mezinárodními orgány a potřebu uživatelů a příslušného letiště. S výhradou písmene d) mohou tato pravidla přednosti vzít v úvahu práva nabytá leteckými dopravci používáním určitých letištních časů v odpovídající předchozí sezóně;

c) pravidla přednosti jednou stanovená jsou na žádost dostupná kterékoliv zúčastněné straně;

d) nově vstupujícím ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ([1]) je přiděleno 50 % nově vytvořených nebo nevyužitých letištních časů a letištních časů, kterých se dopravci během sezóny nebo na jejím konci vzdali nebo které se stanou jinak dostupnými, pokud nově vstupující žádají o volné letištní časy;

e) letečtí dopravci účastnící se konzultací mají nejpozději v době konzultací přístup k údajům týkajícím se:

— stávajících letištních časů leteckých společností v časovém pořadí pro všechny letecké dopravce na letišti,

— vyžádaných letištních časů (počáteční vyžádání) podle leteckých dopravců v časovém pořadí pro všechny letecké dopravce,

— přidělených volných letištních časů a nevyřízených žádostí o přidělení volných letištních časů pro letecké dopravce v časovém pořadí podle leteckých dopravců pro všechny letecké dopravce,

— zbývajících nevyužitých letištních časů,

— úplných podrobností o použitých kritériích pro přidělování.

Je-li žádost o přidělení volných letištních časů zamítnuta, má dotyčný letecký dopravce nárok na odůvodnění.

2. a) Komise a dotyčné členské státy mají právo vysílat na konzultace o přidělování volných letištních časů a stanovení letištních letových řádů konané v souvislosti s mnohostranným zasedáním před každou sezónou pozorovatele. Za tímto účelem jsou letečtí dopravci povinni oznámit dotyčným členským státům a Komisi současně s účastníky dobu, místo a předmět těchto konzultací, a to nejméně deset dní předem.

b) Toto oznámení se provádí:

i) dotyčným členským státům postupy, které stanoví dotyčné orgány těchto členských států,

ii) Komisi postupy, které budou zveřejněny v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

HLAVA III

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 6

Zrušení blokové výjimky

Komise může zrušit blokovou výjimku podle tohoto nařízení v souladu s článkem 7 nařízení (EHS) č. 3976/87, pokud

([1]) Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

v určitém případě zjistí, že dohoda, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě vyňaté podle tohoto nařízení má proto určité účinky neslučitelné s podmínkami stanovenými v čl. 85 odst. 3 Smlouvy nebo jsou zakázány článkem 86 Smlouvy, zejména pokud

i) neexistuje účinná cenová soutěž na jakékoliv trase nebo skupině tras, na které se vztahovaly konzultace o tarifech. V tom případě se výhoda z tohoto nařízení odejme těm leteckým dopravcům, kteří se podíleli na konzultacích o tarifech pro dané trasy;

ii) letecká služba společně provozovaná podle článku 3 není vystavena přímo ani nepřímo účinné hospodářské soutěži dopravních služeb mezi dvěma spojenými letišti nebo sousedními letišti nebo jinými druhy dopravy, které nabízejí rychlost, pohodlí a ceny srovnatelné s leteckou dopravou mezi městy obsluhovanými oběma dotyčnými letišti. V tom případě se výhoda z tohoto nařízení odejme s ohledem na dotyčnou společně provozovanou přepravu;

iii) použití článku 5 neumožnilo nově vstupujícím získat takové letištní časy, jaké mohou být požadovány na přetížených letištích, aby se stanovily letové řády, které by těmto dopravcům umožnily účinně soutěžit s dopravci již provozujícími jakoukoliv trasu na letiště a z něj, a hospodářská soutěž na těchto trasách je tímto podstatně narušena. V tom případě se výhoda z tohoto nařízení odejme s ohledem na přidělování volných letištních časů na daném letišti.

Článek 7

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. července 1993.

Je použitelné do dne 30. června 1998.

Toto nařízení se vztahuje se zpětnou působností na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, které existovaly ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, od okamžiku, kdy byly splněny podmínky pro použití tohoto nařízení.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 25. června 1993.

Za Komisi

Karel VAN MIERT

člen Komise