31993R1617

KOMISIJAS REGULA (EEK) Nr. 1617/93

(1993. gada 25. jūnijs)

par Līguma 85. panta 3. punkta piemērošanu dažām tādu vienošanos, lēmumu un saskaņotu darbību kategorijām, kas attiecas uz lidojumu sarakstu kopīgu plānošanu un saskaņošanu, lidojumu kopīgu apkalpošanu un apspriešanos par pasažieru un kravas pārvadājumu tarifiem regulārās gaisa satiksmes līnijās, kā arī uz laika nišu sadali lidostās

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes 1987. gada 14. decembra Regulu (EEK) Nr. 3976/87 par Līguma 85. panta 3. punkta piemērošanu dažām nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām gaisa transporta nozarē [1], kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 2411/92 [2], un jo īpaši tās 2. pantu,

publicējusi šīs regulas projektu [3],

apspriedusies ar Padomdevēju komiteju vienošanos un dominējoša stāvokļa jautājumos gaisa transporta nozarē,

tā kā:

(1) Regula (EEK) Nr. 3976/87 dod Komisijai tiesības ar regulu piemērot Līguma 85. panta 3. punktu dažām nolīgumu, lēmumu un saskaņotu darbību kategorijām, kas tieši vai netieši ir saistīti ar gaisa satiksmes pakalpojumu nodrošināšanu.

(2) Nolīgumi, lēmumi vai saskaņotas darbības, kas vērstas uz grafiku kopīgu plānošanu un saskaņošanu, kopīgu apkalpošanu, apspriedēm par tarifiem un laika nišu sadali lidostās, var ierobežot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(3) (3) Gaisa pārvadājumu pakalpojumu grafiku kopīga plānošana un saskaņošana var palīdzēt nodrošināt pakalpojumu uzturēšanu mazāk noslogotās dienas daļās, mazāk noslogotos periodos vai mazāk noslogotos maršrutos, kā arī attīstīt turpmākus savienojumus, tādējādi dodot labumu gaisa satiksmes izmantotājiem. Tomēr noteikumos par papildu lidojumiem nedrīkst paredzēt klauzulu par pārējo dalībnieku apstiprinājuma nepieciešamību vai finansiālus sodus. Nolīgumiem jāļauj dalībniekiem no tiem izstāties, paziņojot par to iepriekš saprātīgi īsā laika termiņā.

(4) Nolīgumi, ar ko maza aviosabiedrība saņem tirdzniecības un finansiālu palīdzību no citas aviosabiedrības, var palīdzēt šai mazajai aviosabiedrībai darboties gaisa satiksmes līnijās jaunos vai mazāk noslogotos maršrutos. Tomēr, lai izvairītos no ierobežojumiem, kas nav nepieciešami šā mērķa sasniegšanai, šādas kopīgas apkalpošanas ilgums ir jāierobežo līdz laikam, ko vajag, lai iegūtu pietiekamu komerciālu stāvokli. Grupālo atbrīvojumu nedrīkst piešķirt tādu gaisa satiksmes līniju kopīgai apkalpošanai, ko abas puses parastā kārtā varētu apkalpot neatkarīgi. Šie noteikumi neietekmē iespēju vajadzības gadījumā iesniegt pieteikumu saskaņā ar 5. pantu Padomes Regulā (EEK) 3975/87 [4], kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 2410/92 [5], lai iegūtu atsevišķu atbrīvojumu, ja nav izpildīti nosacījumi vai pusēm ir jāpagarina kopīgas apkalpošanas termiņš. Atsevišķu atbrīvojumu var piešķirt, piemēram arī, ja puses vēlas ar kopīgas apkalpošanas palīdzību, izmantot iespējas iekļūt tirgū, kas radītas ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2408/92 [6] maršrutiem, kas nav jauni vai mazāk noslogoti, taču citādi atbilst šeit noteiktajiem nosacījumiem.

(5) Apspriedes par pasažieru un kravas pārvadājumu tarifiem var palīdzēt vispārīgi apstiprināt starplīniju pakalpojumu cenas un tarifus, no kā iegūtu gan gaisa satiksmes uzņēmumi, gan gaisa satiksmes izmantotāji. Apspriedes tomēr nedrīkst pārsniegt mērķi veicināt starplīniju pakalpojumus. Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa satiksmes pakalpojumu cenām un tarifiem [7] pamatā ir brīvas cenu noteikšanas princips un tāpēc tā palielina cenu konkurences iespēju gaisa satiksmes nozarē. Tādēļ ar šīm apspriedēm nedrīkst likvidēt konkurenci. Apspriedes starp gaisa satiksmes uzņēmumiem par pasažieru un kravas pārvadājumu tarifiem tāpēc pagaidām var atļaut ar nosacījumu, ka tās attiecas tikai uz cenām un tarifiem, kas faktiski veicina starplīniju pakalpojumus, ka dalība šādās apspriedēs ir brīvprātīga, ka tās nenoved pie nolīguma par cenām, tarifiem vai ar to saistītiem nosacījumiem, ka pārredzamības interesēs Komisija un attiecīgās

[1] OV L 374, 31.12.1987., 9. lpp.
[2] OV L 240, 24.8.1992., 19. lpp.
[3] OV C 253, 30.9.1992., 5. lpp.
[4] OV L 374, 31.12.1987., 1. lpp.
[5] OV L 240, 24.8.1992., 18. lpp.
[6] OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.
[7] OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.

dalībvalstis var uz tām nosūtīt novērotājus un ka gaisa pārvadātājiem, kas piedalās apspriežu sistēmā, ir jāīsteno starplīniju pakalpojumi ar visiem attiecīgajiem pārvadātājiem ar tādiem tarifiem, ko apspriežamajai tarifu kategorijai piemēro aviosabiedrība, kas veic pārvadājumus.

Komisija pārvērtēs tarifu apspriežu iedarbību uz cenu konkurenci, ņemot vērā Regulas (EEK) Nr. 2409/92 darbību un Kopienas gaisa satiksmes nozares attīstību, kā arī var veikt vajadzīgās izmaiņas atbrīvojumā tā darbības laikā.

(6) Nolīgumi par laika nišu sadali lidostās un lidostu grafiku sastādīšanu var uzlabot lidostu jaudas un gaisa telpas izmantošanu, atvieglot lidaparātu kustības kontroli un palīdzēt izplatīt lidostu sniegtos gaisa satiksmes pakalpojumus. Lai tomēr konkurence netiktu novērsta, ir jāsaglabā pieeja noslogotajām lidostām. Lai nodrošinātu pietiekamu drošību un pārredzamību, šādus nolīgumus var pieņemt tikai tad, ja visi attiecīgie gaisa satiksmes uzņēmumi var piedalīties sarunās un ja sadali veic bez diskriminācijas un atklāti.

(7) Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3976/87 4. pantu šī regula būtu jāpiemēro ar atpakaļejošu spēku nolīgumiem, lēmumiem un saskaņotām darbībām, kas pastāv šīs regulas spēkā stāšanās dienā, ja tie atbilst šajā regulā noteiktajiem nosacījumiem izņēmuma piešķiršanai.

(8) Atbilstoši Regulas (EEK) Nr. 3976/87 7. pantam šai regulai būtu arī sīkāk jānosaka apstākļi, kādos Komisija atsevišķos gadījumos var atcelt grupveida atbrīvojumu.

(9) Par nolīgumiem, ko automātiski atbrīvo saskaņā ar šo regulu, nav jāiesniedz pieteikumi saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3975/87 3. vai 5. pantu. Nopietnu šaubu gadījumā uzņēmumi tomēr var lūgt Komisiju pasludināt, vai to nolīgumi atbilst šai regulai.

(10) Šī regula neietekmē Līguma 86. panta piemērošanu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

I SADAĻA

ATBRĪVOJUMI

1. pants

Saskaņā ar Līguma 85. panta 3. punktu un ievērojot šīs regulas noteikumus, ar šo tiek pasludināts, ka Līguma 85. panta 1. punkts nav piemērojams nolīgumiem starp uzņēmumiem gaisa satiksmes nozarē, šādu uzņēmumu apvienību lēmumiem un šādu uzņēmumu saskaņotām darbībām, kam ir viens vai vairāki šādi mērķi:

— lidojumu sarakstu kopīga plānošana un saskaņošana gaisa satiksmes līnijās starp Kopienas lidostām,

— kopīga regulāro gaisa satiksmes līniju apkalpošana jaunā vai mazāk noslogotā maršrutā starp Kopienas lidostām,

— apspriedes par tarifiem pasažieru pārvadājumiem ar bagāžu un kravas pārvadājumiem regulārās gaisa satiksmes līnijās starp Kopienas lidostām,

— laika nišu sadale un lidostu grafiku izveide, ciktāl tas attiecas uz gaisa satiksmes līnijām starp Kopienas lidostām.

II SADAĻA

ĪPAŠI NOTEIKUMI

2. pants

Īpaši noteikumi lidojumu sarakstu kopīgai plānošanai un saskaņošanai

Atbrīvojumu gaisa satiksmes līniju lidojumu sarakstu kopīgai plānošanai un saskaņošanai piemēro tikai tad, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) plānošanas un saskaņošanas mērķis ir:

   (i) ar nesaistošu nolīgumu nodrošināt pietiekamu pakalpojumu piedāvājumu mazāk noslogotā diennakts laikā, mazāk noslogotos laikposmos vai mazāk noslogotos maršrutos vai

   (ii) ar saistošu nolīgumu izveidot lidojumu sarakstus, kas atvieglotu starplīniju savienojumus dalībnieku apkalpotajiem pasažieru vai kravas pārvadājumiem, šādiem sarakstiem izmantojot minimālu jaudu;

b) nolīgumi, lēmumi un saskaņotās darbības neietver norunas, kas tieši vai netieši ierobežo dalībnieku nodrošināto jaudu vai jaudas sadalījumu;

c) nolīgumi, lēmumi un saskaņotās darbības nekavē pārvadātājus, kas piedalās plānošanā un saskaņošanā, ieviest papildu pakalpojumus, un par to nav paredzētas sankcijas vai pienākuma iegūt pārējo dalībnieku piekrišanu;

d) nolīgumi, lēmumi un saskaņotās darbības nekavē pārvadātājus nesodīti izstāties no plānošanas un saskaņošanas turpmākajās sezonās, iesniedzot iepriekšēju paziņojumu termiņā, kas nepārsniedz trīs mēnešus;

e) nolīgumi, lēmumi un saskaņotās darbības neietekmē lidojumu sarakstus, ko pieņēmuši pārvadātāji, kuri tajās nepiedalās.

3. pants

Īpaši noteikumi gaisa satiksmes līniju kopīgai apkalpošanai

Atbrīvojumu kopīgai gaisa satiksmes līniju apkalpošanai piemēro tikai tad, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) kopīga apkalpošana attiecas uz kāda gaisa satiksmes uzņēmuma izmaksu un ieņēmumu dalīšanu ar citu gaisa satiksmes uzņēmumu attiecībā uz regulārām gaisa satiksmes līnijām, ko apkalpo pēdējais;

b) (i) visas četras satiksmes sezonas pirms kopīgas apkalpošanas uzsākšanas starp divām attiecīgajām lidostām nav bijusi tieša gaisa satiksmes līnija vai

(ii) jauda maršrutā, kuru apkalpo kopīgi, nepārsniedz 30 000 sēdvietu gadā katrā virzienā; šo jaudu var dubultot maršrutos, kas pārsniedz 750 kilometrus, kuros, lielākais, divreiz dienā ir tieša gaisa satiksme;

c) gaisa satiksmes uzņēmums, kas apkalpo gaisa satiksmes līniju, papildus kopīgi apkalpotajai gaisa satiksmes līnijai piedāvā jaudu, kas nepārsniedz 90 000 sēdvietas gadā vienā no iesaistītajām lidostām;

d) ieņēmumi no gaisa satiksmes šīs regulas ģeogrāfiskajā darbības jomā, ko gūst gaisa satiksmes uzņēmums, kurš apkalpo gaisa satiksmes līniju, un visi citi gaisa satiksmes uzņēmumi, kas tieši vai netieši piedalās apkalpojošā gaisa satiksmes uzņēmuma daļu kontrolpaketē, nepārsniedz 400 miljonus ECU gadā;

e) nevienu no pusēm nekavē apkalpot papildu gaisa satiksmes līnijas uz sava rēķina starp divām attiecīgajām lidostām vai neatkarīgi noteikt šādu gaisa satiksmes līniju cenas, jaudu un lidojumu sarakstus;

f) kopīgās apkalpošanas ilgums nepārsniedz trīs gadus;

g) g) katra puse, paziņojot ne vairāk kā trīs mēnešus iepriekš, var pārtraukt kopīgo apkalpošanu satiksmes sezonas beigās.

4. pants

Īpaši noteikumi apspriedēm par pasažieru un kravas pārvadājumu tarifiem

1. Atbrīvojumu attiecībā uz apspriedēm par pasažieru un kravas pārvadājumu tarifiem piemēro tikai tad, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) dalībnieki apspriežas tikai par biļešu cenām un kravas pārvadāšanas likmēm, kas gaisa satiksmes izmantotājiem jāmaksā tieši gaisa satiksmes uzņēmumam, kurš ir šo apspriežu dalībnieks, vai tā pilnvarotam aģentam par pasažieru pārvadāšanu regulārā gaisa satiksmes līnijā vai par kravas pārvadāšanu no lidostas uz lidostu regulārā gaisa satiksmes līnijā, kā arī par šo cenu un tarifu nosacījumiem. Apspriedes nenotiek par jaudu, ar kādu šie tarifi būtu pieejami;

b) apspriedes rada starplīniju pakalpojumus, t. i., gaisa satiksmes izmantotājiem attiecībā uz cenu vai tarifu veidiem un sezonu, uz ko attiecas apspriedes, ir jāvar:

(i) apvienot vienā pārvadājuma dokumentā pakalpojumu, uz ko attiecas apspriedes, un pakalpojumus tajos pašos vai ar tiem savienotos maršrutos, kurus apkalpo citi gaisa satiksmes uzņēmumi, kad cenas, tarifus un nosacījumus nosaka aviosabiedrība(s), kas veic pārvadāšanu, un,

(ii) ciktāl to atļauj sākotnējās rezervēšanas nosacījumi, mainīt rezervēšanu līnijā, uz kuru attiecas apspriedes, uz pakalpojumu tajā pašā maršrutā, ko apkalpo cits gaisa satiksmes uzņēmums, par cenām, tarifiem un nosacījumiem, ko piemēro šis cits satiksmes uzņēmums;

ar noteikumu, ka gaisa satiksmes uzņēmums var atteikties atļaut šādus rezervēšanas apvienojumus un maiņas objektīvu un nediskriminējošu tehnisku vai komerciālu iemeslu dēļ, jo īpaši, ja gaisa pārvadātājam, kas veic pārvadāšanu, ir šaubas par tā gaisa satiksmes uzņēmuma maksātspēju, kurš ievāks maksu par šo pārvadājumu; šādā gadījumā pēdējais gaisa satiksmes uzņēmums par to ir jābrīdina rakstiski;

c) pasažieru vai kravas pārvadājumu tarifus, uz ko attiecas apspriedes, gaisa satiksmes uzņēmumi, kas ir to dalībnieki, piemēro bez diskriminācijas pēc pasažieru pilsonības vai dzīvesvietas, vai pamatojoties uz kravas izcelsmi Kopienā;

d) dalība šādās apspriedēs ir brīvprātīga un pieejama visiem gaisa satiksmes uzņēmumiem, kas apkalpo vai paredz tieši vai netieši apkalpot līnijas attiecīgajā maršrutā;

e) apspriedes dalībniekiem nav saistošas, t. i., pēc apspriedēm dalībnieki saglabā tiesības rīkoties neatkarīgi attiecībā uz pasažieru un kravas pārvadājumu tarifiem;

f) apspriežu rezultātā nepanāk nolīgumu par aģentu atlīdzību vai citiem apspriestajiem tarifu elementiem;

g) ja tiek prasīta tarifu iesniegšana, katrs dalībnieks individuāli iesniedz katru tarifu, ko neapsprieda, attiecīgās dalībvalsts kompetentajām iestādēm; iesniedzot tarifus, tas var rīkoties pats, ar reģistrēta aģenta starpniecību vai ģenerālaģenta starpniecību.

2. a) Komisija un attiecīgās dalībvalstis ir tiesīgas nosūtīt novērotājus uz tarifu apspriedēm. Šai nolūkā gaisa satiksmes uzņēmumi nosūta attiecīgajām dalībvalstīm un Komisijai tādu pašu paziņojumu par apspriežu dienu, vietu un priekšmetu, kādu nosūta dalībniekiem, taču vēlākais 10 dienas iepriekš.

b) Šādu paziņojumu nosūta:

(i) attiecīgajām dalībvalstīm saskaņā ar procedūrām, kas ir jānosaka šo dalībvalstu kompetentajām iestādēm;

(ii) (ii) Komisijai saskaņā ar procedūrām, ko publicēs *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

c) Pilnīgu ziņojumu par šīm apspriedēm to dalībnieki gaisa satiksmes uzņēmumi paši vai šo uzņēmumu vārdā iesniedz Komisijai vienlaikus ar tā iesniegšanu dalībniekiem, taču vēlākais sešas nedēļas pēc šīm apspriedēm.

5. pants

Īpaši noteikumi par laika nišu sadali un lidostu grafiku sastādīšanu

1. Atbrīvojumu laika nišu sadalei un lidostu grafiku sastādīšanai piemēro tikai tad, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) apspriedes par laika nišu sadali un lidostu grafikiem ir pieejamas visiem gaisa satiksmes uzņēmumiem, kas ir izteikuši interesi par laika nišām, par kurām notiek apspriedes;

b) prioritātes noteikumus nosaka un piemēro bez diskriminācijas, t. i., tie nav tieši vai netieši saistīti ar pārvadātāja identitāti vai valstisko piederību vai pakalpojumu kategoriju, tiek ņemti vērā dalībvalstu vai starptautisko kompetento iestāžu noteiktie ierobežojumi vai lidaparātu kustības sadalījuma noteikumi, kā arī pasažieru un attiecīgo lidostu vajadzības. Ievērojot d) punktu, šādos prioritātes noteikumos var ņemt vērā arī tiesības, ko gaisa satiksmes uzņēmumi ieguvuši, izmantojot konkrētas laika nišas iepriekšējā attiecīgajā sezonā;

c) prioritātes noteikumus tūlīt pēc to sastādīšanas pēc lūguma dara pieejamus visām ieinteresētajām personām;

d) jaunienācējiem, kas definēti Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93 ([1]) 2. panta b) punktā, piešķir 50 % no jauna radīto vai neizmantoto laika nišu, kā arī laika nišas, no kurām atteicies kāds satiksmes uzņēmums sezonas laikā vai sezonas beigās, vai arī laika nišas, kas kļuvušas pieejamas citādi, ciktāl šie jaunienācēji ir iesnieguši vēl neapmierinātus laika nišu lūgumus;

e) gaisa satiksmes uzņēmumiem, kas piedalās apspriedēs, vēlākais apspriežu laikā ir pieejamas šādas ziņas:

— informācija par vēsturiskām laika nišām, sadalītām pa aviosabiedrībām, hronoloģiskā secībā par visiem gaisa satiksmes uzņēmumiem, kas izmanto lidostu,

— informācija par gaisa pārvadātāju lūgtajām laika nišām (sākotnējie iesniegumi) un laika nišām visiem gaisa satiksmes uzņēmumiem hronoloģiskā secībā,

— informācija par gaisa satiksmes uzņēmumiem piešķirtajām laika nišām un par lūgumiem, par kuriem vēl nav pieņemts lēmums, kas ir atsevišķi uzskaitīti hronoloģiskā secībā visiem gaisa satiksmes uzņēmumiem,

— atlikušajās laika nišām, kas ir pieejamas,

— detalizēta informācija par piešķiršanā izmantotajiem kritērijiem.

Ja laika nišas lūgumu neapstiprina, attiecīgajam gaisa satiksmes uzņēmumam var prasīt šādas rīcības pamatojumu.

2. a) Komisijai un attiecīgajām dalībvalstīm ir tiesības sūtīt novērotājus uz apspriedēm par laika nišu sadali un lidostu grafiku sastādīšana, kas notiek daudzpusējo sanāksmju laikā pirms katras sezonas. Šim mērķim gaisa satiksmes uzņēmumi nosūta attiecīgajām dalībvalstīm un Komisijai tādu pašu paziņojumu par apspriežu dienu, vietu un apspriežu priekšmetu, kādu nosūta dalībniekiem, taču vēlākais 10 dienas iepriekš.

b) Šādu paziņojumu nosūta:

(i) attiecīgajām dalībvalstīm saskaņā ar procedūrām, ko ir jānosaka šo dalībvalstu kompetentajām iestādēm;

(ii) (ii) Komisijai saskaņā ar procedūrām, ko publicēs *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

III SADAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

6. pants

Grupālā atbrīvojuma atņemšana

Komisija var atņemt saskaņā ar šo regulu piešķirtā grupālā atbrīvojuma priekšrocības saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3976/87 7. pantu, ja tā konstatē, ka nolīgumam, lēmumam vai

([1]) OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.

saskaņotai darbībai, kam piemērots atbrīvojums saskaņā ar šo regulu, tomēr ir tādas sekas, kas nav saderīgas ar Līguma 85. panta 3. punkta noteikumiem vai kas ir aizliegtas ar Līguma 86. pantu, un īpaši, gadījumos:

(i) ja nav efektīvas cenu konkurences kādā maršrutā vai maršrutu grupā, uz ko attiecas apspriedes par tarifiem. Šādos gadījumos šīs regulas priekšrocības attiecībā uz maršrutu vai maršrutu grupu atceļ gaisa satiksmes uzņēmumiem, kas piedalījušies apspriedēs par tarifiem attiecībā uz šādiem maršrutiem;

(ii) ja kāda gaisa satiksmes līnija, ko kopīgi apkalpo saskaņā ar 3. pantu, tieši vai netieši efektīvi nekonkurē ar gaisa satiksmes līnijām starp divām lidostām, ko tās savieno, vai divām blakus esošām lidostām, vai citiem transporta veidiem, kuru ātrums, ērtības un cenas līdzinās gaisa satiksmei starp pilsētām, ko apkalpo divas attiecīgās lidostas. Šādos gadījumos šīs regulas izmantošanas priekšrocības atceļ attiecībā uz minētajām kopīgi apkalpotajām līnijām;

(iii) ja 5. panta darbība nav ļāvusi jaunienācējiem iegūt laika nišas, ko varētu prasīt noslogotā lidostā, lai sastādītu grafikus, kas šiem pārvadātājiem ļauj efektīvi konkurēt visos maršrutos uz attiecīgo lidostu vai no tās, ja konkurence šajos maršrutos tādējādi ir būtiski samazināta. Šādos gadījumos šīs regulas priekšrocības atceļ attiecībā uz laika nišu sadalījumu attiecīgajā lidostā.

7. pants

Šī regula stājas spēkā 1993. gada 1. jūlijā.

Tā ir piemērojama līdz 1998. gada 30. jūnijam.

Šo regulu piemēro ar atpakaļejošu spēku nolīgumiem, lēmumiem un saskaņotām darbībām, kas pastāv tās spēkā stāšanās dienā, no brīža, kad ir izpildīti šīs regulas piemērošanas nosacījumi.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 1993. gada 25. jūnijā

Komisijas vārdā —

Komisijas loceklis

Karel VAN MIERT