390R2342

11.8.90 *EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING* Nr L 217/1

RÅDETS FÖRORDNING (EEG) nr 2342/90

av den 24 juli 1990

om biljettpriser för regelbunden luftfart

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag [1],

med beaktande av Europaparlamentets yttrande [2],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [3],

och med beaktande av följande:

Det är viktigt att åtgärder beslutas för att gradvis upprätta den inre marknaden under perioden fram till och med den 31 december 1992 i enlighet med artikel 8a i fördraget. Den inre marknaden innebär ett område utan inre gränser med fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital.

Genom rådets direktiv 87/601/EEG av den 14 december 1987 om biljettpriser för regelbunden lufttrafik mellan medlemsstaterna [4] har ett första steg tagits i riktning mot den liberalisering av biljettpriserna som är nödvändig för att upprätta den inre marknaden inom lufttransportsektorn. Rådet enades om att vidta ytterligare liberaliseringsåtgärder.

Det är lämpligt att uppställa klara kriterier, enligt vilka medlemsstaternas myndigheter skall bedöma föreslagna flygbiljettpriser.

Målet är fortfarande att förverkliga ett system med dubbelt underkännande av flygbiljettpriser före den 1 januari 1993, och en viktig del i den fortsatta liberaliseringen är att under mellantiden vinna erfarenheter av detta system.

Det är önskvärt att införa ett flexiblare, enklare och effektivare system med zoner, inom vilka flygbiljettpriser, vilka uppfyller särskilda villkor, automatiskt godkänns av luftfartsmyndigheterna i de berörda staterna.

När det gäller dubbelt godkännande och dubbelt underkännande av flygbiljettpriser, är det lämpligt att införa ett förfarande enligt vilken medlemsstaterna kan anmoda kommissionen att undersöka och avgöra om ett föreslaget flygbiljettpris överensstämmer med de uppställda kriterierna. I fråga om orimligt höga eller orimligt låga biljettpriser måste kommissionen ha möjlighet att skjuta upp tillämpningen av ett biljettpris medan undersökningen pågår.

I fråga om dubbelt godkännande av flygbiljettpriser bör åtgärder beslutas som medger snabbt samråd medlemsstater emellan i händelse av oenighet samt förfarande för att bilägga sådana fall av oenighet som inte kunnat lösas genom samråd.

Denna förordning ersätter direktiv 87/601/EEG, som därför bör upphävas.

Det är önskvärt att rådet beslutar om ytterligare liberaliseringsåtgärder med avseende på flygbiljettpriser före den 30 juni 1992.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

RÄCKVIDD OCH DEFINITIONER

Artikel 1

I denna förordning finns bestämmelser om kriterier och förfaranden som gäller fastställande av biljettpriser för regelbunden luftfart på flyglinjer mellan medlemsstater.

Artikel 2

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) biljettpriser för regelbunden luftfart: de priser som skall betalas i tillämplig nationell valuta för befordran av passagerare och bagage i regelbunden lufttrafik samt de villkor som hänför sig till dessa, inberäknat

---

(1) EGT nr C 258, 11.10.1989, s. 3 och EGT nr C 164, 5.7.1990, s. 7.
(2) EGT nr C 96, 17.4.1990, s. 59.
(3) EGT nr C 112, 7.5.1990, s. 17.
(4) EGT nr L 374, 31.12.1987, s. 12.

ersättning och villkor som erbjuds agenturer och andra mellanhänder.

b) regelbunden luftfart: en serie flygningar där varje flygning uppfyller följande kriterier:

i) Den passerar genom luftrummet över mer än en medlemsstats territorium.

ii) Den utförs med luftfartyg för befordran av passagerare eller passagerare och gods och/eller post mot ersättning på ett sådant sätt att det på varje flygning finns platser att köpa för enskilda personer (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agenter).

iii) Den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma orter, två eller flera, antingen

1) enligt en utgiven tidtabell, eller

2) med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.

c) flygning: en avgång från en angiven flygplats till en angiven destinationsflygplats.

d) lufttrafikföretag: ett lufttransportföretag med giltigt tillstånd från en medlemsstat att utöva regelbunden luftfart.

e) gemenskapernas lufttrafikföretag:

i) ett lufttrafikföretag som har och fortsättningsvis kommer att ha sin centrala administration inom gemenskapen och därifrån bedriva sin huvudsakliga verksamhet, och i vilket aktiemajoriteten ägs och fortsättningsvis kommer att ägas av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater, och som kontrolleras och fortsättningsvis kommer att kontrolleras av sådana stater eller personer, eller

ii) ett lufttrafikföretag som även om det inte motsvarar definitionen enligt i då denna förordning antas

1) antingen har sin centrala administration inom gemenskapen och därifrån bedriver sin huvudsakliga verksamhet eller har bedrivit regelbunden luftfart eller utfört icke regelbunda flygningar inom gemenskapen under de närmaste tolv månaderna före antagande av denna förordning,

2) eller har bedrivit regelbunden luftfart mellan medlemsstater på grundval av tredje och fjärde frihetsrättigheterna under de närmaste tolv månaderna före antagandet av denna förordning.

Lufttrafikföretag som uppfyller de kriterier som anges under ii är förtecknade i bilaga 1.

f) tredje frihetsrättigheter: den rätt som ett lufttrafikföretag med tillstånd att utöva luftfart i en stat har att inom en annan stats territorium låta passagerare stiga av samt att lossa gods och post som det tagit ombord i den stat där det beviljats tillstånd att utöva luftfart.

fjärde frihetsrättigheter: den rätt som ett lufttrafikföretag med tillstånd att utöva luftfart i en stat har att inom en annan stats territorium ta ombord passagerare, gods och post för avstigning respektive lossning i den stat där det beviljats tillstånd att utöva luftfart.

femte frihetsrättigheter: den rätt som ett lufttrafikföretag har att utföra lufttransport av passagerare, gods och post mellan två andra stater än den stat där det beviljats tillstånd att utöva luftfart.

g) berörda stater: de medlemsstater mellan vilka regelbunden luftfart bedrivs.

h) flexibilitetszon: en priszon enligt bestämmelserna i artikel 4, inom vilken biljettpriser som uppfyller villkoren i bilaga 2 automatiskt skall godkännas av luftfartsmyndigheterna i de berörda staterna. En zons gränser uttrycks i procent av referenspriset.

i) referenspris: det normala biljettpriset för enkel resa respektive tur och returresa i ekonomiklass som tillämpas av lufttrafikföretag med tredje eller fjärde frihetsrättigheter på flyglinjen i fråga. Finns fler än ett sådant biljettpris skall ett pris som motsvarar genomsnittet av alla sådana biljettpriser användas, såvida inte en bilateral överenskommelse träffats om något annat. Finns inte något normalpris för ekonomiklass, skall det lägsta fullständigt flexibla biljettpriset användas.

KRITERIER

Artikel 3

1. Medlemsstaterna skall godkänna EG-lufttrafikföretagens biljettpriser för regelbunden luftfart om de står i ett rimligt förhållande till det ansökande lufttrafikföretagets långsiktiga, fullständigt fördelade, relevanta kostnader med hänsynstagande till behovet av en tillfredsställande kapitalavkastning och en tillräcklig kostnadsmarginal så att en tillfredsställande säkerhetsstandard kan upprätthållas.

2. Vid godkännande av flygbiljettpriser enligt punkt 1, skall medlemsstaterna också ta hänsyn till andra relevanta faktorer, konsumenternas behov och konkurrenssituationen på marknaden, inbegripet de biljettpriser som tillämpas av andra lufttrafikföretag som trafikerar samma flyglinje samt vikten av att förhindra dumpning.

3. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 4.4 och 4.5, skall medlemsstaterna vägra att godkänna ett biljettpris som inte uppfyller villkoren i artikel 4.3 och som i förhållande till de kriterier som anges i artikel 3.1 är orimligt högt till nackdel för konsumenterna eller orimligt lågt i betraktande av konkurrenssituationen på marknaden.

4. Den omständigheten att ett föreslaget biljettpris är lägre än det pris som erbjuds av ett annat lufttrafikföretag, som trafikerar samma flyglinje, skall inte utgöra tillräckligt skäl för att underkänna priset.

5. En medlemsstat skall, efter att vederbörligen ha underrättat berörda stater, tillåta ett EG-lufttrafikföretag från en annan medlemsstat, som bedriver regelbunden luftfart på en direkt eller anslutande flyglinje inom gemenskapen, att anpassa ett redan godkänt flygpris för regelbunden luftfart mellan samma två orter, dock under förutsättning att denna bestämmelse inte tillämpas på anslutande flyglinjer som är 20 procent längre än den kortaste direkta flyglinjen. Medlemsstaterna kan också tillåta ett EG-lufttrafikföretag från en annan medlemsstat, som bedriver regelbunden luftfart på en direkt flyglinje, att anpassa biljettpriser som redan är godkända eller offentliggjorda för icke regelbunden trafik på samma flyglinje, förutsatt att de båda produkterna är likvärdiga i fråga om kvalitet och villkor.

6. Endast EG-lufttrafikföretag har rätt att införa biljettpriser som är lägre än gällande priser då de trafikerar flyglinjer där de har tredje eller fjärde frihetsrättigheter och vad gäller trafik med femte frihetsrättigheter får de införa sådana lägre biljettpriser förutsatt att de uppfyller villkoren i artikel 4.3.

FÖRFARANDEN

Artikel 4

1. Biljettpriser för regelbunden luftfart skall godkännas av berörda medlemsstater. För detta ändamål skall lufttrafikföretagen lämna in sina förslag till biljettpriser i den ordning som föreskrivs av luftfartsmyndigheterna i berörda medlemsstater.

2. Luftfartsmyndigheterna får inte kräva att lufttrafikföretagen skall lämna in sina biljettpriser för flyglinjer inom gemenskapen tidigare än 45 dagar innan de träder i kraft.

3. a) Till och med den 31 december 1992 skall medlemsstat ge lufttrafikföretag, som utövar tredje, fjärde eller femte frihetsrättigheter, tillstånd att själva bestämma flygbiljettpriser inom flexibilitetszonerna på de villkor som uppställs i bilaga 2 för varje zon och under förutsättning att biljettpriserna anmäls till berörda stater minst 21 dagar före den dag då de föreslås träda i kraft.

b) För regelbunden luftfart införs följande tre flexibilitetszoner:

- en normalpriszon för ekonomiklass som ligger mellan 95 och 105 procent av referenspriset,
- en rabattzon som ligger mellan 94 och 80 procent av referenspriset,
- en lågpriszon som ligger mellan 79 och 30 procent av referenspriset.

4. Ett fullständigt flexibelt biljettpris, på över 105 procent av referenspriset på en flyglinje inom gemenskapen, skall anses godkänt om inte båda medlemsstaterna inom 30 dagar från den dag då priset framlades för dem, skriftligen meddelar det berörda lufttrafikföretaget om sitt underkännande med angivande av skälen. Medlemsstaterna skall också underrätta varandra. På begäran av endera medlemsstaten skall samråd mellan de berörda staterna hållas inom 30-dagarsperioden.

5. Till och med den 31 december 1992 krävs godkännande från båda de berörda staterna av biljettpriser som inte uppfyller villkoren i punkterna 3 och 4. Om ingendera medlemsstaten har meddelat underkännande inom 21 dagar från den dag då biljettpriset framlades för dem, skall det anses godkänt.

6. Ett godkänt biljettpris på en flyglinje inom gemenskapen gäller till dess det upphör eller ett nytt pris införs. Giltighetstiden kan emellertid förlängas med en period på högst 12 månader från den ursprungliga dagen för upphörande.

Artikel 5

1. En medlemsstat som gör gällande ett rättmätigt intresse i flyglinjen i fråga kan anmoda kommissionen att undersöka om ett biljettpris, som inte uppfyller villkoren i artikel 4.3, står i överensstämmelse med artikel 3.1 eller om en medlemsstat har uppfyllt sina förpliktelser enligt artikel 3.3. Kommissionen skall genast underrätta andra berörda medlemsstater och lufttrafikföretaget i fråga och ge dem tillfälle att yttra sig.

2. Kommissionen skall inom 14 dagar efter det att den mottagit en anmodan enligt punkt 1 besluta om biljettpriset skall fortsätta att gälla medan undersökningen pågår.

3. Kommissionen skall snarast möjligt och under alla förhållanden senast två månader efter det att den mottagit anmodan, avgöra om biljettpriset står i överensstämmelse med artikel 3.1. Denna tidsfrist kan förlängas i den mån det är nödvändigt för att inhämta ytterligare information från den berörda medlemsstaten.

4. Kommissionen skall meddela medlemsstaterna och det berörda lufttrafikföretaget sitt beslut.

5. Varje medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en tidsfrist på en månad. Rådet får med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom en månad.

SAMRÅDS- OCH SKILJEDOMSFÖRFARANDE

Artikel 6

1. När en berörd stat (den första staten) enligt artikel 4.5 beslutar att inte godkänna ett biljettpris för regelbunden luftfart, skall den skriftligen och med angivande av sina skäl meddela den andra berörda staten (den andra staten) detta inom 21 dagar från det att anmälan om priset lämnats in.

2. Om den andra staten inte är införstådd med den första statens beslut, skall den anmäla detta till den första staten inom sju dagar från det att den själv underrättats och ange skälen för sitt beslut samt begära samråd. Båda staterna skall lämna all relevant information som den andra begär. Endera av de berörda staterna kan begära att kommissionen skall vara representerad vid samrådet.

3. Om den första staten saknar tillräcklig information för att fatta ett beslut om biljettpriset, kan den före utgången av den i punkt 1 föreskrivna 21-dagarsfristen anmoda den andra staten att delta i samråd.

4. Samråden skall avslutas inom 21 dagar från det att de begärts. Om meningsskiljaktigheterna fortfarande består vid slutet av denna tidsperiod, skall ärendet hänskjutas till skiljedom på begäran av endera av de berörda staterna. De två berörda staterna kan komma överens om att antingen förlänga tiden för samråden eller att övergå direkt till skiljedom utan samråd.

5. Skiljedomsförfarandet ombesörjs av en nämnd på tre skiljemän om inte de berörda staterna kommer överens om att använda sig av endast en skiljeman. De berörda staterna skall vardera utse en ledamot av skiljenämnden och försöka att komma överens om den tredje ledamoten (som skall vara medborgare i en tredje medlemsstat och vara nämndens ordförande). Alternativt kan de utse en enda skiljeman. Valet av skiljemän skall ske inom sju dagar. Skiljenämnden fattar sitt beslut med enkel majoritet.

6. Om en av de berörda staterna inte utser en ledamot av en skiljenämnd eller om de berörda staterna inte kan enas om utseendet av en tredje ledamot, skall rådet omedelbart underrättas och dess ordförande inom tre dagar utse den tredje ledamoten. I händelse att ordförandeskapet innehas av en medlemsstat som är part i tvisten, skall rådets ordförande anmoda regeringen i den medlemsstat som står närmast i tur att överta ordförandeskapet och som inte är part i tvisten att utse den tredje ledamoten.

7. Skiljedomsförfarandet skall vara avslutat inom 21 dagar från den dag då hela skiljenämnden eller den ende skiljedomaren är utsedd. De berörda staterna kan emellertid komma överens om att förlänga denna tid. Kommissionen skall ha rätt att närvara som observatör. Skiljemännen skall klargöra i vilken utsträckning skiljedomen grundas på kriterierna i artikel 3.

8. Skiljedomen skall omedelbart anmälas till kommissionen.

Kommissionen skall inom 10 dagar fastställa skiljedomen såvida inte skiljemännen underlåtit att beakta kriterierna i artikel 3 eller det förfarande som anges i denna förordning eller om skiljedomen i andra hänseenden inte står i överensstämmelse med gemenskapsrätten.

Föreligger inte något beslut inom denna tid skall skiljedomen anses fastställd av kommissionen. En skiljedom som fastställs av kommissionen är bindande för de berörda staterna.

9. Under samråds- och skiljedomsförfarandet skall de gällande flygbiljettpriserna fortsätta att tillämpas till dess att förfarandet avslutats och ett nytt pris har trätt i kraft.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 7

Denna förordning hindrar inte medlemsstaterna från att ingå överenskommelser som medger större flexibilitet än bestämmelserna i artikel 4 eller från att upprätthålla redan träffade överenskommelser som är mera flexibla.

Artikel 8

Minst en gång om året skall kommissionen samråda med representanter för konsumentorganisationerna på luftfartsområdet inom gemenskapen om biljettpriser för regelbunden luftfart och dithörande frågor; kommissionen skall för detta ändamål förse deltagarna med relevant information.

Artikel 9

Kommissionen får, när den fullgör de uppdrag som tilldelats den enligt denna förordning, inhämta all nödvändig information från berörda medlemsstater och lufttrafikföretag.

Artikel 10

1. Kommissionen skall offentliggöra en rapport om tillämpningen av denna förordning senast den 31 maj 1992 och därefter vartannat år.

2. Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta vid tillämpningen av denna förordning, särskilt när det gäller insamling av information för den rapport som omnämns i punkt 1.

3. Konfidentiell information som kommer fram vid tillämpningen av denna förordning omfattas av sekretess.

Artikel 11

Då en medlemsstat har ingått en överenskommelse med ett eller flera tredje land som ger ett lufttrafikföretag i ett tredje land femte frihetsrättigheter på en flyglinje mellan medlemsstater och överenskommelsen i detta avseende innehåller bestämmelser som är oförenliga med denna förordning, skall medlemsstaten så snart tillfälle ges vidta alla lämpliga åtgärder för att undanröja sådana skillnader. Rättigheter och förpliktelser gentemot tredje land enligt en sådan överenskommelse påverkas inte av denna förordning intill dess att skillnaderna har undanröjts.

Artikel 12

I syfte att före den 1 januari 1993 genomföra ett system med dubbelt underkännande för biljettpriser skall rådet besluta om ändring av denna förordning senast den 30 juni 1992 på grundval av ett förslag från kommissionen vilket skall framläggas senast den 31 maj 1991.

Artikel 13

Direktiv 87/601/EEG upphävs härmed.

Artikel 14

Denna förordning träder i kraft den 1 november 1990.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 24 juli 1990.

På rådets vägnar

C. MANNINO

Ordförande

BILAGA 1

Lufttrafikföretag som avses i artikel 2 e ii

Följande lufttrafikföretag uppfyller kriterierna i artikel 2 e ii så länge de erkänns som nationella lufttrafikföretag av den medlemsstat som tillerkänner dem denna status då denna förordning antas:

- Scandinavian Airlines System,
- Britannia Airways,
- Monarch Airlines.

BILAGA 2

Villkor för rabattpriser och lågpriser

Rabattzon

1. Ett biljettpris är hänförligt till rabattzonen när följande två villkor är uppfyllda:

   – resan skall vara en tur och retur- eller rundresa och

   – bokning av hela resan, biljettutställelse och betalning skall ske samtidigt; bokning av returresan kan dock göras vid en senare tidpunkt. Avbeställning är endast tillåten före avgång på avresan och mot en avgift på minst 20 procent av biljettpriset. Ombokning är endast tillåten mot en avgift som motsvarar skillnaden mellan det biljettpris som betalats och närmast högre tillämpliga biljettpris.

Lågpriszon

2. Ett biljettpris är hänförligt till lågpriszonen när följande villkor är uppfyllda:

   1) Tur och returresa eller rundresa.

   2) Två av följande villkor skall vara uppfyllda:

      a) Bortovaro minst enligt "söndagsregeln" eller sex dagar.

      b) i) Bokning av hela resan, biljettutställelse och betalning skall ske samtidigt; avbeställning eller ändring av bokning är endast tillåten före avgång på avresan och mot en avgift på minst 20 procent av biljettpriset.

         ii) Obligatoriskt förköp på minst 14 dagar; bokning av hela resan, biljettutställelse och betalning skall ske samtidigt; avbeställning eller ombokning är endast tillåten före avgång på avresan och mot en avgift på minst 20 procent av biljettpriset.

         iii) Köp av biljett är endast tillåten dagen före avresan; bokning skall göras separat för av- och återresan och endast i avreselandet dagen före respektive resa.

      c) Passagerarna får inte vara över 25 år eller under 60 år eller skall vara en far och/eller en mor som reser tillsammans med barn som är högst 25 år (minst tre personer).

      d) Lågtrafik

      förutsatt att

      1) villkoret under c inte får kombineras enbart med villkoret under d, och

      2) då villkoret under b i kombineras enbart med villkoren under c eller d, den nedre gränsen för flexibilitetszonen inte får sättas lägre än vid 40 procent av referenspriset.

Tillägg till bilaga 2

1. **Anmärkningar till den zonindelning som anges i artikel 4.3 b och 4.4**

i) *Referenspris för 1990/1991*

Det referenspris enligt artikel 2 i och som tillämpas den 1 september 1990.

ii) *Referenspris för 1991/1992*

Det referenspris enligt artikel 2 i och som tillämpas den 1 september 1991.

2. **Definition av "lågtrafik"**

Ett lufttrafikföretag får med hänsyn till kommersiella intressen beteckna vissa flygningar som flygningar under lågtrafik.

Då ett lufttrafikföretag vill utnyttja villkor 2.2 d, skall luftfartsmyndigheterna i de berörda medlemsstaterna gemensamt, och på grundval av ett förslag framlagt av lufttrafikföretaget i fråga, bestämma vilka flygningar på varje flyglinje som skall betecknas som flygningar under lågtrafik.

På varje flyglinje, där den sammanlagda verksamhet som utövas av lufttrafikföretag med tredje och fjärde frihetsrättigheter uppnår ett genomsnitt av 18 tur- och returflygningar i veckan, har det berörda lufttrafikföretaget rätt att som ett minimum tillämpa villkor 2.2 d i bilaga 2 på upp till 50 procent av sitt totala antal flygningar per dag, förutsatt att avgångarna för de flygningar på vilka dessa villkor tillämpas äger rum mellan kl. 10.00 och 16.00 eller mellan kl. 21.00 och 06.00.