31993R1617

L 155/18 *EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS* 1993 6 26

KOMISIJOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 1617/93

1993 m. birželio 25 d.

dėl Sutarties 85 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų grupių susitarimams ir suderintiems veiksmams, susijusiems su bendru tvarkaraščių planavimu ir derinimu, bendromis operacijomis, konsultacijomis dėl keleivių ir krovinių reguliariojo oro susisiekimo tarifų ir laiko tarpsnių paskirstymo oro uostuose

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 1987 m. gruodžio 14 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3976/87 dėl Sutarties 85 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų grupių susitarimams ir suderintiems veiksmams oro transporto sektoriuje [1] su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 2411/92 [2], ypač į jo 2 straipsnį,

paskelbusi šio reglamento projektą [3],

pasitarusi su Oro transporto susitarimų ir dominuojančių padėčių patariamuoju komitetu,

kadangi:

(1) Reglamentas (EEB) Nr. 3976/87 suteikia Komisijai teisę reglamentu taikyti Sutarties 85 straipsnio 3 dalį tam tikrų grupių susitarimams, sprendimams ir suderintiems veiksmams, tiesiogiai arba netiesiogiai susijusiems su oro transporto paslaugų teikimu.

(2) Susitarimai, sprendimai arba suderinti veiksmai, susiję su bendru tvarkaraščių planavimu ir derinimu, bendromis operacijomis, konsultacijomis dėl tarifų ir laiko tarpsnių paskirstymu oro uostuose, gali riboti konkurenciją ir įtakoti prekybą tarp valstybių narių.

(3) Bendras skrydžių tvarkaraščio planavimas ir derinimas gali padėti užtikrinti paslaugų teikimą ne taip apkrautu paros metu, ne taip apkrautu metu arba mažiau apkrautuose maršrutuose bei sukurti daugiau jungčių, taip padedant oro transporto vartotojams. Tačiau sąlygomis dėl papildomų skrydžių neturi būti reikalaujama kitų šalių patvirtinimo arba neturi būti numatytos piniginės baudos. Susitarimuose taip pat turi būti nurodyta, kad šalys gali jų atsisakyti, pranešusios apie tai iš anksto per pagrįstai trumpą laiką.

(4) Susitarimai, pagal kuriuos mažesnė oro transporto įmonė gauna iš kitos oro transporto įmonės rinkodaros ir finansinę paramą, gali padėti mažesnei oro transporto įmonei skraidyti naujais arba mažiau apkrautais maršrutais. Tačiau tam, kad būtų išvengta apribojimų, kurie nėra būtini siekiant to tikslo, tokių bendrų operacijų trukmė turi apsiriboti tokiu laiku, kuris būtinas įgyti pakankamą komercinį pagrindą. Bendrosios išimtys negali būti suteiktos bendroms operacijoms, jei yra rimto pagrindo manyti, kad abi šalys gali skraidyti savarankiškai. Šios sąlygos neturi pažeisti galimybės atitinkamais atvejais pateikti paraišką pagal Tarybos reglamento Nr. 3975/87 [4] su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 2410/92 [5] 5 straipsnį individualioms išimtims gauti, kai nesilaikoma sąlygų arba kai šalims reikia pratęsti bendros operacijos laiką. Individualios išimtys gali būti pateisinamos ypač tuo atveju, kai šalys pageidauja vykdyti bendras operacijas, pasinaudodamos rinkos prieinamumo galimybėmis, numatytomis Tarybos reglamente (EEB) Nr. 2408/92 [6], maršrutuose, kurie nėra nei nauji, nei mažiau apkrauti, tačiau kurie tenkina visas kitas tame reglamente numatytas sąlygas.

(5) Konsultacijos dėl keleivių ir krovinių vežimo tarifų gali prisidėti prie to, kad būtų visuotinai priimtos vežėjų kaitos sąlygos, naudingos tiek vežėjams, tiek oro transporto vartotojams. Tačiau konsultacijos privalo apsiriboti vežėjų kaitos skatinimu. 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų [7] yra pagrįstas laisva kainodara ir dėl to padidina kainų konkurenciją oro transporte. Todėl konkurencijos negalima eliminuoti. Dėl to vežėjų konsultacijos dėl keleivių ir krovinių vežimo tarifų šiuo metu gali būti leidžiamos, jei jos apsiriboja paslaugų kainomis ir tarifais, kurie sąlygoja vežėjų kaitą, jei dalyvavimas tose konsultacijose nėra privalomas, jei jose nesudaromi susitarimai dėl paslaugų kainų, tarifų arba su jais

[1] OL L 374, 1987 12 31, p. 9.
[2] OL L 240, 1992 8 24, p. 19.
[3] OL C 253, 1992 9 30, p. 5.
[4] OL L 374, 1987 12 31, p. 1.
[5] OL L 240, 1992 8 24, p. 18.
[6] OL L 240, 1992 8 24, p. 8.
[7] OL L 240, 1992 8 24, p. 15.

susijusių sąlygų, jei skaidrumo tikslais Komisija ir susijusios valstybės narės gali siųsti į jas savo stebėtojus ir jei konsultacijose dalyvaujantys oro vežėjai įsipareigoja priimti visų kitų oro transporto įmonių keleivius ir krovinius už sutartus tarifus, kuriuos vežanti oro transporto įmonė nustatė būtent to tarifo kategorijai.

Komisija iš naujo įvertins, kaip konsultacijos dėl tarifų įtakoja kainų konkurenciją, atsižvelgdama į Reglamentą (EEB) Nr. 2409/92 bei Bendrijos oro transporto sektoriaus plėtrą, ir kol galioja šis reglamentas, gali padaryti atitinkamų pakeitimų, susijusių su išimtimis.

(6) Susitarimai dėl laiko tarpsnių paskirstymo oro uostuose ir oro uostų tvarkaraščių sudarymo gali padėti geriau panaudoti oro uostų pajėgumus ir oro erdvę, palengvinti skrydžių valdymo kontrolę ir padėti išskirstyti laike skrydžius iš oro uosto. Tačiau jei konkurencija neturi būti panaikinama, turi būti palikta galimybė patekti į perpildytus oro uostus. Kad būtų garantuotas patenkinamas saugumas ir skaidrumas, tokie susitarimai gali būti priimtini tik tuo atveju, jei derybose gali dalyvauti visi suinteresuoti oro vežėjai ir jei laiko tarpsnis paskirstomas laikantis nediskriminuojančių ir skaidrių principų;

(7) Vadovaujantis Reglamento (EEB) Nr. 3976/87 4 straipsniu, šis reglamentas turėtų būti taikomas atgaline data susitarimams, sprendimams ir suderintiems veiksmams, kurie galioja šio reglamento įsigaliojimo dieną, jei jie atitinka šiame reglamente nustatytas išimties sąlygas.

(8) Laikantis Reglamento (EEB) Nr. 3976/87 7 straipsnio, šiame reglamente taip pat turėtų būti nurodytos aplinkybės, kuriomis Komisija gali atskirais atvejais panaikinti bendrąją išimtį.

(9) Nereikia pateikti jokių paraiškų pagal Reglamento (EEB) Nr. 3976/87 3 ir 5 straipsnius tiems susitarimams, kuriems šiuo reglamentu išimtys taikomos automatiškai. Tačiau kilus rimtoms abejonėms įmonės gali prašyti, kad Komisija pareikštų savo nuomonę dėl to, ar jų susitarimai atitinka šį reglamentą.

(10) Šis reglamentas nepažeidžia Sutarties 86 straipsnio taikymo,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I ANTRAŠTINĖ DALIS

IŠIMTYS

1 straipsnis

Vadovaujantis Sutarties 85 straipsnio 3 dalimi ir šio reglamento nuostatomis, šiuo dokumentu pareiškiama, kad Sutarties 85 straipsnio 1 dalis netaikoma oro transporto įmonių susitarimams, tokių įmonių asociacijų sprendimams ir tokių įmonių suderintiems veiksmams, kuriais siekiama vieno arba kelių iš toliau išvardytų tikslų:

— bendro oro susisiekimo tarp Bendrijos oro uostų tvarkaraščių planavimo ir derinimo,

— bendrų operacijų reguliariuoju oro susisiekimu naujuose arba nedidelio apkrovimo maršrutuose tarp Bendrijos oro uostų vykdymo,

— konsultacijų dėl keleivių ir jų bagažo bei krovinių, vežamų reguliariuoju oro susisiekimu iš vieno Bendrijos oro uosto į kitą, vežimo tarifų,

— laiko tarpsnių paskirstymo ir oro uostų tvarkaraščių sudarymo, jei tai susiję su oro susisiekimu tarp Bendrijos oro uostų.

II ANTRAŠTINĖ DALIS

SPECIALIOS NUOSTATOS

2 straipsnis

Specialios nuostatos dėl bendro tvarkaraščių planavimo ir derinimo

Išimtis dėl bendro oro susisiekimo tvarkaraščių planavimo ir derinimo taikoma tik tada, jei laikomasi šių sąlygų:

a) kai planavimo ir derinimo tikslas

   i) neįpareigojančiu susitarimu užtikrinti patenkinamą paslaugų teikimą ne taip užimtu paros metu, ne taip užimtu metu arba mažiau apkrautuose maršrutuose; arba

   ii) įpareigojančiu susitarimu sudaryti tvarkaraščius, kurie palengvins skrydžių jungtis tarp dalyvaujančių oro transporto įmonių keleiviams arba kroviniams vežti, ir numatyti minimalų keleivių vietų skaičių pagal tokius tvarkaraščius;

b) susitarimais, sprendimais ir suderintais veiksmais nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nėra ribojamos dalyvių numatytos pajėgumų galimybės arba dalijimasis jais;

c) susitarimais, sprendimais ir suderintais veiksmais vežėjams, dalyvaujantiems planuojant ir derinant, nedrausti teikti papildomas paslaugas, neskiriant jiems baudų bei iš jų nereikalaujant gauti kitų dalyvių pritarimą;

d) susitarimais, sprendimais ir suderintais veiksmais vežėjams netrukdoma nebaudžiamiems pasitraukti iš kitų sezonų planavimo bei derinimo, apie tai pranešus ne vėliau kaip prieš tris mėnesius;

e) susitarimais, sprendimais ir suderintais veiksmais nesiekiama įtakoti juose nedalyvaujančių vežėjų sudarytų ir patvirtintų tvarkaraščių.

3 straipsnis

Specialios nuostatos, taikomos bendroms operacijoms

Išimtis dėl oro susisiekimo bendrų operacijų taikoma tik tada, kai laikomasi šių sąlygų:

a) bendra operacija yra tokia, jog vienas oro vežėjas dalijasi su kitu oro vežėju pastarojo reguliaraus oro susisiekimo išlaidomis ir pajamomis;

b) i) visus keturis skrydžių sezonus iki bendrų operacijų pradžios tarp tų dviejų oro uostų nebuvo vykdomas tiesioginis oro susisiekimas; arba

ii) keleivių skaičius maršrute, kuriam taikoma bendra operacija, neturi viršyti 30 000 vietų per metus į kiekvieną pusę; šis vietų skaičius gali būti padvigubintas tuose maršrutuose, kurių ilgis yra didesnis kaip 750 kilometrų ir kuomet atliekami du tiesioginiai skrydžiai per dieną;

c) be bendrų oro susisiekimo operacijų, oro susisiekimą vykdantis oro vežėjas dar gali viename iš susijusių oro uostų papildomai pasiūlyti ne mažiau kaip 90 000 vietų per metus;

d) pajamos, kurias oro susisiekimą vykdantis oro vežėjas arba kiti vežėjai, tiesiogiai arba netiesiogiai valdantys veikiančios oro transporto įmonės kontrolinį akcijų paketą, gauna už vežimą oro transportu toje geografinėje teritorijoje, kuriai taikomas šis reglamentas, neviršija 400 milijonų ekiu per metus;

e) nei vienai šaliai netrukdoma savo sąskaita teikti papildomų oro susisiekimo tarp dviejų oro uostų paslaugų ir savarankiškai nustatyti tokių paslaugų tarifų, oro susisiekimo pajėgumų ir tvarkaraščių;

f) bendra operacija trunka ne ilgiau kaip trejus metus;

g) abi šalys gali nutraukti bendras operacijas, apie tai pranešusios ne vėliau kaip prieš tris mėnesius iki skrydžių sezono pabaigos.

4 straipsnis

Specialios nuostatos, susijusios su konsultacijomis dėl keleivių ir krovinių vežimo tarifų

1. Išimtis, susijusi su konsultacijomis dėl keleivių ir krovinių vežimo tarifų, taikoma tik tada, kai laikomasi šių sąlygų:

a) dalyviai aptaria tik keleivių bilietų kainas ir krovinių vežimo tarifus, kuriuos oro transporto vartotojai turi tiesiogiai sumokėti vežėjui – konsultacijų dalyviui arba jo įgaliotiesiems atstovams už keleivių vežimą arba už reguliariuoju oro susisiekimu vežamų krovinių pervežimą tiesiogiai iš vieno oro uosto į kitą, taip pat su tomis kainomis ir tarifais susijusias sąlygas. Konsultacijose nediskutuojama apie keleivių vietų, kurios parduodamos tokiais tarifais, skaičių;

b) konsultacijos skatina vežėjų kaitą, t. y., atsižvelgiant į keleivių ir krovinių tarifų rūšis ir į sezonus, kurie buvo aptarti konsultacijose, oro transporto vartotojai turi:

i) bendrame vežimo dokumente sujungti paslaugą, dėl kurios vyko konsultacijos, su paslaugomis, kurias tuo pačiu arba jungiamuoju maršrutu teikia kiti oro vežėjai, kai vežanti oro transporto įmonė (oro transporto įmonės) nustato taikytinas kainas, tarifus ir sąlygas;

ii) pakeisti, jei leidžia pirminio rezervavimo nustatytos sąlygos, rezervuotą paslaugą, dėl kurios vyko konsultacijos, į kito vežėjo paslaugą tuo pačiu maršrutu pagal pastarojo vežėjo taikomas kainas, tarifus ir sąlygas;

su sąlyga, kad oro vežėjas dėl objektyvių ir nediskriminuojančių techninio bei komercinio pobūdžio priežasčių gali neleisti tokio jungimo ir rezervavimo pakeitimo, ypač kai vežantis oro vežėjas abejoja vežėjo, kuris renka užmokestį už šį pervežimą, patikimumu; tokiu atveju antrajam vežėjui apie tai turi būti pranešta raštu;

c) konsultacijose dalyvaujantys vežėjai taiko jose aptartus keleivių ir krovinių vežimo tarifus lygiateisiškumo pagrindu, neatsižvelgdami į keleivio pilietybę, gyvenamąją vietą arba į krovinio kilmės vietą Bendrijoje;

d) dalyvavimas konsultacijose nėra privalomas ir yra prieinamas visiems oro vežėjams, kurie teikia arba ketina teikti tiesiogines ar netiesiogines paslaugas konkrečiu maršrutu;

e) konsultacijos dalyviams nėra privalomos, t. y., po konsultacijų dalyviai išsaugo teisę savarankiškai nustatyti keleivių ir krovinių vežimo tarifus;

f) konsultacijų metu nėra tariamasi dėl atlygio įgaliotiesiems atstovams arba dėl kitų aptariamų tarifų elementų;

g) jei reikalaujama registruoti tarifus, kiekvienas dalyvis tos valstybės narės kompetentingoje institucijoje atskirai registruoja kiekvieną tarifą, dėl kurio nebuvo konsultuojamasi; jis gali tai atlikti pats arba per savo registravimo ar prekybos atstovą.

2. a) Komisija ir suinteresuotos valstybės narės turi teisę siųsti savo stebėtojus į konsultacijas dėl tarifų. Tuo tikslu, likus ne mažiau kaip 10 dienų iki konsultacijų pradžios, vežėjai ir dalyviams, ir suinteresuotoms valstybėms narėms bei Komisijai išsiunčia tokį patį pranešimą apie konsultacijų datą, vietą ir dalyką;

b) toks pranešimas pateikiamas:

i) suinteresuotoms valstybėms narėms tų valstybių narių kompetentingų institucijų nustatyta tvarka;

ii) ii) Komisijai *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* paskelbta tvarka;

c) visą šių konsultacijų ataskaitą Komisijai pateikia dalyvaujantys vežėjai arba ji pateikiama jų vardu tuo pačiu metu kaip ir dalyviams, bet ne vėliau, kaip praėjus šešioms savaitėms nuo konsultacijų pradžios.

5 straipsnis

Specialios nuostatos dėl laiko tarpsnių paskirstymo ir oro uostų tvarkaraščių sudarymo

1. Išimtis dėl laiko tarpsnių paskirstymo ir oro uostų tvarkaraščių sudarymo taikoma tik tuo atveju, jei laikomasi šių sąlygų:

a) konsultacijose dėl laiko tarpsnių paskirstymo ir oro uostų tvarkaraščių sudarymo gali dalyvauti visi vežėjai, pareiškę norą gauti informaciją apie konsultacijose aptariamą laikotarpį;

b) taisyklės dėl pirmenybės nustatomos ir taikomos nediskriminaciniu principu, t. y., jos nėra nei tiesiogiai, nei netiesiogiai susijusios su vežėjo tapatybe ar pilietybe, ar paslaugos kategorija, atsižvelgiant į kompetentingų nacionalinių arba tarptautinių institucijų nustatytus apribojimus arba skrydžių paskirstymo taisykles, jos reikiamai atsižvelgia į keleivių poreikius bei konkretaus oro uosto poreikius. Vadovaujantis d punktu, tokiose taisyklėse dėl pirmenybės gali būti atsižvelgta į vežėjų įgytas teises atitinkamą ankstesnį sezoną naudojantis konkrečiu laiko tarpsniu;

c) c) nustatytos taisyklės dėl pirmenybės yra prieinamos bet kuriai suinteresuotai šaliai, jai to konkrečiai paprašius;

d) Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 ([1]) 2 straipsnio b dalyje apibūdintiems naujiems vežėjams skiriama 50 % naujai sukurto arba nenaudojamo laiko tarpsnio, taip pat laiko tarpsnio, kurio vežėjas atsisakė sezono metu arba sezonui nepasibaigus arba kuris tapo prieinamas kitokiu būdu, jei nauji vežėjai yra pateikę prašymus dėl laiko tarpsnio paskirstymo, kurie dar nėra patenkinti;

e) konsultacijose dalyvaujantys oro transporto vežėjai ne vėliau kaip konsultacijų metu gali naudotis informacija apie:

— visų vežėjų ankstesnius tame oro uoste laiko tarpsnius chronologine tvarka

— visų vežėjų pateiktus prašymus dėl laiko tarpsnių (pirminės paraiškos) chronologine tvarka,

— chronologine tvarka pagal oro vežėjų oro vežėjams paskirstytus laiko tarpsnius ir atskirai apie nepatenkintus prašymus,

— likusius laiko trapsnius,

— visus duomenis, naudojamus paskirstant laiko tarpsnius.

Jei prašymas dėl laiko tarpsnių paskirstymo nepatenkinamas, suinteresuotas vežėjas turi teisę sužinoti to priežastis.

2. a) Į prieš kiekvieno sezono pradžią vykstančias daugiašales konsultacijas dėl laiko tarpsnių paskirstymo ir oro uostų tvarkaraščių sudarymo Komisija ir suinteresuotos valstybės narės turi teisę siųsti savo stebėtojus. Tuo tikslu, likus ne mažiau kaip 10 dienų iki konsultacijų pradžios, vežėjai ir dalyviams, ir suinteresuotoms valstybėms narėms bei Komisijai išsiunčia tokį patį pranešimą apie konsultacijų datą, vietą ir dalyką;

b) toks pranešimas pateikiamas:

i) suinteresuotoms valstybėms narėms tų valstybių narių kompetentingų institucijų nustatyta tvarka;

ii) Komisijai *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* paskelbta tvarka.

III ANTRAŠTINĖ DALIS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

6 straipsnis

Bendrųjų išimčių panaikinimas

Laikydamasi Reglamento (EEC) Nr. 3976/87 7 straipsnio, Komisija gali panaikinti šiuo reglamentu numatytą bendrąją išimtį, jei konkrečiu atveju ji nustato, kad susitarimas, sprendimas

([1]) OL L 14, 1993 1 22, p. 1.

arba suderinti veiksmai, kuriems šiuo reglamentu suteikiamos išimtys, vis tik turi tam tikrą poveikį, nesuderinamą su Sutarties 85 straipsnio 3 dalies sąlygomis, arba jei juos draudžia Sutarties 86 straipsnis, ir ypač jei:

i) bet kuriame maršrute arba maršrutų grupėje, kurie buvo aptarti konsultacijose dėl tarifų, nėra veiksmingos kainų konkurencijos. Tokiais atvejais šiuo reglamentu suteikiama teisė į bendrąją išimtį panaikinama to maršruto arba maršrutų grupės atžvilgiu bei oro vežėjams, kurie dalyvavo konsultacijose dėl tarifų, susijusių su tokiais maršrutais;

ii) dėl tiesioginių ar netiesioginių oro transporto paslaugų tarp dviejų sujungtų oro uostų arba gretimai esančių oro uostų, arba dėl kitų transporto rūšių, galinčių pasiūlyti greitį, komfortą ir kainą, lygintinas su tomis, kurias siūlo du sujungti oro uostai, aptarnaujantys miestus, nėra veiksmingos oro susisiekimo, kuris bendrai vykdomas pagal 3 straipsnį, konkurencijos. Tokiais atvejais šiuo reglamentu suteikiama teisė į bendrąją išimtį panaikinama konkretaus bendrai vykdomo susisiekimo atžvilgiu;

iii) 5 straipsnio taikymas nesuteikė naujiems vežėjams galimybės gauti tokio laiko tarpsnio, kokio gali reikėti perpildytuose oro uostuose tam, kad būtų sudaryti tvarkaraščiai, leidžiantys tokiems vežėjams bet kuriame maršrute, vedančiame į oro uostą ir iš jo, veiksmingai konkuruoti su veikiančiais vežėjais, ir jei tai žymiai sumažina konkurenciją šiuose maršrutuose. Tokiais atvejais šiuo reglamentu suteikiama teisė į bendrąją išimtį panaikinama paskirstant laiko tarpsnį konkrečiame oro uoste.

7 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja 1993 m. liepos 1 d.

Jis taikomas iki 1998 m. birželio 30 d.

Šis reglamentas taikomas atgaline data tiems susitarimams, sprendimams ir suderintiems veiksmams, kurie galioja jo įsigaliojimo metu, tada, kai įvykdomos šio reglamento taikymo sąlygos.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 1993 m. birželio 25 d.

Komisijos vardu

Karel VAN MIERT

Komisijos narys