31993R1617

L 155/18 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* 26.6.1993

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (EWG) NR 1617/93

z dnia 25 czerwca 1993 r.

w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych dotyczących wspólnego planowania i koordynacji rozkładów, wspólnych przedsięwzięć i konsultacji w sprawie taryf pasażerskich i towarowych w rejsowych połączeniach lotniczych oraz przydziału czasu na start lub lądowanie

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 3976/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu lotniczego ([1]), ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 2411/92 ([2]), w szczególności jego art. 2,

po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia ([3]),

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Porozumień i Pozycji Dominujących w Transporcie Lotniczym,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie (EWG) nr 3976/87 upoważnia Komisję do wprowadzenia art. 85 ust. 3 Traktatu w drodze rozporządzenia w odniesieniu do niektórych kategorii porozumień, decyzji lub uzgodnionych praktyk dotyczących bezpośrednio lub pośrednio usług w transporcie lotniczym.

(2) Porozumienia, decyzje lub uzgodnione praktyki dotyczące wspólnego planowania i koordynacji rozkładów, wspólnych działań, konsultacji w sprawie taryf i przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych podlegają ograniczonej konkurencji oraz mają wpływ na handel między Państwami Członkowskimi.

(3) Wspólne planowanie i koordynacja rozkładu dla połączeń lotniczych może pomóc w zapewnieniu obsługi połączeń w porach dnia, okresach lub na trasach o mniejszym natężeniu ruchu, a także w udostępnieniu dalszych połączeń, co przyniesie korzyść użytkownikom transportu lotniczego. Klauzule dotyczące dodatkowych lotów nie mogą jednak zawierać wymogu zatwierdzenia przez pozostałe strony ani wiązać się z karami pieniężnymi. Porozumienia muszą także umożliwiać stronom odstąpienie od nich za wypowiedzeniem w rozsądnie krótkim terminie.

(4) Ustalenia, na mocy których mniejsza linia lotnicza otrzymuje wsparcie rynkowe i finansowe od innego przewoźnika, mogą jej pomóc w obsłudze połączeń na nowych lub mniej uczęszczanych trasach. Jednakże w celu uniknięcia zbędnych restrykcji, czas trwania wspólnych działań należy ograniczyć do okresu niezbędnego do osiągnięcia dostatecznej pozycji rynkowej. Wyłączenia grupowego nie należy udzielać wspólnym działaniom, w odniesieniu do których można oczekiwać, iż każda ze stron może obsługiwać połączenie lotnicze niezależnie. Takie warunki nie naruszają możliwości wystąpienia z wnioskiem, w uzasadnionych przypadkach, na podstawie art. 5 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3975/87 ([4]), ostatnio zmienionego rozporządzeniem (EWG) nr 2410/92 ([5]), w celu otrzymania wyłączenia indywidualnego mimo niespełnienia warunków lub w razie konieczności przedłużenia czasu trwania wspólnego działania. W szczególności, gdy strony wyrażają chęć wykorzystania, poprzez wspólne działanie, możliwości dostępu do rynku, stworzonych przez rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 ([6]), na trasach, które nie ani należą do nowych, ani do rzadziej uczęszczanych, ale które pod innymi względami spełniają ustanowione niniejszym rozporządzeniem warunki, istnieje możliwość uzyskania wyłączenia indywidualnego.

(5) Konsultacje w sprawie taryf pasażerskich i towarowych mogą przyczynić się do powszechnego przyjęcia ustalonych między liniami opłat i stawek, z korzyścią zarówno dla przewoźników, jak i użytkowników transportu lotniczego. Jednakże konsultacje nie będą wykraczać poza cel, jakim jest ułatwienie ustaleń między liniami. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze ([7]) oparte jest na zasadzie wolnych cen, w związku z czym sprzyja wzrostowi konkurencji cenowej w transporcie lotniczym. Stąd za jego sprawą nie można eliminować konkurencji. W związku z tym na obecnym etapie zezwala się na konsultacje między przewoźnikami lotniczymi co do taryf pasażerskich i towarowych, pod warunkiem, że są ograniczone do opłat i stawek sprzyjających ustaleniom między liniami, uczestnictwo w

([1]) Dz.U. L 374 z 31.12.1987, str. 9.
([2]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 19.
([3]) Dz.U. C 253 z 30.9.1992, str. 5.
([4]) Dz.U. L 374 z 31.12.1987, str. 1.
([5]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 18.
([6]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8.
([7]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 15.

konsultacjach jest fakultatywne, nie prowadzą one do porozumień w zakresie opłat, stawek i pokrewnych warunków, Komisja i zainteresowane Państwa Członkowskie, dla zachowania przejrzystości procedur, mają prawo wysłać do nich obserwatorów, a przewoźnicy uczestniczący w systemie konsultacji są zobowiązani dokonywać ustaleń ze wszystkimi pozostałymi zainteresowanymi przewoźnikami, w sprawie taryf stosowanych przez linię przewożącą dla omawianej ich kategorii.

Komisja ponownie oceni wpływ konsultacji co do taryf na konkurencję cenową w świetle obowiązywania rozporządzenia (EWG) nr 2409/92 oraz w świetle rozwoju wspólnotowego sektora transportu lotniczego i może wprowadzić właściwe zmiany w wyłączeniu w trakcie jego trwania.

(6) Ustalenia w kwestii przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz w sprawie rozkładów mogą poprawić wykorzystanie możliwości portów lotniczych i przestrzeni powietrznej, ułatwiają kontrolę ruchu lotniczego i zapewniają sprawną obsługę lotów z portu lotniczego. Jednakże, żeby nie ograniczyć konkurencji, dostęp do portów lotniczych o dużym natężeniu ruchu musi zostać zachowany. Celem zachowania należytego poziomu bezpieczeństwa i przejrzystości procedur, takie uzgodnienia mogą być przyjęte jedynie w przypadku gdy wszyscy zainteresowani przewoźnicy lotniczy mogą uczestniczyć w negocjacjach i gdy przydział dokonywany jest w sposób przejrzysty i niedyskryminujący.

(7) Zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3976/87, niniejsze rozporządzenie stosuje się ze skutkiem retroaktywnym do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych istniejących w dniu jego wejścia w życie, pod warunkiem, że spełniają one warunki wyłączenia ustanowione w niniejszym rozporządzeniu.

(8) Zgodnie z art. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3976/87, niniejsze rozporządzenie określi także warunki, na których Komisja może cofnąć wyłączenie grupowe w indywidualnych przypadkach.

(9) W odniesieniu do porozumień automatycznie wyłączonych niniejszym rozporządzeniem nie zachodzi potrzeba stosowania art. 3 lub 5 rozporządzenia (EWG) nr 3975/87. Jednakże, gdy powstaną zasadne wątpliwości, przedsiębiorstwa mogą zażądać od Komisji wyjaśnień co do zgodności ich ustaleń z niniejszym rozporządzeniem.

(10) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stosowania art. 86 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

TYTUŁ I

WYŁĄCZENIA

Artykuł 1

Zgodnie z art. 85 ust. 3 Traktatu, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia, niniejszym stwierdza się, że art. 85 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do porozumień między przedsiębiorstwami w sektorze transportu lotniczego, decyzji związków takich przedsiębiorstw i praktyk uzgodnionych między takimi przedsiębiorstwami, które mają na celu jedno albo więcej z poniższych:

— wspólne planowanie lub koordynację rozkładu połączenia lotniczego między portami lotniczymi Wspólnoty,

— wspólną obsługę rejsowego połączenia lotniczego na trasie nowej albo o niskim natężeniu ruchu między portami lotniczymi Wspólnoty,

— przeprowadzanie konsultacji w sprawie taryf w przewozie pasażerów, ich bagażu, a także towaru lotami rejsowymi między portami lotniczymi Wspólnoty,

— przydział czasu na start lub lądowanie i rozkładu rejsów w porcie lotniczym, jeżeli dotyczą połączeń lotniczych między portami lotniczymi Wspólnoty.

TYTUŁ II

SZCZEGÓLNE WARUNKI

Artykuł 2

Szczególne warunki dotyczące wspólnego planowania i koordynacji rozkładów

Wyłączenie dotyczące wspólnego planowania i koordynacji rozkładu połączenia lotniczego stosuje się jedynie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

a) planowanie i koordynacja mają na celu

   i) zapewnienie za sprawą niewiążącego porozumienia zadowalającego świadczenia usług w porach dnia, okresach i na trasach o mniejszym natężeniu ruchu; lub

   ii) ustanowienie za sprawą wiążącego porozumienia rozkładów, które ułatwią przewożonym pasażerom lub towarom międzyliniowe połączenia między rejsami obsługiwanymi przez uczestników porozumień oraz zapewnią minimalne natężenie ruchu dla takich rozkładów;

b) porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione nie obejmują ustaleń takich, które mają na celu ograniczenie, bezpośrednio albo pośrednio, zdolności przewozowej uczestników bądź jej podziału;

c) porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione nie zabraniają przewoźnikom uczestniczącym w planowaniu i koordynacji wprowadzania dodatkowych połączeń, co nie pociąga kar ani konieczności uzyskiwania zgody pozostałych uczestników;

d) porozumienia, decyzje i uzgodnione praktyki nie zabraniają przewoźnikom wycofania się z planowania i koordynacji w następnych sezonach, bez poniesienia kary, po uprzednim powiadomieniu w okresie nie dłuższym niż trzy miesiące;

e) porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione nie mają na celu wywierania wpływu na rozkłady przyjęte przez przewoźników w nich nieuczestniczących.

Artykuł 3

Przepisy specjalne odnośnie do wspólnych działań

Wyłączenie dotyczące wspólnej obsługi połączenia lotniczego stosuje się jedynie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

a) wspólna obsługa odnosi się do przyjęcia przez jednego przewoźnika lotniczego części kosztów i wpływów innego przewoźnika, wynikających z obsługi rejsowego połączenia lotniczego;

b) i) w czasie wszystkich czterech sezonów przewozowych poprzedzających rozpoczęcie wspólnej obsługi nie istniało bezpośrednie połączenie lotnicze między dwoma zainteresowanymi portami lotniczymi;

ii) zdolność przewozu na trasie objętej wspólną obsługą nie przekracza 30 000 pasażerów rocznie w każdym kierunku; niniejsza zdolność przewozu może zostać podwojona na trasach o długości ponad 750 kilometrów, na których istnieje bezpośrednie połączenie lotnicze co najwyżej dwa razy dziennie;

c) przewoźnik obsługujący połączenie lotnicze posiada, oprócz wspólnie obsługiwanego połączenia lotniczego, zdolność przewozu co najwyżej 90 000 pasażerów rocznie z jednego z odnośnych portów lotniczych;

d) wpływy przewoźnika lotniczego obsługującego powołane połączenie lotnicze lub jakichkolwiek innych przewoźników, posiadających — bezpośrednio lub pośrednio — pakiet kontrolny akcji wyżej wymienionego przewoźnika, z tytułu transportu lotniczego w obszarze geograficznym objętym niniejszym rozporządzeniem nie przekraczają 400 milionów ecu rocznie;

e) żadnej ze stron nie zabrania się obsługi we własnym zakresie dodatkowych połączeń lotniczych między dwoma zainteresowanymi portami lotniczymi ani niezależnego ustalania opłat, zdolności przewozowej bądź rozkładów na powołanych połączeniach;

f) czas trwania wspólnej obsługi nie przekracza trzech lat;

g) każda ze stron może wypowiedzieć wspólną obsługę, za uprzednim wypowiedzeniem w terminie nie dłuższym niż trzy miesiące, ze skutkiem na zakończenie sezonu przewozowego.

Artykuł 4

Szczególne warunki odnośnie do konsultacji w sprawie taryf pasażerskich i towarowych

1. Wyłączenie dotyczące przeprowadzania konsultacji odnośnie do taryf pasażerskich i towarowych stosuje się jedynie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

a) uczestnicy omawiają jedynie opłaty lotnicze i stawki towarowe, które użytkownicy transportu lotniczego uiszczają bezpośrednio uczestniczącemu przewoźnikowi lub jego autoryzowanym przedstawicielom za przewóz w charakterze pasażerów lub za przewóz ładunku z jednego portu lotniczego do drugiego w rejsowym połączeniu, a także warunki dotyczące powołanych opłat i stawek. Konsultacje te nie mogą przekroczyć obszaru, dla którego obowiązują odnośne taryfy;

b) konsultacje prowadzą do wymiany między liniami lotniczymi, tzn. użytkownikom transportu lotniczego należy umożliwić, stosownie do typów opłat oraz sezonów podlegających konsultacjom:

i) łączenie na podstawie pojedynczego dokumentu przewozowego, połączenia podlegającego konsultacji z połączeniami na tych samych lub sąsiednich trasach, obsługiwanymi przez innych przewoźników lotniczych, odnośnie do których stosowne opłaty, stawki i warunki ustala linia lub linie lotnicze dokonujące przewozu; oraz

ii) na ile pozwalają warunki pierwotnej rezerwacji, dokonywanie zmian rezerwacji połączenia podlegającego konsultacjom na połączenie na tej samej trasie, obsługiwane przez innego przewoźnika lotniczego, według opłat i stawek oraz na warunkach stosowanych przez powołanego przewoźnika;

z zastrzeżeniem, że przewoźnik lotniczy może odmówić takiego łączenia i zmian rezerwacji z obiektywnych i niedyskryminujących przyczyn natury technicznej bądź handlowej, w szczególności gdy przewoźnik dokonujący przewozu zgłasza zastrzeżenia co do wiarygodności kredytowej przewoźnika pobierającego opłatę za przewóz; w takim przypadku należy o powyższym poinformować na piśmie;

c) taryfy pasażerskie bądź towarowe podlegające konsultacjom stosowane są przez uczestniczących w nich przewoźników lotniczych w sposób niedyskryminacyjny ze względu na przynależność lub miejsce zamieszkania pasażerów bądź miejsce pochodzenia ładunku wewnątrz Wspólnoty;

d) uczestnictwo w konsultacjach jest dobrowolne i dostępne dla każdego przewoźnika lotniczego, który obsługuje lub zamierza obsługiwać połączenia na omawianej trasie;

e) konsultacje nie są dla uczestników wiążące, tzn. po konsultacjach uczestnicy zachowują prawo do niezależnych działań w zakresie taryf pasażerskich i towarowych;

f) konsultacje nie doprowadzają do porozumienia odnośnie do prowizji przedstawicieli ani innych składników taryf;

g) w przypadkach, gdy należy zgłaszać taryfikację, każdy uczestnik indywidualnie dokonuje zgłoszenia każdej taryfy, która nie była przedmiotem konsultacji, właściwym władzom zainteresowanych Państw Członkowskich; może tego dokonać osobiście lub za pośrednictwem agencji zgłoszeniowej bądź generalnego przedstawiciela handlowego.

2. a) Komisja i zainteresowane Państwa Członkowskie są uprawnione do wysyłania obserwatorów na konsultacje w sprawie taryf. W tym celu przewoźnicy lotniczy powiadomią zainteresowane Państwa Członkowskie i Komisję w ten sam sposób, jak uczestników konsultacji, w terminie jednak nie krótszym niż na 10 dni przed ich rozpoczęciem, o ich dacie, miejscu i przedmiocie.

b) Powiadomić należy:

i) zainteresowane Państwa Członkowskie, według procedur ustanowionych przez właściwe władze tych państw;

ii) ii) Komisję, według procedur, które zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

c) Pełne sprawozdanie w sprawie konsultacji zostanie przedłożone Komisji przez odnośnych przewoźników lotniczych lub w ich imieniu w tym samym terminie, co ich uczestnikom, nie później jednak niż sześć tygodni po przeprowadzeniu takich konsultacji.

Artykuł 5

Szczególne warunki odnośnie do przydziału czasu na start lub lądowanie i ustalania harmonogramów lotniskowych

1. Wyłączenie dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie i ustalania harmonogramów lotniskowych stosuje się jedynie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

a) konsultacje odnośnie do przydziału czasu na start lub lądowanie i ustalania harmonogramów lotniskowych dostępne są dla wszystkich przewoźników lotniczych, którzy wyrażą zainteresowanie przydziałami czasu na start lub lądowanie będącymi przedmiotem konsultacji;

b) zasady pierwszeństwa są ustanawiane i udzielane bez dyskryminacji, tzn. nie mają ani bezpośredniego, ani pośredniego związku z tożsamością lub narodowością przewoźnika bądź też kategorią świadczonych usług, uwzględniają one ograniczenia lub zasady podziału w ruchu lotniczym ustanowione przez właściwe władze krajowe lub międzynarodowe, a także biorą pod uwagę interesy podróżnych i portów lotniczych. Z zastrzeżeniem lit. d), zasady pierwszeństwa mogą uwzględniać prawa nabyte przez przewoźników w wyniku korzystania poprzednio z określonych przydziałów czasu na start lub lądowanie w analogicznym sezonie;

c) ustanowione zasady pierwszeństwa udostępnia się na żądanie każdej zainteresowanej stronie;

d) nowym przewoźnikom, przedstawionym w art. 2 lit. b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 ([1]), przydziela się 50 % nowoutworzonych lub nieużywanych przydziałów czasu na start lub lądowanie bądź takich, które zostały opuszczone przez przewoźnika w trakcie lub na koniec sezonu albo w inny sposób stały się dostępne, do wysokości, w jakiej mają niezrealizowane zgłoszenia na nie;

e) przewoźnicy lotniczy uczestniczący w konsultacjach mają dostęp, najpóźniej w czasie ich trwania, do informacji w sprawie:

— historycznego przydziału czasu na start lub lądowanie liniom lotniczym, w porządku chronologicznym, dla wszystkich przewoźników korzystających z portu lotniczego,

— wniosków o przydział czasu na start lub lądowanie wstępnie złożonych przez przewoźników, w porządku chronologicznym dla wszystkich przewoźników,

— przydziałów czasu na start lub lądowanie przyznanych przewoźnikom, a także osobnego wykazu niezrealizowanych zgłoszeń na nie w porządku chronologicznym według przewoźników,

— dostępnych jeszcze przydziałów czasu na start lub lądowanie,

— wszelkich szczegółów co do kryteriów stosowanych przy przydziale.

Jeżeli wniosek o przydział czasu na start lub lądowanie nie zostanie uwzględniony, przewoźnikowi należy podać powody powyższego.

2. a) Komisja i zainteresowane Państwa Członkowskie są uprawnione do wysyłania obserwatorów na konsultacje odnośnie do przydziału czasu na start lub lądowanie i ustalania harmonogramów lotniskowych na forum wielostronnym przed każdym sezonem. W tym celu przewoźnicy lotniczy powiadomią zainteresowane Państwa Członkowskie i Komisję w ten sam sposób, jak uczestników konsultacji, w terminie jednak nie krótszym niż na 10 dni przed ich rozpoczęciem, o ich dacie, miejscu i przedmiocie.

b) Powiadomić należy:

i) zainteresowane Państwa Członkowskie według procedur ustanowionych przez właściwe władze tych państw;

ii) Komisję według procedur, które zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*;

TYTUŁ III

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 6

Cofnięcie wyłączenia grupowego

Komisja może cofnąć przywilej wyłączenia grupowego uzyskanego na mocy niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3976/87, gdy stwierdzi, że w danym

([1]) Dz.U. L 14 z 22.1.1993, str. 1.

przypadku porozumienie, decyzja lub uzgodniona praktyka, wyłączone niniejszym rozporządzeniem, powoduje skutki, które nie są zgodne z warunkami ustanowionymi w art. 85 ust. 3 lub są objęte zakazem z art. 86 Traktatu, w szczególności gdy:

i) na trasie lub grupie tras objętych konsultacjami odnośnie do taryf nie występuje rzeczywista konkurencja cenowa. W takich przypadkach przywilej nadany niniejszym rozporządzeniem zostanie cofnięty w odniesieniu do danych tras lub danej grupy tras, przewoźnikom lotniczym uczestniczącym w konsultacjach odnośnie do taryf na danych trasach;

ii) połączenie lotnicze obsługiwane wspólnie na podstawie art. 3 nie podlega rzeczywistej konkurencji w wyniku bezpośrednich lub łączonych połączeń lotniczych między dwoma odnośnymi portami lotniczymi lub pobliskimi portami lotniczymi bądź ze strony innych form transportu, zapewniających podobny do połączeń lotniczych poziom prędkości, wygody i cen, na trasie między miastami obsługiwanymi przez powołane porty lotnicze. W takich przypadkach przywilej nadany niniejszym rozporządzeniem zostanie cofnięty w odniesieniu do danego wspólnie obsługiwanego połączenia;

iii) obowiązywanie art. 5 nie zapewnia nowym przewoźnikom uzyskania w porcie lotniczym o dużym natężeniu ruchu przydziałów czasu na start lub lądowanie niezbędnych do ustanowienia rozkładów rejsów pozwalających efektywnie konkurować z uznanymi przewoźnikami na trasach z tego portu lotniczego lub do niego, co znacząco ogranicza konkurencję na tychże trasach. W takich przypadkach przywilej nadany niniejszym rozporządzeniem zostanie cofnięty w odniesieniu do przydziału czasu na start lub lądowanie w danym porcie lotniczym.

Artykuł 7

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1993 r.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 30 czerwca 1998 r.

Po wejściu w życie niniejsze rozporządzenie będzie obowiązywać z mocą wsteczną w odniesieniu do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych istniejących w dniu jego wejścia w życie i to od momentu spełnienia warunków zastosowania niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 25 czerwca 1993 r.

W imieniu Komisji
Karel VAN MIERT
Członek Komisji