31993R1617

A BIZOTTSÁG 1617/93/EGK RENDELETE

(1993. június 25.)

a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a menetrendek közös tervezésére és összehangolására, a közös üzemeltetésre, a menetrend szerinti légijáratok személyszállítási és árufuvarozási díjtételeiről szóló konzultációkra és a repülőtéri résidőkiosztásra vonatkozó megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 2411/92/EGK rendelettel ([1]) módosított, a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a légi közlekedési ágazatban fennálló megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira vonatkozó alkalmazásáról szóló, 1987. december 14-i 3976/87/EGK tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 2. cikkére,

e rendelet tervezetének ([3]) közzétételét követően,

a légi közlekedési ágazaton belüli megállapodásokkal és gazdasági erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

(1) A 3976/87/EGK rendelet felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy a Szerződés 85. cikkének (3) bekezdését rendeleti úton alkalmazza a légi közlekedési szolgáltatások nyújtásához közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó megállapodások, döntések vagy összehangolt magatartások egyes csoportjaira.

(2) A menetrendek közös tervezésére és összehangolására, a közös üzemeltetésre, a díjtételekről szóló konzultációkra és a repülőtéri résidőkiosztásra vonatkozó megállapodások, döntések vagy összehangolt magatartások korlátozhatják a versenyt, és befolyásolhatják a tagállamok közötti kereskedelmet.

(3) Egy légi szolgáltatás menetrendjének közös tervezése és összehangolása segíthet a szolgáltatásoknak kevésbé forgalmas napszakokban, kevésbé forgalmas időszakokban és kevésbé forgalmas útvonalakon történő fenntartásában, továbbá segíthet a csatlakozások kialakításában, ami a légi szállítás igénybe vevői számára is előnyös. A különjáratokra vonatkozó rendelkezések azonban nem tartalmazhatnak olyan kikötéseket, amelyek a többi fél hozzájárulását követelik meg, vagy bírságot szabnak ki. A megállapodásokban rendelkezni kell arról, hogy a felek azokat ésszerűen rövid felmondási idő mellett felmondhassák.

(4) Azok a megállapodások, amelyek keretében egy kisebb légitársaság egy másik légitársaságtól marketing- és pénzügyi támogatást kap, segíthetik a kisebb légitársaságot abban, hogy új vagy kevésbé forgalmas útvonalakon üzemeltessen légijáratokat. Azonban az e cél eléréséhez nem feltétlenül szükséges korlátozások elkerülése érdekében az ilyen közös üzemeltetést arra az időtartamra kell korlátozni, amely a megfelelő kereskedelmi pozíció eléréséhez szükséges. Nem kerülhet sor csoportmentesítésre olyan közös üzemeltetés tekintetében, amely esetében mindkét féltől ésszerűen elvárható lenne a légijárat önálló üzemeltetése. Az ilyen feltételek nem sértik azt a lehetőséget, hogy adott esetben, a legutóbb a 2410/92/EGK rendelettel ([4]) módosított 3975/87/EGK tanácsi rendelet 5. cikke ([5]) alapján, egyedi mentesség iránti kérelem benyújtására kerüljön sor abban az esetben, ha a feltételek nem teljesülnek, vagy ha a feleknek meg kell hosszabbítaniuk a közös üzemeltetés időtartamát. Egyedi mentesség adható különösen abban az esetben, ha a felek közös üzemeltetés keretében kívánják kihasználni a 2408/92/EGK tanácsi rendelet ([6]) által bevezetett piacra jutási lehetőségeket olyan útvonalakon, amelyek nem újak és nem is kevésbé forgalmasak, de egyéb tekintetben kielégítik az e rendeletben meghatározott feltételeket.

(5) A személyszállítási és árufuvarozási díjtételekről szóló konzultációk hozzájárulhatnak a vonalközi vitel- és fuvardíjak általános elfogadásához, ami mind a légi fuvarozók, mind a légi szállítás igénybe vevői számára előnyös. Azonban a konzultációk célja nem lehet több, mint a vonalközi forgalom megkönnyítése. A légijáratok vitel- és fuvardíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendelet ([7]) a szabad árszabás elvén alapszik, és ezért növeli az árverseny lehetőségét a légi közlekedésben. Ennélfogva ezek a konzultációk nem szüntethetik meg a versenyt. Ezért jelenleg megengedhetők a személyszállítási és árufuvarozási díjtételekre vonatkozó konzultációk a légi fuvarozók között, feltéve hogy azok olyan vitel- és fuvardíjakra korlátozódnak, amelyek tényleges vonalközi forgalmat eredményeznek, továbbá feltéve, hogy az ilyen konzultációkon való rész-

([1]) HL L 240., 1992.8.24., 19. o.
([2]) HL L 374., 1987.12.31., 9. o.
([3]) HL C 253., 1992.9.30., 5. o.
([4]) HL L 240., 1992.8.24., 18. o.
([5]) HL L 374., 1987.12.31., 1. o.
([6]) HL L 240., 1992.8.24., 8. o.
([7]) HL L 240., 1992.8.24., 15. o.

vétel nem kötelező, hogy ezek nyomán nem jönnek létre vitel- és fuvardíjakról vagy ezekhez kapcsolódó feltételekről szóló megállapodások, hogy az átláthatóság érdekében a Bizottság és az érintett tagállamok megfigyelőket küldhetnek a konzultációkra, és hogy a konzultációs mechanizmusban részt vevő légi fuvarozók kötelesek az összes többi érintett fuvarozóval vonalközi forgalmat kialakítani a szóban forgó viteldíj-kategóriában fuvarozó légitársaság által alkalmazott viteldíj szerint.

A Bizottság újraértékeli a viteldíjakra vonatkozó konzultációknak az árversenyre gyakorolt hatását a 2409/92/EGK rendelet érvényesülésének és a közösségi légi közlekedési ágazat fejlődésének figyelembevételével, valamint a mentességet annak időtartama alatt megfelelően megváltoztathatja.

(6) A repülőtéri résidőkiosztásról és a menetrend meghatározásáról szóló megállapodások javíthatják a repülőtéri kapacitás és a légtér kihasználását, megkönnyíthetik a légi forgalom irányítását, és segíthetik a repülőterek által nyújtott légi közlekedési szolgáltatások elosztását. Azonban a verseny fenntartása érdekében továbbra is biztosítani kell a túlterhelt repülőterekre való belépés lehetőségét. A kielégítő mértékű biztonság és átláthatóság érdekében az említett megállapodások csak akkor fogadhatók el, ha minden érintett légi fuvarozó részt vehet a tárgyalásokban, továbbá a kiosztást megkülönböztetés nélkül és átlátható módon végzik.

(7) A 3976/87/EGK rendelet 4. cikkének megfelelően e rendeletet visszamenőleges hatállyal alkalmazni kell az e rendelet hatálybalépésekor fennálló megállapodásokra, döntésekre és összehangolt magatartásokra, feltéve hogy azok megfelelnek a mentességre vonatkozóan e rendeletben megállapított feltételeknek.

(8) A 3976/87/EGK rendelet 7. cikkének megfelelően e rendeletnek meg kell határoznia azokat a körülményeket, amelyek között a Bizottság egyedi esetekben visszavonhatja a csoportmentességet.

(9) Az e rendelet által automatikusan mentesített megállapodások tekintetében a 3975/87/EGK rendelet 3. vagy 5. cikke szerinti kérelemre nincs szükség. Ha azonban valós kétség merül fel, a vállalkozások felkérhetik a Bizottságot arra, hogy nyilatkozzon arról, hogy megállapodásaik e rendeletnek megfelelnek-e.

(10) E rendelet nem sérti a Szerződés 86. cikkének alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. CÍM

CSOPORTMENTESÍTÉS

1. cikk

A Szerződés 85. cikkének (3) bekezdése alapján és e rendelet rendelkezéseire is figyelemmel, a Szerződés 85. cikkének (1) pontja nem alkalmazható a légi közlekedési ágazat vállalkozásai közötti olyan megállapodásokra, továbbá az ilyen vállalkozások társulásainak olyan döntéseire, és az ilyen vállalkozások közötti olyan összehangolt magatartásokra, amelyek a következő célok közül egyet vagy többet kívánnak megvalósítani:

– egy közösségi repülőterek közötti légijárat menetrendjének közös tervezése és összehangolása,

– egy menetrend szerinti légijárat közös üzemeltetése közösségi repülőterek közötti új, vagy kevésbé forgalmas útvonalon,

– közösségi repülőterek közötti menetrend szerinti légijáratokon alkalmazandó, poggyászszállítást is magában foglaló személyszállítás díjtételeire és az árufuvarozás díjtételeire vonatkozó konzultációk megtartása,

– résidőkiosztás és repülőtéri menetrend meghatározása, amennyiben ez érinti a közösségi repülőterek közötti légijáratokat.

II. CÍM

KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

2. cikk

A menetrendek közös tervezésére és összehangolására vonatkozó különleges rendelkezések

Egy légijárat menetrendjének közös tervezésére és összehangolására vonatkozó mentességet kizárólag akkor lehet alkalmazni, ha a következő feltételek teljesülnek:

a) a tervezés és összehangolás célja:

   i. nem kötelező erejű megállapodás keretében biztosítani a járatok kielégítő kínálatát a kevésbé forgalmas napszakokban, kevésbé forgalmas időszakokban és kevésbé forgalmas útvonalakon; vagy

   ii. kötelező erejű megállapodás keretében olyan menetrendeket kidolgozni, amelyek megkönnyítik a résztvevők által üzemeltetett járatok között a személyszállítás és árufuvarozás keretében a vonalközi csatlakozást, továbbá elősegítik az ilyen menetrendekhez szükséges minimális kapacitás biztosítását;

b) a megállapodások, döntések és összehangolt magatartások nem tartalmaznak a résztvevők által nyújtandó kapacitás közvetlen vagy közvetett korlátozására, vagy kapacitásfelosztásra vonatkozó kötelezettségvállalást;

c) a megállapodások, döntések és összehangolt magatartások nem akadályozzák meg, hogy a tervezésben és összehangolásban részt vevő fuvarozók további járatokat vezessenek be anélkül, hogy szankciónak lennének kitéve és anélkül, hogy a többi résztvevő jóváhagyását meg kellene szerezniük;

d) a megállapodások, döntések és összehangolt magatartások nem akadályozzák meg, hogy a fuvarozók a jövőbeli időszakokra vonatkozóan, anélkül hogy szankciónak lennének kitéve, legfeljebb három hónapos felmondási idő mellett beszüntessék a tervezésben és összehangolásban való részvételüket;

e) a megállapodásoknak, döntéseknek és összehangolt magatartásoknak nem célja, hogy az azokban részt nem vevő fuvarozók által elfogadott menetrendeket befolyásolják.

3. cikk

A közös üzemeltetésre vonatkozó különleges rendelkezések

Egy légijárat közös üzemeltetésére vonatkozó mentességet csak akkor lehet alkalmazni, ha teljesülnek a következő feltételek:

a) a közös üzemeltetés célja az, hogy egy légi fuvarozó megossza egy másik légi fuvarozóval ez utóbbi kiadásait és bevételeit az utóbbi által üzemeltetett, menetrend szerinti légijárat tekintetében;

b) i. a közös üzemeltetést megelőző négy menetrendi időszak folyamán nem volt közvetlen légijárat a két érintett repülőtér között; vagy

ii. a közös üzemeltetés által érintett útvonalon a kapacitás nem haladja meg irányonként az évi 30 000 férőhelyet; ez a kapacitás megkétszereződhet olyan, 750 kilométernél hosszabb útvonalakon, amelyeken naponta legfeljebb két közvetlen légijárat üzemel;

c) a légijáratot üzemeltető légi fuvarozó, a közösen üzemeltetett légijárat mellett, az érintett repülőterek valamelyikén legfeljebb évi 90 000 férőhelyes kapacitást kínál;

d) a légijáratot üzemeltető légi fuvarozónak és ezen üzemeltető légi fuvarozó vállalkozásban, közvetlenül vagy közvetetten, többségi részesedéssel rendelkező bármely más légi fuvarozónak az e rendelet területi hatálya alá tartozó területen folyó légi közlekedésből származó bevételei nem haladják meg az évi 400 millió ECU-t;

e) egyik fél sincs akadályozva abban, hogy a két érintett repülőtér között saját nevében további légijáratokat üzemeltessen, és az ilyen légijáratok viteldíját, kapacitását és menetrendjét szabadon megállapítsa;

f) a közös üzemeltetés időtartama nem haladja meg a három évet;

g) bármelyik fél legfeljebb három hónapos felmondási idő mellett, a menetrendi időszak végétől kezdődő hatállyal felmondhatja a közös üzemeltetésben való részvételét.

4. cikk

A személyszállítási és árufuvarozási díjtételekről szóló konzultációkra vonatkozó különleges rendelkezések

(1) A személyszállítási és árufuvarozási díjtételekről szóló konzultációk megtartására vonatkozó mentességet csak akkor lehet alkalmazni, ha teljesülnek a következő feltételek:

a) a résztvevők kizárólag a viteldíjakról és fuvardíjakról folytatnak tárgyalást, amelyeket a légi szállítás igénybevevője közvetlenül egy részt vevő légi fuvarozó részére vagy annak meghatalmazott képviselője részére a menetrend szerinti járaton történő személyszállításért, illetőleg az árunak menetrend szerinti járaton repülőtértől repülőtérig történő szállításáért fizet, továbbá az ilyen vitel- és fuvardíjakkal kapcsolatos feltételekről. A konzultációk nem terjedhetnek ki a díjtételekhez kapcsolódó kapacitásra;

b) a konzultációk vonalközi forgalom kialakításához vezetnek, azaz a légi szállítás igénybe vevője számára a viteldíj-, illetőleg fuvardíj-kategóriák, valamint a konzultációk tárgyát képező menetrendi időszakok vonatkozásában lehetővé kell tenni azt, hogy:

i. a konzultációk tárgyát képező járat az azonos vagy csatlakozó útvonalon, más légi fuvarozó által üzemeltetett járatokkal ugyanazon menetjegyen illetőleg fuvarlevélen szerepeljen, és ezáltal az alkalmazandó viteldíjakat, fuvardíjakat és feltételeket a szállítást illetőleg fuvart végző légitársaság(ok) határozza, illetve határozzák meg; és

ii. amennyiben az első helyfoglalás feltételei azt lehetővé teszik, módosítsa a helyfoglalást a konzultációk tárgyát képező járatról egy másik légi fuvarozó által ugyanazon az útvonalon üzemeltetett járatra, amelyre vonatkozóan a viteldíjat, a fuvardíjat és a feltételeket az említett másik fuvarozó határozza meg;

feltéve hogy a légi fuvarozó objektív, nem diszkriminatív, műszaki vagy kereskedelmi jellegű okokra hivatkozva visszautasíthatja az ilyen összekapcsolás és helyfoglalásmódosítás engedélyezését, különösen olyan esetekben, ha a szállítást, illetőleg fuvart végző fuvarozó megkérdőjelezi annak a légi fuvarozónak a hitelképességét, amely a szóban forgó szállításért, illetőleg fuvarért a díjat beszedi; ilyen esetben a fenti tényről írásban kell értesíteni az utóbbi légi fuvarozót;

c) a konzultációk tárgyát képező, személyszállítási és árufuvarozási díjtételeket a részt vevő légi fuvarozók az utasok állampolgársága, Közösségen belüli lakóhelye, illetőleg az áruszállítmány Közösségen belüli eredete szerinti megkülönböztetés nélkül alkalmazzák;

d) a konzultációkon való részvétel önkéntes, és nyitott minden olyan légi fuvarozó számára, aki az érintett útvonalon közvetlen vagy közvetett járatokat üzemeltet, vagy kíván üzemeltetni;

e) a konzultációk a résztvevőkre nézve nem kötelező erejűek, azaz a konzultációkat követően a résztvevők fenntartják a jogot a személyszállítási és árufuvarozási díjtételek tekintetében önállóan történő eljárásra;

f) a konzultációk nem vonnak maguk után az ügynökök díjazására vagy a tárgyalt díjtételek más tényezőire vonatkozó megállapodást;

g) amennyiben a díjtételeket jóváhagyásra be kell jelenteni, minden résztvevő az érintett tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságainak egyedileg bejelent minden olyan díjtételt, amely nem képezi tárgyát a konzultációknak; a bejelentést végezheti saját maga, jegykiállítója vagy kereskedelmi ügynöke.

(2) a) A Bizottságnak és az érintett tagállamoknak joguk van megfigyelőket küldeni a díjtételre vonatkozó konzultációkra. E célból a légi fuvarozók legalább 10 nappal korábban ugyanolyan értesítést küldenek az érintett tagállamoknak és a Bizottságnak, mint a résztvevőknek, amely tartalmazza a konzultációk időpontját, helyszínét és tárgyát.

b) Ilyen értesítést kell küldeni:

i. az érintett tagállamok részére a hatáskörrel rendelkező hatóságaik által megállapítandó eljárásoknak megfelelően;

ii) a Bizottság részére az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* kihirdetendő eljárásoknak megfelelően.

c) E konzultációkról a Bizottság az érintett légi fuvarozók által vagy nevükben készített teljes körű jelentést kap, a jelentésnek a résztvevőkhöz való eljuttatásával egy időben, de legkésőbb a konzultációk megtartását követő hat héten belül.

5. cikk

A résidőkiosztásra és a repülőtéri menetrend meghatározására vonatkozó különleges rendelkezések

(1) A résidőkiosztásra és a repülőtéri menetrend meghatározására vonatkozó mentességet csak akkor lehet alkalmazni, ha teljesülnek a következő feltételek:

a) a résidőkiosztásra és a repülőtéri menetrend meghatározására vonatkozó konzultációk nyitottak minden olyan légi fuvarozó számára, aki nyilatkozott arról, hogy a konzultációk tárgyát képező résidők tekintetében érdekelt;

b) az elsőbbségi szabályokat megkülönböztetés nélkül kell megállapítani és közzétenni, vagyis azok sem közvetlenül, sem közvetetten nem függnek a fuvarozók személyazonosságától, állampolgárságától és a járat típusától, figyelembe veszik a hatáskörrel rendelkező nemzeti vagy nemzetközi hatóságok által megszabott korlátozásokat illetve a légi forgalom elosztásának általuk megállapított szabályait, és kellő figyelmet fordítanak az utazóközönség és az érintett repülőtér által támasztott igényekre. A d) pontra is figyelemmel az ilyen elsőbbségi szabályok megállapításakor figyelembe lehet venni a légi fuvarozók által a megfelelő előző menetrendi időszakban bizonyos résidők használata révén szerzett jogokat;

c) az elsőbbségi szabályok, megállapításuk után, kérésre minden érdekelt félnek rendelkezésére állnak;

d) a 95/93/EGK tanácsi rendelet ([1]) 2. cikkének b) pontjában meghatározott új belépőknek juttatják az újonnan kialakított vagy kihasználatlan résidők, továbbá valamely fuvarozó által a menetrendi időszak alatt vagy annak végén átadott vagy más módon elérhetővé vált résidők 50 %-át, feltéve hogy az ilyen új belépőknek még el nem bírált résidőkérelmei vannak;

e) a konzultációkon részt vevő légi fuvarozók legkésőbb a konzultáció időpontjában hozzáférhetnek a következő információkhoz:

– a korábbi résidők légitársaságok szerint, időrendi sorrendben, a repülőtéren üzemelő minden légi fuvarozó tekintetében,

– a kért résidők (eredeti kérelmek) légi fuvarozók szerint és időrendi sorrendben, minden légi fuvarozó tekintetében,

– a kiosztott résidők valamint a még el nem bírált résidőkérelmek egyedileg felsorolva, időrendi sorrendben, légi fuvarozók szerint és minden légi fuvarozó tekintetében,

– a fennmaradó, rendelkezésre álló résidők,

– a kiosztásnál alkalmazott kritériumok teljes és részletes ismertetése.

A résidő iránti kérelem elutasítása esetén az érintett légi fuvarozónak joga van nyilatkozatot kérni az elutasítás okairól.

(2) a) A Bizottságnak és az érintett tagállamoknak joguk van megfigyelőket küldeni a résidőkiosztásra és a repülőtéri menetrend meghatározására vonatkozó, az egyes menetrendi időszakok előtt többoldalú ülések keretében megtartott konzultációkra. E célból a légi fuvarozók legalább 10 nappal korábban ugyanolyan értesítést küldenek az érintett tagállamoknak és a Bizottságnak, mint a résztvevőknek, amely tartalmazza a konzultációk időpontját, helyszínét és tárgyát.

b) Ilyen értesítést kell küldeni:

i. az érintett tagállamok részére a hatáskörrel rendelkező hatóságaik által megállapítandó eljárásoknak megfelelően;

ii. a Bizottság részére az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* kihirdetendő eljárásoknak megfelelően.

III. CÍM

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

6. cikk

A csoportmentesség visszavonása

A Bizottság a 3976/87/EGK rendelet 7. cikke alapján visszavonhatja az e rendelet szerinti csoportmentességet, ha egy adott esetben azt állapítja meg, hogy egy e rendelet által mentesített

([1]) HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

megállapodásnak, döntésnek vagy összehangolt magatartásnak mégis olyan hatásai vannak, amelyek összeegyeztethetetlenek a Szerződés 85. cikkének (3) bekezdésében megállapított feltételekkel, vagy tiltottak a Szerződés 86. cikke szerint és különösen abban az esetben, ha:

i. nincs tényleges árverseny a díjtétel-konzultációk által érintett valamely útvonal vagy útvonalcsoport tekintetében. Ilyen esetben a szóban forgó útvonal vagy útvonal-csoport tekintetében azoktól a légi fuvarozóktól, amelyek az ilyen útvonalakra vonatkozó díjtételekről szóló konzultációkon részt vettek, az e rendelet által nyújtott mentességet vissza kell vonni;

ii. egy, a 3. cikk értelmében közösen üzemeltetett légijárat nincs tényleges versenyben a két összekapcsolt repülőtér vagy két, hozzájuk közeli repülőtér közötti, közvetlen vagy közvetett légijáratokkal vagy más, az összekapcsolt repülőterek által kiszolgált városok között üzemelő, a légi közlekedés által nyújtotthoz hasonló gyorsaságot, kényelmet és árakat kínáló egyéb közlekedési eszközzel. Ilyen esetben az e rendelet által nyújtott mentesség visszavonása a kérdéses, közösen üzemeltetett járatra vonatkozik;

iii. az 5. cikk alkalmazása nem tette lehetővé az új belépők számára olyan számú résidő megszerzését egy túlterhelt repülőtéren, amilyenre szükség volna annak érdekében, hogy olyan menetrendek legyenek összeállíthatók, amelyek révén e fuvarozók tényleges versenyben vehetnek részt a már működő fuvarozókkal a szóban forgó repülőtérről kiinduló és oda vezető bármely útvonalon, és ha ezáltal a verseny ezeken az útvonalakon jelentősen gyengül. Ilyen esetben az e rendelet által nyújtott mentesség visszavonása a kérdéses repülőtéren alkalmazott résidőkiosztásra vonatkozik.

7. cikk

Ez a rendelet 1993. július 1-jén lép hatályba.

Ezt a rendeletet 1998. június 30-ig kell alkalmazni.

Ezt a rendeletet alkalmazási feltételei teljesülésének időpontjától visszamenőleges hatállyal kell alkalmazni a hatálybalépésekor fennálló megállapodásokra, döntésekre és összehangolt magatartásokra.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 1993. június 25-én.

a Bizottság részéről

Karel VAN MIERT

a Bizottság tagja