ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1459/2006 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Σεπτεμβρίου 2006

σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών όσον αφορά τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών [1], και ιδίως το άρθρο 2,

Μετά τη δημοσίευση του σχεδίου του παρόντος κανονισμού [2],

Μετά από διαβουλεύσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Από την 1η Μαΐου 2004, ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών υπόκειται στις γενικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης [3].

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 προβλέπει ότι οι συμφωνίες που εμπίπτουν στο άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης, και πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3, δεν απαγορεύονται χωρίς να είναι αναγκαία η προηγούμενη έκδοση σχετικής απόφασης. Κατ' αρχήν, οι επιχειρήσεις και οι ενώσεις επιχειρήσεων πρέπει τώρα να αξιολογούν μόνες τους κατά πόσον οι συμφωνίες, οι εναρμονισμένες πρακτικές και οι αποφάσεις που εκδίδουν είναι σύμφωνες με το άρθρο 81 της συνθήκης·

(3) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87 εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εφαρμόζει το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σε δρομολόγια μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων και σε δρομολόγια μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών.

(4) Οι συμφωνίες, οι αποφάσεις ή οι εναρμονισμένες πρακτικές που αφορούν τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών στις τακτικές αεροπορικές γραμμές καθώς και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slot allocation) και τον προγραμματισμό των δρομολογίων στους αερολιμένες, ενδέχεται να περιορίζουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

(5) Ωστόσο, δεδομένου ότι τέτοιου είδους συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές μπορεί να εξασφαλίζουν οφέλη για τους χρήστες των αεροπορικών μεταφορών ή/και τους αερομεταφορείς, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93 της Επιτροπής, της 25ης Ιουνίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό των δρομολογίων, την από κοινού εκμετάλλευση διαδρομών, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες [4] ορίζει ότι το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης είναι ανεφάρμοστο, μεταξύ άλλων, σε ορισμένες συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές που αφορούν διαβουλεύσεις για τους ναύλους και την κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες στο βαθμό που αφορούν αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων. Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93 έληξε στις 30 Ιουνίου 2005.

(6) Τον Ιούνιο 2004, η Επιτροπή κήρυξε την έναρξη διαβουλεύσεων για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1671/93 με σκοπό να προσδιορίσει κατά πόσον η απαλλαγή κατά κατηγορίες πρέπει να καταργηθεί, να διατηρηθεί στην αρχική μορφή της ή να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της. Η Επιτροπή έλαβε απαντήσεις από κράτη μέλη, αεροπορικές εταιρείες, ταξιδιωτικούς πράκτορες και ομάδες καταναλωτών.

(7) Με βάση τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων και το σύστημα εξαιρέσεων άμεσης εφαρμογής που καθιερώθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003, δεν υπάρχουν επαρκείς λόγοι για να εξακολουθήσει το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης να κηρύσσεται ανεφάρμοστο με κανονισμό για τις διαβουλεύσεις σχετικά με τις συμφωνίες κατανομής διαθέσιμου χρόνου χρήσης και προγραμματισμού των δρομολογίων στους αερολιμένες ή για τις διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων. Ωστόσο, πρέπει να δοθεί αρκετός χρόνος στις επιχειρήσεις του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών ώστε να προσαρμοστούν στην νέα κατάσταση και να εκτιμήσουν μόνες τους κατά πόσο οι συμφωνίες και οι πρακτικές τους είναι συμβατές με το άρθρο 81 της συνθήκης και, εάν χρειαστεί, να τις τροποποιήσουν. Δεδομένου ότι η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93 έχει ήδη λήξει, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί νέος κανονισμός σχετικά με τις απαλλαγές κατά κατηγορίες για μία μεταβατική περίοδο.

---

[1] ΕΕ L 374 της 31.12.1987, σ. 9. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 411/2004 (ΕΕ L 68 της 6.3.2004, σ. 1).

[2] ΕΕ C 42 της 18.2.2006, σ. 15.

[3] ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 411/2004 (ΕΕ L 68 της 6.3.2004, σ. 1).

[4] ΕΕ L 155 της 26.6.1993, σ. 18. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την πράξη προσχώρησης του 2003.

(8) Οι ρυθμίσεις για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης και τον προγραμματισμό των δρομολογίων στους αερολιμένες μπορούν να βελτιώσουν αποτελεσματικά τη χρησιμοποίηση του δυναμικού των αερολιμένων και του εναέριου χώρου, να διευκολύνουν τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και να συμβάλουν στην εξάπλωση των αεροπορικών υπηρεσιών που παρέχονται από τους αερολιμένες. Για να διατηρηθεί ο ανταγωνισμός, πρέπει να εξακολουθήσει να είναι δυνατή η πρόσβαση σε αερολιμένες στους οποίους παρατηρείται συμφόρηση. Επίσης, για να εξασφαλιστεί επαρκής βαθμός ασφάλειας και διαφάνειας, παρόμοιες ρυθμίσεις μπορούν να γίνονται δεκτές μόνο εάν όλοι οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς μπορούν να συμμετέχουν στις διαπραγματεύσεις και η κατανομή να πραγματοποιείται χωρίς διακρίσεις και με διαφάνεια.

(9) Απαλλαγή κατά κατηγορίες πρέπει να χορηγηθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 για τις διαβουλεύσεις σχετικά με την κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης και τον προγραμματισμό των δρομολογίων στους αερολιμένες στο βαθμό που αφορούν αεροπορικά δρομολόγια των οποίων το σημείο αναχώρησης ή/και το σημείο προορισμού βρίσκονται εντός της Κοινότητας. Μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2006, ο αεροπορικός κλάδος πρέπει να αξιολογεί μόνος του κατά πόσο οι συμφωνίες και οι εναρμονισμένες πρακτικές μεταξύ επιχειρήσεων καθώς και οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων που εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3. Κατά την αξιολόγηση αυτή πρέπει να εξετάζεται, μεταξύ άλλων, κατά πόσο όλοι οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς μπορούν να συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις για την κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης και τον προγραμματισμό των δρομολογίων στους αερολιμένες και κατά πόσο οι διαβουλεύσεις αυτές διεξάγονται με αμερόληπτο και διαφανή τρόπο. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες [1].

(10) Οι διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών είναι δυνατόν να συμβάλουν στη γενικευμένη αποδοχή κοινών ναύλων μεταφοράς επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων, προς όφελος τόσο των αερομεταφορέων όσο και των χρηστών των αεροπορικών μεταφορών. Ωστόσο, ο στόχος των διαβουλεύσεων αυτών δεν πρέπει να υπερβαίνει το σκοπό της διευκόλυνσης της αποδοχής κοινών εισιτηρίων μεταξύ αερομεταφορέων.

(11) Από τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων που ξεκίνησε η Επιτροπή τον Ιούνιο 2004 για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1617/93, προκύπτει ότι η ενδοκοινοτική αγορά αεροπορικών μεταφορών εξελίχθηκε κατά τρόπο ώστε να συρρικνώνεται η εξασφάλιση ότι οι διαβουλεύσεις για τους ναύλους θα συνεχίσουν να πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(12) Ως εκ τούτου, πρέπει να χορηγηθεί απαλλαγή κατά κατηγορίες έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων. Μετά την ημερομηνία αυτή, ο αεροπορικός κλάδος πρέπει να αξιολογεί μόνος του κατά πόσο οι συμφωνίες και οι εναρμονισμένες πρακτικές μεταξύ επιχειρήσεων και οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων οι οποίες υπάγονται στο άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(13) Από την 1η Μαΐου 2004, η Επιτροπή έχει την εξουσία να εφαρμόζει το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης μέσω κανονισμού σχετικά με τις αεροπορικές υπηρεσίες στα δρομολόγια μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών καθώς και στα δρομολόγια μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων.

(14) Σε αντίθεση με τις αεροπορικές μεταφορές στο εσωτερικό της ΕΕ, οι αεροπορικές υπηρεσίες μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών διέπονται γενικά από διμερείς αεροπορικές συμφωνίες. Η φύση και το επίπεδο λεπτομέρειας των κανονιστικών απαιτήσεων που ορίζονται στις συμφωνίες αυτές παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις. Με την επιφύλαξη του κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών [2], οι συμφωνίες αυτές περιορίζουν συχνά ή/και ρυθμίζουν την πρόσβαση στην αγορά ή/και την τιμολόγηση, πράγμα το οποίο μπορεί να εμποδίσει τον ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων στα δρομολόγια μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών. Επίσης, αυτού του είδους συμφωνίες σχετικά με τις αεροπορικές υπηρεσίες περιορίζουν συχνά τη δυνατότητα των αερομεταφορέων να συνάπτουν συμφωνίες συνεργασίας οι οποίες παρέχουν στους καταναλωτές εναλλακτικές λύσεις στο πλαίσιο του συστήματος της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (ΙΑΤΑ) για την αποδοχή κοινών εισιτηρίων μεταξύ αερομεταφορέων.

(15) Το ποσοστό των δρομολογίων που περιλαμβάνουν ανταποκρίσεις είναι πολύ υψηλότερο στις πτήσεις μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών από το αντίστοιχο ποσοστό στις ενδοκοινοτικές ή τις διεθνείς πτήσεις. Για το λόγο αυτό τα πλεονεκτήματα της αποδοχής κοινών εισιτηρίων μεταξύ αερομεταφορέων που προκύπτουν για τους καταναλωτές χάρη στις διαβουλεύσεις για τους ναύλους είναι σημαντικότερα για τα δρομολόγια μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών.

(16) Μπορεί να συναχθεί συμπέρασμα με επαρκή βαθμό βεβαιότητας ότι οι διαβουλεύσεις σχετικά με τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας και αερολιμένων τρίτων χωρών πληρούν προς το παρόν τους όρους του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης. Στον τομέα των αερομεταφορών, οι αγορές χαρακτηρίζονται ωστόσο από ταχείες εξελίξεις. Ως εκ τούτου, πρέπει να χορηγηθεί απαλλαγή κατά κατηγορίες σχετικά με τις διαβουλεύσεις αυτές, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, έως τις 31 Οκτωβρίου 2007.

[1] ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 793/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 50).

[2] ΕΕ L 157 της 30.4.2004, σ. 7· διορθώθηκε στην ΕΕ L 195 της 2.6.2004, σ. 3.

(17) Οι αρμόδιες αρχές στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και στην Αυστραλία αναθεωρούν τις οικείες αντιμονοπωλιακές πολιτικές τους σύμφωνα με τις διασκέψεις σχετικά με τους ναύλους μεταφοράς επιβατών της ΙΑΤΑ. Οι αναθεωρήσεις αυτές αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί έως τον Ιούνιο 2007. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να έχει ώς τότε αναθεωρήσει την απαλλαγή κατά κατηγορίες σχετικά με τις διασκέψεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ της Κοινότητας και αυτών των χωρών.

(18) Πρέπει να συγκεντρώνονται δεδομένα για να ενισχύονται οι γνώσεις της Επιτροπής όσον αφορά τη χρησιμοποίηση των ναύλων επιβατών που προσδιορίζονται στις διαβουλεύσεις και τη σχετική σημασία τους για την πραγματική αποδοχή κοινών εισιτηρίων μεταξύ αερομεταφορέων σε τακτικά δρομολόγια μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών. Τα δεδομένα αυτά πρέπει επίσης να δίνουν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να εκτιμά καλύτερα τα αποτελέσματα των κανονιστικών περιορισμών που απορρέουν από διμερείς αεροπορικές συμφωνίες. Επομένως, πρέπει να ζητηθεί από τους αερομεταφορείς που συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις να συγκεντρώνουν δεδομένα για όλες τις κατηγορίες ναύλων στις οποίες συμφωνούνται ναύλοι κοινών εισιτηρίων μεταξύ αερομεταφορέων, για κάθε έτος αεροπλοΐας ΙΑΤΑ, αρχής γενομένης από την 1η Μαΐου 2004.

(19) Σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3976/87, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με αναδρομική ισχύ στις συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές που υφίστανται ήδη την ημερομηνία έναρξης ισχύος του, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι απαλλαγής που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

(20) Το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας που αφορά την εσωτερική αγορά επεκτάθηκε στη ζώνη που περιλαμβάνει την Κοινότητα και τη Νορβηγία, την Ισλανδία και το Λιχτενστάιν μέσω της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Για το λόγο αυτό, οι πτήσεις μεταξύ της Κοινότητας και της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και του Λιχτενστάιν πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως και οι ενδοκοινοτικές πτήσεις. Η κοινοτική νομοθεσία επεκτείνεται στη γεωγραφική ζώνη η οποία καλύπτεται από τη συμφωνία για τον ΕΟΧ μέσω των αποφάσεων της ισομερούς επιτροπής του ΕΟΧ. Εντούτοις, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, είναι αναγκαίο να οριστεί ότι η απαλλαγή κατά κατηγορίες που προβλέπεται όσον αφορά τις πτήσεις εκτός Κοινότητας δεν εφαρμόζεται στις πτήσεις μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων και αερολιμένων που βρίσκονται στη Νορβηγία, στην Ισλανδία και το Λιχτενστάιν.

(21) Το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας που αφορά την εσωτερική αγορά έχει επεκταθεί έως τη ζώνη που περιλαμβάνει την Κοινότητα και την Ελβετία μέσω της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας περί αεροπορικών μεταφορών [1]. Όσο η συμφωνία αυτή παραμένει σε ισχύ, οι πτήσεις μεταξύ Κοινότητας και Ελβετίας για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως και οι ενδοκοινοτικές πτήσεις. Η κοινοτική νομοθεσία επεκτείνεται στη γεωγραφική ζώνη που καλύπτεται από τη συμφωνία μέσω των αποφάσεων της ισομερούς επιτροπής η οποία έχει συσταθεί δυνάμει της συμφωνίας. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εντούτοις, είναι αναγκαίο να οριστεί ότι η απαλλαγή κατά κατηγορίες που προβλέπεται όσον αφορά δρομολόγια μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών δεν εφαρμόζεται στις πτήσεις μεταξύ κοινοτικών αερολιμένων και αερολιμένων της Ελβετίας.

(22) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή του άρθρου 82 της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Απαλλαγές

Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης κηρύσσεται ανεφάρμοστο στις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, στις αποφάσεις ενώσεων τέτοιων επιχειρήσεων και στις εναρμονισμένες πρακτικές τους που έχουν έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους στόχους:

α) τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης και τον προγραμματισμό των δρομολογίων στο βαθμό που αφορούν αεροπορικές πτήσεις των οποίων η αναχώρηση ή η άφιξη πραγματοποιείται από ή σε αερολιμένες της Κοινότητας·

β) τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας ή μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας, αφενός, και αερολιμένων της Ελβετίας, Νορβηγίας, Ισλανδίας ή Λιχτενστάιν, αφετέρου·

γ) τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας, αφενός, και αερολιμένων της Αυστραλίας ή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου·

δ) τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας, αφενός, και αερολιμένων τρίτων χωρών άλλων από αυτών που αναφέρονται στα σημεία β) και γ), αφετέρου.

[1] Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας περί αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 114 της 30.4.2002, σ. 73).

Άρθρο 2

Κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης και προγραμματισμός των δρομολογίων στους αερολιμένες

1. Το άρθρο 1 στοιχείο α) εφαρμόζεται μόνο εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

α) οι διαβουλεύσεις είναι ανοιχτές σε όλους τους αερομεταφορείς που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που αποτελούν αντικείμενο των διαβουλεύσεων·

β) θεσπίζονται και εφαρμόζονται κανόνες προτεραιότητας χωρίς διακρίσεις, άμεσες ή έμμεσες, που συνδέονται με την ταυτότητα και την ιθαγένεια του αερομεταφορέα ή την κατηγορία της υπηρεσίας· οι κανόνες αυτοί λαμβάνουν υπόψη τους περιορισμούς ή τους κανόνες κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας που έχουν θεσπισθεί από τις αρμόδιες εθνικές ή διεθνείς αρχές και ανταποκρίνονται δεόντως στις ανάγκες των ταξιδιωτών και του συγκεκριμένου αεροδρομίου· με την επιφύλαξη των διατάξεων του στοιχείου γ), αυτοί οι κανόνες προτεραιότητας μπορεί να λαμβάνουν υπόψη δικαιώματα που έχουν αποκτηθεί από αερομεταφορείς μέσω της χρησιμοποίησης ιδιαίτερων διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατά το προηγούμενο αντίστοιχο έτος αεροπλοΐας·

γ) διαθέσιμος χρόνος χρήσης χορηγείται στους νεοεισερχόμενους αερομεταφορείς, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, ως εξής:

i) στα αεροδρόμια της Κοινότητας, το 50 % των νεοδημιουργούμενων ή των μη χρησιμοποιούμενων διαθέσιμων χρόνων χρήσης, καθώς και διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης που έπαυσαν να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορείς κατά τη διάρκεια ή στο τέλος του έτους αεροπλοΐας ή που κατέστησαν με άλλο τρόπο διαθέσιμοι, ώστε να παρέχεται στους νεοεισερχόμενους η δυνατότητα να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά με τους καθιερωμένους αερομεταφορείς στα δρομολόγια προς ή από τους εν λόγω αερολιμένες· το ποσοστό που χορηγείται στους νεοεισερχόμενους ενδέχεται να είναι μικρότερο από το 50 % σε περίπτωση που οι αιτήσεις των νεοεισερχομένων αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 50 % του συνόλου των αιτήσεων για χορήγηση νέων διαθέσιμων χρόνων χρήσης·

ii) στους αερολιμένες τρίτων χωρών, επαρκές μερίδιο των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ώστε να παραμένει εφικτή η πρόσβαση σε αερολιμένες οι οποίοι χαρακτηρίζονται από κυκλοφοριακή συμφόρηση σε δρομολόγια μεταξύ αυτών των αερολιμένων και των κοινοτικών αερολιμένων·

δ) οι θεσπιζόμενοι κανόνες προτεραιότητας τίθενται στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου μέρους μετά από αίτησή του·

ε) οι αερομεταφορείς οι οποίοι συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις έχουν πρόσβαση, το αργότερο κατά το χρόνο διεξαγωγής των διαβουλεύσεων, σε πληροφορίες σχετικά με:

i) το ιστορικό της κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ανά αεροπορική εταιρεία και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα·

ii) τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που ζητήθηκαν (αρχικά αιτήματα) ανά αερομεταφορέα και κατά χρονολογική σειρά, για όλους τους αερομεταφορείς·

iii) τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που χορηγήθηκαν και τις εκκρεμείς αιτήσεις για διαθέσιμους χρόνους χρήσης, με ατομική αναφορά και κατά χρονολογική σειρά, ανά αερομεταφορέα και για όλους τους αερομεταφορείς·

iv) τους υπόλοιπους διαθέσιμους χρόνους χρήσης·

v) πλήρη στοιχεία ως προς τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά την κατανομή·

στ) εάν δεν γίνει δεκτή αίτηση για τη χορήγηση χρόνου χρήσης, ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να λάβει γραπτή κοινοποίηση των λόγων οι οποίοι οδήγησαν στην απόρριψη της αίτησής του.

2. Η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να στέλνουν παρατηρητές στις διαβουλεύσεις για την κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης και για τον προγραμματισμό των δρομολογίων στους αερολιμένες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο πολυμερούς συνάντησης προετοιμασίας πριν από κάθε έτος αεροπλοΐας. Για το σκοπό αυτό, οι αερομεταφορείς γνωστοποιούν στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στην Επιτροπή, καθώς και στους συμμετέχοντες την ημερομηνία, τον τόπο και το αντικείμενο των διαβουλεύσεων αυτών. Η γνωστοποίηση αυτή προς τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και την Επιτροπή πραγματοποιείται τουλάχιστον δέκα ημέρες πριν από τις εν λόγω διαβουλεύσεις.

Η γνωστοποίηση αυτή απευθύνεται:

α) στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προσδιορίζονται από τις αρμόδιες αρχές των εν λόγω κρατών μελών·

β) στην Επιτροπή, σύμφωνα με τις διαδικασίες που δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 3

Διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών

1. Το άρθρο 1 στοιχεία β), γ) και δ) εφαρμόζεται μόνο εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

α) οι συμμετέχοντες στις διαβουλεύσεις συζητούν μόνο για τους αεροπορικούς ναύλους που πρέπει να καταβάλλονται από τους χρήστες των αεροπορικών μεταφορών απευθείας σε συμμετέχοντα αερομεταφορέα ή στους εξουσιοδοτημένους πράκτορές του, για τη μεταφορά επιβατών σε τακτική αεροπορική γραμμή, καθώς και τους όρους που σχετίζονται με αυτούς τους ναύλους μεταφοράς επιβατών· οι διαβουλεύσεις δεν επεκτείνονται στις μεταφορικές ικανότητες για τις οποίες ισχύουν οι τιμές αυτές·

β) στις διαβουλεύσεις εξετάζεται το ζήτημα της αποδοχής κοινών εισιτηρίων μεταξύ αερομεταφορέων, δηλαδή ότι οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, σχετικά με τις κατηγορίες των ναύλων μεταφοράς επιβατών και με τα έτη αεροπλοΐας που αποτέλεσαν αντικείμενο των διαβουλεύσεων:

i) να συνδυάζουν σε ενιαίο μεταφορικό τίτλο την υπηρεσία που αποτέλεσε αντικείμενο των διαβουλεύσεων με υπηρεσίες επί του ιδίου ή διαδοχικών δρομολογίων οι οποίες παρέχονται από άλλους αερομεταφορείς, και για τις οποίες οι εφαρμοζόμενοι ναύλοι μεταφοράς επιβατών και όροι καθορίζονται από την εταιρεία ή τις εταιρείες που εκτελούν τη μεταφορά· και

ii) στο βαθμό που επιτρέπεται από τους όρους της αρχικής κράτησης, να αντικαθιστούν μια κράτηση σχετικά με υπηρεσία που αποτέλεσε αντικείμενο των διαβουλεύσεων, με κράτηση για την παροχή υπηρεσιών επί του ίδιου δρομολογίου που εξυπηρετείται από άλλον αερομεταφορέα με βάση τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και τους όρους που εφαρμόζει αυτός ο άλλος αερομεταφορέας·

γ) ο αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την έγκριση συνδυασμών και μεταβολών κράτησης για λόγους αντικειμενικούς και αμερόληπτους, τεχνικού ή εμπορικού χαρακτήρα, ιδίως όταν ο αερομεταφορέας που πραγματοποιεί τη μεταφορά έχει επιφυλάξεις ως προς τη φερεγγυότητα του αερομεταφορέα που θα εισπράξει την πληρωμή για τη μεταφορά αυτή· στην περίπτωση αυτή, ο τελευταίος αερομεταφορέας πρέπει να ειδοποιείται γραπτώς·

δ) οι ναύλοι για τη μεταφορά επιβατών που είναι το αντικείμενο των διαβουλεύσεων εφαρμόζονται από τους αερομεταφορείς που συμμετέχουν σ' αυτές χωρίς διακρίσεις ως προς την ιθαγένεια ή τον τόπο διαμονής των επιβατών·

ε) η συμμετοχή στις διαβουλεύσεις είναι προαιρετική και ανοικτή σε κάθε μεταφορέα ο οποίος παρέχει ή προτίθεται να παράσχει άμεσα ή έμμεσα υπηρεσίες στο οικείο δρομολόγιο·

στ) οι διαβουλεύσεις δεν είναι δεσμευτικές για τους συμμετέχοντες και, ως εκ τούτου, μετά από τις διαβουλεύσεις, οι συμμετέχοντες διατηρούν το δικαίωμα να ενεργούν με ανεξάρτητο τρόπο όσον αφορά τους ναύλους μεταφοράς επιβατών·

ζ) οι διαβουλεύσεις δεν καταλήγουν σε συμφωνία σχετικά με τις αμοιβές των πρακτόρων ή σχετικά με άλλα στοιχεία των συζητούμενων ναύλων.

2. Οι αερομεταφορείς που συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών σχετικά με τις τακτικές αεροπορικές πτήσεις μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας και αερολιμένων τρίτων χωρών, εκτός από αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β), πρέπει να συγκεντρώνουν δεδομένα σχετικά με:

α) τον αριθμό των εισιτηρίων που εκδίδονται στις τιμές που καθορίζονται κατά τη διάρκεια αυτών των διαβουλεύσεων σε σχέση με το συνολικό αριθμό εισιτηρίων που εκδίδονται για μεταφορές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τρίτων χωρών, εκτός από αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β)·

β) το βαθμό σύμφωνα με τον οποίο τα εισιτήρια που εκδίδονται βάσει των ναύλων που καθορίζονται στις διαβουλεύσεις αυτές εκδίδονται για ταξίδι που εξασφαλίζεται από πλέον του ενός αερομεταφορείς·

γ) το βαθμό σύμφωνα με τον οποίο τα εισιτήρια που δεν εκδίδονται βάσει των ναύλων που καθορίζονται στις διαβουλεύσεις αυτές εκδίδονται για ταξίδι που εξασφαλίζεται από πλέον του ενός αερομεταφορείς·

Τα δεδομένα αυτά συγκεντρώνονται για όλες τις κατηγορίες εισιτηρίων και ναύλων οι οποίες αποτελούν αντικείμενο των διαβουλεύσεων. Χάρη στα δεδομένα αυτά, θα είναι εφικτή η διάκριση μεταξύ των διαφόρων μορφών συνεργασίας μεταξύ αερομεταφορέων που επιτρέπουν στους επιβάτες να συνδυάζουν σε ένα ενιαίο εισιτήριο πτήσεις που εξασφαλίζονται από πλέον του ενός αερομεταφορείς. Τα στοιχεία που συγκεντρώνονται διαβιβάζονται στην Επιτροπή από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς ή εξ ονόματός τους για κάθε έτος αεροπλοΐας IATA που αρχίζει από την 1η Μαΐου 2004. Τα δεδομένα μπορούν να διατίθενται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

3. Η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να στέλνουν παρατηρητές στις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών. Για το σκοπό αυτό, οι αερομεταφορείς γνωστοποιούν στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στην Επιτροπή, καθώς και στους συμμετέχοντες, την ημερομηνία, τον τόπο και το αντικείμενο των διαβουλεύσεων αυτών. Η γνωστοποίηση στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή γίνεται τουλάχιστον δέκα ημέρες πριν από την έναρξη των διαβουλεύσεων.

Η γνωστοποίηση αυτή απευθύνεται:

α) στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προσδιορίζονται από τις αρμόδιες αρχές των εν λόγω κρατών μελών·

β) στην Επιτροπή, σύμφωνα με τις διαδικασίες που δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πλήρης έκθεση σχετικά με τις διαβουλεύσεις υποβάλλεται από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς ή εξ ονόματός τους στην Επιτροπή, καθώς και στους συμμετέχοντες, το αργότερο εντός έξι εβδομάδων μετά από τη διεξαγωγή των διαβουλεύσεων.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Οι απαλλαγές που χορηγούνται δυνάμει του άρθρου 1 στοιχεία α) και β) εφαρμόζονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006.

Οι απαλλαγές που χορηγούνται δυνάμει του άρθρου 1 στοιχείο γ) εφαρμόζονται έως τις 30 Ιουνίου 2007.

Οι απαλλαγές που χορηγούνται βάσει του άρθρου 1 στοιχείο δ) εφαρμόζονται έως τις 31 Οκτωβρίου 2007.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται αναδρομικά σε συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που υφίστανται ήδη κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του, από τη στιγμή κατά την οποία πληρώθηκαν οι προϋποθέσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Σεπτεμβρίου 2006.

Για την Επιτροπή
Neelie KROES
Μέλος της Επιτροπής