



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 16.05.1997  
COM(97) 218 def.

97/0137 (CNS)  
97/0138 (CNS)

MEMORANDUM VAN DE COMMISSIE

toepassing van de mededingingsregels  
in de sector luchtvervoer

---

Voorstel voor een

VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3975/87  
tot vaststelling van de wijze van toepassing van de mededingingsregels  
op ondernemingen in de sector luchtvervoer

Voorstel voor een

VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op  
bepaalde groepen overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke  
gedragingen in de sector van het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen

(door de Commissie ingediend)

---



## MEMORANDUM VAN DE COMMISSIE

### **Toepassing van de mededingingsregels in de sector luchtvervoer**

#### **A. WIJZIGING VAN VERORDENING NR. 3975/87 TOT VASTSTELLING VAN DE WIJZE VAN TOEPASSING VAN DE MEDEDINGINGSREGELS**

##### Historisch overzicht

1. Reeds in 1981 had de Commissie bij de Raad een voorstel ingediend voor een verordening tot vaststelling van de wijze van toepassing van de mededingingsregels in de sector luchtvervoer en had zij voorgesteld om de internationale luchtverbindingen met derde landen onder de werkingssfeer van de verordening te laten vallen<sup>1</sup>. Tijdens het onderzoek van het voorstel door de Raad is toen gebleken dat het, om overeenstemming te bereiken over het voorstel van de Commissie, noodzakelijk zou zijn om de werkingssfeer ervan te beperken tot het internationale luchtvervoer binnen de Gemeenschap. Het memorandum nr. 2<sup>2</sup> alsmede artikel 1, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3975/87<sup>3</sup> werden dienovereenkomstig gewijzigd.
2. De bevoegdheden van de Commissie om de naleving van de mededingingsregels in de sector luchtvervoer af te dwingen door feiten te onderzoeken, besluiten te nemen en sancties op te leggen en door individuele ontheffingen te verlenen, werden door Verordening nr. 3975/87 van de Raad aanvankelijk beperkt tot het internationaal vervoer tussen Lid-Statens. De bevoegdheden van de Commissie raakten noch het binnenlandse luchtvervoer noch het luchtvervoer tussen een Lid-Staat en een derde land.
3. In zijn arrest van 11 april 1989 in de zaak "Ahmed Saeed"<sup>4</sup> bevestigde het Hof van Justitie zijn jurisprudentie in de zaak "Nouvelles Frontières"<sup>5</sup> met betrekking tot de toepassing van artikel 85 van het Verdrag en besliste het dat artikel 86 rechtstreeks kon worden toegepast door de nationale rechter, zelfs indien een uitvoeringsverordening uit hoofde van artikel 87 van het Verdrag ontbreekt en ook indien de nationale kartelautoriteiten of de Commissie geen maatregelen hebben getroffen (respectievelijk op grond van artikel 88 of artikel 89 van het Verdrag). 's Hof's arrest houdt in dat, indien een luchtvaartmaatschappij met een machtspositie anders dan door normale concurrentie erin slaagt alle mededinging op het gebied van prijzen uit te schakelen, ongeacht of dit geschiedt op een binnenlandse luchtroute of op een luchtroute tussen de Gemeenschap en een derde land, deze gedraging als een met artikel 86 strijdig misbruik moet worden beschouwd. Aangezien geen groepsvrijstelling aan de luchtvaartmaatschappijen het recht geeft om over tarieven voor luchtroutes tussen de Gemeenschap en derde

---

<sup>1</sup> PB nr. C 291 van 12.11.1981.

<sup>2</sup> COM(84) 72 def. van 15.3.1984.

<sup>3</sup> PB nr. L 374 van 31.12.1987, blz. 1.

<sup>4</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 11.4.1989 in zaak 66/86, Ahmed Saeed, Jurispr. 1989, blz. 803.

<sup>5</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 30.4.1986 in de gevoegde zaken 209-213/84, Asjes, Jurispr. 1986, blz. 1425.

landen gesprekken te voeren, laat staan hierover akkoorden te sluiten, zijn die gesprekken en overeenkomsten uit hoofde van artikel 85 verboden en derhalve van rechtswege nietig van zodra hetzij de autoriteiten van de Lid-Staat waar een van de betrokken luchtvaartondernemingen is gevestigd, hetzij de Commissie uit hoofde van respectievelijk artikel 88 of artikel 89 hebben vastgesteld dat deze onverenigbaar zijn met artikel 85. Het Hof besliste eveneens dat een Lid-Staat de krachtens het Verdrag op hem rustende verplichtingen schendt indien hij tarieven goedkeurt die een inbreuk betekenen op artikel 85 of artikel 86. Dit zou bij voorbeeld het geval zijn indien een uniform overeengekomen prijsstructuur het resultaat is van overleg, ten aanzien waarvan geen ontheffing is verleend overeenkomstig artikel 85, lid 3.

4. Aangezien de Commissie toentertijd noch ten aanzien van binnenlandse vluchten noch voor vluchten tussen de Gemeenschap en derde landen ontheffingen kon verlenen op grond van artikel 85, lid 3, en evenmin de normale procedures kon volgen om uitspraak te doen over misbruiken van een machtspositie op grond van artikel 86, bestond er een toestand van ernstige onzekerheid die thans nog voortduurt, waarin luchtvaartmaatschappijen niet weten welke praktijken en afspraken op dergelijke routes rechtmatig zijn. Indien zij, al is het door onachtzaamheid, onrechtmatig handelen, lopen zij het risico om voor de nationale rechter te worden vervolgd en om schadevergoeding te moeten betalen. Voordat de principiële vrijheid om tarieven vast te stellen bij verordening (EEG) nr. 2409/92<sup>6</sup> werd ingevoerd met het derde pakket van maatregelen tot vrijmaking van het luchtvervoer, werden bovendien ook de Lid-Staten geconfronteerd met een analoge onzekere situatie wanneer zij de tarieven goedkeurden die door luchtvervoerondernemingen voor dergelijke routes werden voorgelegd. Ten einde hier rechtszekerheid te scheppen, had de Commissie de Raad om de noodzakelijke bevoegdheden gevraagd om te verduidelijken op welke wijze de artikelen 85 en 86 van toepassing zijn op het binnenlandse luchtvervoer en het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen.
5. Derhalve heeft de Commissie in 1989 opnieuw voorgesteld<sup>7</sup> dat de Raad verordeningen zou goedkeuren, waarbij haar bevoegdheden zouden worden uitgebreid ten einde de toepassing van de mededingingsregels te verzekeren ten aanzien van het binnenlandse luchtvervoer en het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen.

#### Het luchtvervoer binnen een Lid-Staat

6. Aangezien de Raad zich in het kader van het derde pakket maatregelen tot vrijmaking van het luchtvervoer ertoe heeft verplicht voorschriften vast te leggen inzake cabotage, was het noodzakelijk om terzelfder tijd maatregelen te nemen om de Commissie in staat te stellen de mededingingsregels toe te passen op het luchtvervoer in een Lid-Staat.

---

<sup>6</sup> PB nr. L 240 van 24.8.1992, blz. 15.

<sup>7</sup> COM(89) 417 def. van 8.9.1989.

7. Daarom heeft de Commissie haar voorstel van 1989<sup>8</sup> ingetrokken voor zover dat betrekking had op het binnenlandse luchtvervoer en heeft zij op 25 juli 1991 een nieuw voorstel voor een verordening<sup>9</sup> ingediend, om de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 3975/87 uit te breiden tot het binnenlandse luchtvervoer dat volledig in één enkele Lid-Staat plaatsvindt. Dit laatste voorstel werd op 23 juli 1992 door de Raad goedgekeurd als Verordening (EEG) nr. 2410/92<sup>10</sup>.

#### Het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen

8. Tot op vandaag heeft de Raad echter nog geen gevolg gegeven aan de voorstellen van de Commissie met betrekking tot het luchtverkeer op de routes tussen de Gemeenschap en derde landen.
9. De Commissie is evenwel van mening dat, sinds de Raad voor het laatst haar voorstellen van 1989 heeft onderzocht, een aantal nieuwe elementen voorhanden zijn met betrekking tot het luchtverkeer op deze routes. Haars inziens versterken die nieuwe elementen de noodzaak om de Commissie nu ten aanzien van het vervoer op die routes dezelfde handelingsbevoegdheid te geven als die welke haar thans door Verordening (EEG) nr. 3975/87 zijn verleend om de naleving te verzekeren van de mededingingsregels ten aanzien van het luchtvervoer tussen luchthavens van de Gemeenschap.
10. Onverminderd de redenen die reeds in 1989 aanleiding gaven tot een gebrek aan rechtszekerheid (vermeld in de punten 3 en 4 van deze memorandum) en die nog steeds gelden, zijn de nieuwe elementen de volgende :

##### 10.1 Liberalisering van de interne markt

- Het regelgevend kader is grondig gewijzigd sinds de op 1 januari 1993 in werking getreden invoering van het derde pakket maatregelen tot vrijmaking van de communautaire luchtvaartmarkt en de daaruit voortvloeiende ruimere liberalisering van de interne luchtvaartmarkt, die moet worden voltooid door de onbeperkte invoering van cabotage, voorzien voor april 1997.

Nu de bestaande regelgevende beperkingen voor de commerciële gedragingen van de luchtvaartmaatschappijen een voor een worden opgeheven, worden de vragen in verband met de mededinging nog nijpender. Uit de ervaring die de Commissie heeft opgedaan in andere sectoren, blijkt dat wanneer een maatschappij bedrijvig is op een markt met grotere concurrentie, het nodig is om over uitgebreider en efficiënter middelen te beschikken om in deze nieuwe, geliberaliseerde regelgevende context te verzekeren dat de marktdeelnemers op gelijke basis kunnen concurreren en ook om de belangen van de consumenten te beschermen.

---

<sup>8</sup> PB nr. C 248 van 29.9.1989, blz. 9.

<sup>9</sup> PB nr. C 225 van 30.8.1991, blz. 9.

<sup>10</sup> PB nr. L 240 van 24.8.1992, blz. 18.

Het blijkt duidelijk dat de vluchten binnen de communautaire markt in bepaalde gevallen voor een aantal grote, voornamelijk niet-communautaire, luchtvaartmaatschappijen of voor sommige allianties, slechts een eerste etappe of de voortzetting zijn van een vlucht naar of van een derde land. In een dergelijk geval kunnen de intracommunautaire vluchten worden georganiseerd door het vluchtnummer gezamenlijk met een partner te gebruiken en worden zij louter als een etappe van de vlucht beschouwd.

De toekenning aan de Commissie van die handelingsinstrumenten lijkt onmisbaar om te vermijden dat de voordelen die voortvloeien uit de aan gang zijnde liberalisering gedeeltelijk worden tenietgedaan door restrictieve gedragingen of misbruiken van Europese of niet-Europese marktdeelnemers. Hierdoor zou het ook mogelijk worden om de kleine en middelgrote luchtvaartmaatschappijen, die meestal communautair zijn en die het slachtoffer zouden kunnen zijn van dergelijke gedragingen, sneller en meer doeltreffend te beschermen, met name door de vaststelling van voorlopige maatregelen.

## 10.2 Zwakheid van het externe luik

- de liberalisering van de communautaire luchtvaartmarkt, een doelstelling die door de Raad werd beslist en stapsgewijs ten uitvoer gelegd middels de goedkeuring van de drie liberaliseringspakketten, blijft evenwel broos in zoverre die markt op extern gebied onvoltooid is. Zij blijft immers onderworpen aan bilaterale overeenkomsten tussen de Lid-Staten van de Gemeenschap en derde landen. In dergelijke overeenkomsten is normalerwijs geen mechanisme voorzien dat zorgt voor een daadwerkelijke toepassing van de mededingingsregels op communautair niveau terwijl een aantal derde landen hun kartelwetgeving toepassen op de verbindingen met de Gemeenschap. Het bestaan van die overeenkomsten lijkt ook voor een deel verantwoordelijk te zijn voor het ontbreken van concurrentiële druk op de communautaire markt, zoals die wordt aangetoond in het verslag van de Commissie van 22 oktober 1996 over de gevolgen van het derde pakket liberaliseringsmaatregelen in het luchtvervoer<sup>11</sup>.

Het was met het oog op het vrijwaren van de interne luchtvaartmarkt en om in staat te zijn de gevolgen te controleren die de bilaterale overeenkomsten kunnen hebben op de communautaire markt dat de Commissie heeft voorgesteld om onderhandelingen te voeren met derde landen. Het is ten dele aan deze factor te wijten dat de Raad aan de Commissie een mandaat heeft gegeven om communautaire onderhandelingen te voeren, enerzijds met Zwitserland in maart 1995 en met de Verenigde Staten in juni 1996 en, anderzijds, met de geassocieerde landen in Centraal-Europa, gedurende dewelke ook mededingingsaspecten aan bod kwamen.

---

<sup>11</sup> COM(96) 514 def. van 22.10.1996.

Overigens moet worden opgemerkt dat de Raad er in het verleden reeds mee heeft ingestemd om de Commissie de bevoegdheid toe te vertrouwen om de mededingingsregels toe te passen op bepaalde routes tussen de Gemeenschap en derde landen. De overeenkomst die in 1992 werd gesloten en in 1993 werd gewijzigd<sup>12</sup> tussen, enerzijds, de Gemeenschap en, anderzijds, Noorwegen en Zweden, bevatte een mededingingsluik. De Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte die op 1 januari 1994 in werking is getreden, is in de plaats van die overeenkomsten getreden en bevat ook een dergelijk luik.

### 10.3 Noodzaak om een meer gestructureerd juridisch kader te creëren om de leemten van het huidige systeem te verhelpen

- de recente snelle ontwikkeling van een nieuwe generatie allianties tussen luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot routes tussen de EG en derde landen (inzonderheid EG/USA) die aanzienlijke gevolgen hebben voor de mededinging<sup>13</sup>, met name binnen de communautaire markt, heeft de Commissie verplicht om in juli 1996 de procedure van artikel 89 van het Verdrag in te leiden ten aanzien van bepaalde allianties, ten einde een diepgaand onderzoek te verrichten naar de verenigbaarheid ervan alsmede de verenigbaarheid van bepaalde daaruit voortvloeiende beperkende gedragingen, met de communautaire mededingingsregels.

Parallel aan dit optreden van de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 89 hebben nog twee Lid-Staten het nodig geacht om een procedure in te leiden uit hoofde van artikel 88 van het Verdrag teneinde een uitspraak te verkrijgen over de toelaatbaarheid van twee van die allianties ten aanzien van diezelfde mededingingsregels.

Het dubbele onderzoek van eenzelfde overeenkomst door twee autoriteiten, die van een Lid-Staat uit hoofde van artikel 88 van het Verdrag en de Europese Commissie uit hoofde van artikel 89, is niet alleen kostbaar voor de bij de overeenkomst betrokken partijen, zowel in tijd als in geld, maar zorgt ook voor een grote rechtsonzekerheid bij deze luchtvaartmaatschappijen.

De uitbreiding van de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 3975/87 tot de internationale luchtverbindingen met derde landen zou de ondernemingen derhalve het manifeste voordeel bieden dat er slechts een enkele controle zou plaatsvinden op de wettelijkheid van hun overeenkomst in het licht van de communautaire mededingingsregels, en dit volgens een procedure die veel minder zwaar is en veel directer dan die van artikel 89 van het Verdrag, waarbij niet het gevaar bestaat van tegenstrijdige beslissingen.

---

<sup>12</sup> Besluit van de Raad van 22 juni 1992 met betrekking tot de sluiting van de Overeenkomst inzake burgerluchtvaart tussen de Europese Economische Gemeenschap, het Koninkrijk Noorwegen en het Koninkrijk Zweden, PB nr. L 200 van 18.7.1992, blz. 20, en Besluit van de Raad van 22 juli 1993 tot wijziging van die Overeenkomst, PB nr. L 212 van 23.8.1993, blz. 17.

<sup>13</sup> De mogelijkheid bestaat immers dat dergelijke allianties, wanneer hierbij grote maatschappijen zijn betrokken die een belangrijke positie innemen op de markt, moeilijkheden creëren voor de marktintrede van exploitanten die zich niet kunnen verweren tegen een dergelijke machtspositie.

Er zij op gewezen dat de samenwerkingsovereenkomsten die zijn gesloten tussen Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen minutieus worden onderzocht door de Amerikaanse autoriteiten die hun kartelwetgeving toepassen op de verbindingen met de Gemeenschap, desgevallend door voorwaarden op te leggen aan de Europese luchtvaartmaatschappijen, terwijl de Commissie thans geen enkele bevoegdheid heeft om desgevallend voorwaarden op te leggen aan de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen op basis van artikel 85, lid 3, van het Verdrag, met het oog op een eventuele ontheffing voor die overeenkomsten.

- Bovendien is het waarschijnlijk dat zich op het Europese vasteland hetzelfde fenomeen van allianties voordoet als op de verbindingen tussen de EG en de USA. Het gaat hierbij om een grote stijging van het aantal vluchten tussen de Lid-Staten en derde landen, zoals bij voorbeeld Zwitserland. Eventuele samenwerkingsovereenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot de verbindingen tussen Zwitserland en de Gemeenschap of bepaalde Lid-Staten daarvan, vallen voor het ogenblik<sup>14</sup> niet onder de bevoegdheid van de Commissie uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 3975/87. De Commissie kan deze enkel onderzoeken op grond van artikel 89 van het Verdrag. Overigens heeft de Commissie op 27 november 1996 beslist om op grond van die bepaling een procedure in te leiden tegen een samenwerkingsovereenkomst betreffende die verbindingen, ten einde te onderzoeken of deze verenigbaar is met de mededingingsregels.

Bovendien zal de verwachte wijziging van de exploitatievoorwaarden voor het luchtvervoer in Oost-Europa, als gevolg van de politieke en economische veranderingen die daar plaatsvinden, wellicht leiden tot het sluiten van tal van samenwerkingsovereenkomsten met Europese luchtvaartmaatschappijen die gevolgen kunnen hebben binnen de Gemeenschap.

11. Om deze redenen stelt de Commissie de Raad opnieuw voor om twee verordeningen vast te stellen die de Commissie in staat zouden stellen om de communautaire mededingingsregels toe te passen op het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen. Hiertoe dient zij twee nieuwe voorstellen in die, zoals nader toegelicht in punt 21 van de onderhavige memorandum, de in 1989 ingediende voorstellen vervangen.
12. De eerste verordening brengt wijziging in Verordening (EEG) nr. 3975/87 op tweeërlei wijze:
  - i) Artikel 1, lid 2, dat de werkingssfeer van de verordening beperkt tot het internationale luchtvervoer tussen luchthavens in de Gemeenschap, vervalt.

---

<sup>14</sup> De onderhavige voorstellen doen geen afbreuk aan de eventuele overeenkomst inzake vervoervraagstukken, met inbegrip van het luchtvervoer, dat wordt nagestreefd tussen de Gemeenschap en Zwitserland.



De Commissie merkt op dat de communautaire mededingingsregels slechts van toepassing zijn indien sprake is van een ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer tussen Lid-Staten. Of daarvan sprake is moet per geval worden beoordeeld.

- ii) Er wordt een artikel toegevoegd volgens hetwelk overleg plaatsvindt en zonodig onderhandelingen worden gevoerd, overeenkomstig de door de Raad te geven richtlijnen, in het geval van een conflict tussen, enerzijds, het communautaire mededingingsrecht en, anderzijds, wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van derde landen<sup>15</sup> of bepalingen in overeenkomsten betreffende luchtvaartdiensten tussen Lid-Staten en derde landen.

## **B. MACHTIGING VAN DE COMMISSIE TOT HET VERLENEN VAN BEPAALDE GROEPSVRIJSTELLINGEN**

13. In het kader van de verschillende pakketten liberaliseringsmaatregelen voor de interne luchtvaartmarkt en de daarmee samenhangende maatregelen tot toepassing van de mededingingsregels op de ondernemingen in die sector, heeft de Raad terzelfder tijd aan de Commissie de bevoegdheid gegeven om groepsvrijstellingsverordeningen vast te stellen ten einde de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te bieden zich geleidelijk aan te passen aan een meer concurrentiële omgeving.
14. De algemene ervaring van de Commissie met deze generieke vrijstellingen is dat zij voldoen aan een echte behoefte aan rechtszekerheid van luchtvervoerondernemingen en andere marktdeelnemers, terwijl zij een stimulans betekenen om vroegere meer beperkende overeenkomsten op te geven. Ook de luchtvervoerondernemingen op de routes tussen de Gemeenschap en derde landen hebben die behoefte.
15. Op die basis en gezien het feit dat Verordening (EEG) nr. 3975 van de Raad ook van toepassing was op het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen, is de Commissie van mening dat zij ook over de bevoegdheid dient te beschikken om groepsvrijstellingen te verlenen voor dergelijke verbindingen, op soortgelijke wijze als wat thans is voorzien voor het luchtvervoer tussen de luchthavens binnen de Gemeenschap ingevolge Verordening (EEG) nr. 3976/87, zoals gewijzigd door Verordening (EEG) nr. 2411/92<sup>16</sup>.
16. De tweede verordening die aan de Raad wordt voorgesteld geeft de Commissie derhalve de bevoegdheid groepsvrijstellingen te verlenen voor overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van het internationaal luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen, betreffende de gezamenlijke planning en coördinatie van de capaciteit en de dienstregelingen, de verdeling van inkomsten, de organisatie van het tariefoverleg voor het vervoer van passagiers met hun bagage in zoverre dit overleg onmisbaar is met het oog op *interlining*, de

<sup>15</sup> Een bepaling van dit type komt voor in Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad houdende vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 op de sector zeevervoer. Het gaat om artikel 9 waarin de conflicten van internationaal recht worden behandeld.

<sup>16</sup> PB nr. L 374 van 31.12.1987, blz. 9, en PB nr. L 240 van 24.8.1992, blz. 19.

gemeenschappelijke exploitatie van een dienst op een nieuwe verbinding of een verbinding met een lage frequentie, alsmede het toekennen van *slots* op de luchthavens.

17. Deze tweede verordening is in grote lijnen gelijk aan de Verordening nr. 3976/87 van de Raad, zoals gewijzigd door verordening nr. 2411/92. De lijst van overeenkomsten waarvoor de Commissie machtiging vraagt om groepsvrijstellingen te verlenen is echter verschillend, in zoverre daarin zijn opgenomen de verdeling van inkomsten en de coördinatie van de capaciteit, ten einde rekening te houden met de bestaande situatie op bepaalde verbindingen met derde landen. Zij bevat ook een extra bepaling (artikel 7, lid 4) voor de speciale situatie die kan ontstaan indien inbreuken op voorwaarden of verplichtingen of met artikel 85, lid 3, overeenigbare gevolgen het resultaat zijn van wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van een derde land of bepalingen in overeenkomsten tussen Lid-Staten en derde landen betreffende luchtvaartdiensten. In het geval van extracommunautaire routes moet de Gemeenschap immers rekening houden met dergelijke conflicten tussen normen en met de noodzaak om deze te behandelen met inachtneming van het gemeenschapsrecht.
18. De Commissie is van mening dat de beperkingen van de mededinging op de routes die de verbinding vormen tussen de Gemeenschap en derde landen in een aantal gevallen de mededinging binnen de Gemeenschap rechtstreeks kan verstoren op dezelfde wijze als de beperkingen op de intracommunautaire routes.
19. De Commissie is ook voornemens om op basis van de bevoegdheden die haar in de voorgestelde verordening van de Raad moeten worden verleend, een uitvoeringsverordening vast te stellen waarin een groepsvrijstelling wordt verleend mits nakoming van een aantal voorwaarden en verplichtingen, rekening houdende met de thans in de sector van het luchtvervoer tussen luchthavens in de Gemeenschap geldende groepsvrijstellingen. Een dergelijke groepsvrijstelling zou in beginsel rekening houden met het algemene regelgevend kader zoals dat bestaat voor de verbindingen met derde landen. Die vrijstelling moet voor een beperkte periode worden verleend en de werkingssfeer ervan moet periodiek worden herzien ten einde rekening te houden met de voorzienbare, ontwikkeling in de richting van een meer concurrentiële omgeving.
20. Het spreekt vanzelf dat de luchtvaartmaatschappijen vrij zouden blijven om andere vormen van samenwerkingsovereenkomsten te sluiten en deze bij de Commissie aan te melden met het oog op het verkrijgen van een individuele ontheffing.

C INTREKKING VAN DE VOORSTELLEN UIT 1989 BETREFFENDE DE TOEPASSING VAN DE MEDEDINGINGSREGELS EN HET VERLENEN VAN DE BEVOEGDHEID AAN DE COMMISSIE OM GROEPSVRIJSTELLINGEN VAST TE STELLEN VOOR HET VERVOER TUSSEN DE GEMEENSCHAP EN DERDE LANDEN

21. De twee voorstellen voor een verordening die de Commissie met het onderhavige document indient, maken deel uit van een domein waarop de Europese Economische Ruimte ziet en zijn voor deze dus relevant. Zij komen in de plaats van de voorstellen uit 1989 die zijn opgenomen in document COM(89) 417def (Bijlagen I en III) en die op 8 september 1989 aan de Raad werden overgemaakt.
22. Mitsdien worden die beide voorstellen van de Commissie uit 1989<sup>17</sup> ingetrokken.

---

<sup>17</sup> PB nr. C 248 van 29.9.1989, respectievelijk blz. 7 en blz. 10.

Voorstel voor een  
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD 97/0137 (CNS)

tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3975/87  
tot vaststelling van de wijze van toepassing van de mededingingsregels  
op ondernemingen in de sector luchtvervoer

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 87,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>18</sup>,

Gezien het advies van het Europees Parlement<sup>19</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>20</sup>

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 3975/87 van de Raad<sup>21</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2410/92<sup>22</sup>, deel uitmaakt van een pakket van samenhangende maatregelen die door de Raad zijn vastgesteld als een eerste stap naar de voltooiing van de interne vervoermarkt; dat haar werkingssfeer mitsdien aanvankelijk beperkt is tot het internationale luchtvervoer tussen luchthavens in de Gemeenschap; dat het, aangezien de Raad heeft besloten tot een regeling voor de cabotage in het kader van het derde pakket maatregelen voor de vrijmaking van het luchtvervoer en tot toepassing van de communautaire liberaliseringsmaatregelen ook op het luchtvervoer dat volledig binnen een Lidstaat wordt verricht, noodzakelijk is gebleken om maatregelen te nemen die de Commissie in staat stellen de mededingingsregels op het luchtvervoer binnen een Lidstaat toe te passen; dat de Raad hiertoe de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 3975/87 bij Verordening (EEG) nr. 2410/92 heeft gewijzigd door daaronder het luchtvervoer dat volledig binnen één Lidstaat wordt verricht, te begrijpen;

Overwegende dat de Commissie bijgevolg thans over geen enkel middel beschikt om rechtstreeks een onderzoek in te stellen naar gevallen van vermoedelijke inbreuk op de artikelen 85 en 86 van het Verdrag betreffende het luchtvervoer tussen een luchthaven in de Gemeenschap en een luchthaven in een derde land, en dat zij niet over de nodige bevoegdheden beschikt om beschikkingen te geven of sancties op te leggen om de door haar vastgestelde inbreuken te doen beëindigen;

---

<sup>18</sup> PB nr. C

<sup>19</sup> PB nr. C

<sup>20</sup> PB nr. C

<sup>21</sup> PB nr. L 374 van 31.12.1987, blz. 1.

<sup>22</sup> PB nr. L 240 van 24.8.1992, blz. 18.

Overwegende dat gedragingen die de mededinging in de sector van het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen ongunstig beïnvloeden, het handelsverkeer tussen Lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden; dat het derhalve wenselijk is dat regels worden vastgesteld volgens welke de Commissie in nauw en voortdurend contact met de bevoegde autoriteiten van de Lidstaten de noodzakelijke maatregelen kan nemen voor de toepassing van de artikelen 85 en 86 op deze sector van het luchtvervoer;

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 3975/87 voor de toepassing van de mededingingsregels op het luchtvervoer tussen de luchthavens van de Gemeenschap een duidelijk en bevredigend juridisch kader heeft geschapen; dat de werkingssfeer van deze verordening bijgevolg dient te worden verruimd tot het internationale luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen;

Overwegende dat, gelet op de kenmerken van het internationale luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen, rekening moet worden gehouden met de omstandigheid dat de toepassing van de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3975/87 op dit vervoer in sommige gevallen tot conflicten kan leiden met de wetten en voorschriften van derde landen of met bepalingen in internationale overeenkomsten tussen Lidstaten en derde landen die op de luchtdienst(en) op de betrokken route of routes van toepassing zijn; dat in dergelijke gevallen met inachtneming van het gemeenschapsrecht en in overeenstemming met de belangen van de Gemeenschap en de internationaal-rechtelijke verplichtingen van de Gemeenschap passende maatregelen dienen te worden genomen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 3975/87 wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1, lid 2, wordt geschrapt.
2. Het volgende artikel 18 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 18 bis

#### Conflict van normen

Indien de toepassing van deze verordening in een bepaald geval een conflict kan opleveren met bepalingen die voortvloeien uit wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van een derde land of met bepalingen in Overeenkomsten tussen een Lidstaat en een derde land betreffende luchtvaartdiensten, regelt de Commissie zo spoedig mogelijk overleg met de bevoegde autoriteiten van het betrokken land."

#### Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lidstaat.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad,

De Voorzitter

Voorstel voor een  
VERORDENING (EG) VAN DE RAAD 97/0138 (CNS)

betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op  
bepaalde groepen overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke  
gedragingen in de sector van het luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen

---

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 87,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>23</sup>,

Gezien het advies van het Europees Parlement<sup>24</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>25</sup>,

Overwegende dat in Verordening (EEG) nr. 3975/87 van de Raad<sup>26</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. ....<sup>27</sup>, de bepalingen inzake de toepassing van de mededingingsregels op de ondernemingen in de sector luchtvervoer worden vastgesteld;

Overwegende dat de sector van het internationale luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen thans door een net van internationale en bilaterale overeenkomsten tussen Lidstaten en derde landen wordt beheerst; dat vele van deze overeenkomsten de luchtvaartmaatschappijen aanmoedigen of toestaan om in commerciële aangelegenheden samen te werken; dat de luchtvaartmaatschappijen bij de naleving van deze overeenkomsten de mededingingsregels van het Verdrag die volledig van toepassing zijn op alle onder het bereik van de communautaire wetgeving vallende werkzaamheden in de sector luchtvervoer, dienen te eerbiedigen; dat bij de toepassing van de mededingingsregels niettemin rekening dient te worden gehouden met het feit dat eventuele conflicten tussen normen moeten worden behandeld met inachtneming van het gemeenschapsrecht; dat de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid moeten hebben hun activiteiten te ontplooiën binnen een kader van een redelijke mate van rechtszekerheid met betrekking tot de mededingingsregels;

---

<sup>23</sup> PB nr. C

<sup>24</sup> PB nr. C

<sup>25</sup> PB nr. C

<sup>26</sup> PB nr. L 374 van 31.12.1987, blz. 1.

<sup>27</sup> Zie bz. ... van dit Publicatieblad.

Overwegende dat de Commissie derhalve in staat moet worden gesteld artikel 85, lid 1, voor bepaalde groepen van overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen, bij verordening buiten toepassing te verklaren;

Overwegende dat het met name gewenst is een groepsvrijstelling te verlenen voor bepaalde groepen van overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen; dat de Commissie in nauw contact met de Lidstaten de draagwijdte van deze vrijstellingen en de voorwaarden daarvoor nauwkeurig dient te kunnen vaststellen;

Overwegende dat geen vrijstelling kan worden verkregen wanneer aan de in artikel 85, lid 3, gestelde voorwaarden niet is voldaan; dat de Commissie bijgevolg de bevoegdheid dient te hebben de geëigende maatregelen te nemen indien een overeenkomst gevolgen blijkt te hebben die met artikel 85, lid 3, onverenigbaar zijn; dat de Commissie derhalve in staat dient te zijn eerst aanbevelingen tot de partijen te richten en vervolgens beschikkingen te geven;

Overwegende dat deze verordening de toepassing van de artikelen 86 en 90 van het Verdrag onverlet laat,

**HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:**

#### Artikel 1

Deze verordening is van toepassing op het internationale luchtvervoer tussen de Gemeenschap en derde landen.

#### Artikel 2

1. Onverminderd de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3975/87 en in overeenstemming met artikel 85, lid 3, van het Verdrag, kan de Commissie bij verordening verklaren dat artikel 85, lid 1, niet van toepassing is op bepaalde groepen overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen voor internationale luchtdiensten tussen de Gemeenschap en een of meer derde landen.
2. De Commissie kan met name verordeningen vaststellen ten aanzien van overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen die het volgende beogen:
  - a) gezamenlijke planning, coördinatie van de capaciteit en de dienstregelingen op een geregelde luchtdienst,
  - b) het delen van inkomsten uit een geregelde luchtdienst,
  - c) de organisatie van overleg over de prijzen voor het vervoer van passagiers met hun bagage,
  - d) de gezamenlijke exploitatie van een geregelde luchtdienst op een nieuwe verbinding of een verbinding met een geringe dichtheid,



- e) de verdeling van "slots" op luchthavens en de vaststelling van dienstregelingen; de Commissie draagt ervoor zorg dat die regels in overeenstemming zijn met de door de Raad vastgestelde gedragscode.
3. Onverminderd lid 2 omschrijven dergelijke verordeningen van de Commissie de groepen overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen waarop zij van toepassing zijn, en geven zij met name aan:
- a) de beperkingen of de bepalingen die al dan niet in de overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen mogen voorkomen;
  - b) de bepalingen die in de overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen moeten voorkomen of andere voorwaarden waaraan moet worden voldaan;
  - c) de luchtroutes waarop zij van toepassing zijn.

#### Artikel 3

Een verordening krachtens artikel 2 wordt voor een beperkte tijdsduur vastgesteld.

Zij kan worden ingetrokken of gewijzigd indien de omstandigheden met betrekking tot een punt van wezenlijk belang voor haar vaststelling zijn gewijzigd; in dat geval wordt voorzien in een aanpassingsperiode voor de overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die onder de voorafgaande verordening vielen.

#### Artikel 4

Overeenkomstig artikel 2 vastgestelde verordeningen kunnen een bepaling bevatten dat zij met terugwerkende kracht van toepassing zijn op overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen die op de datum van inwerkingtreding van dergelijke verordeningen bestonden.

#### Artikel 5

Alvorens een verordening vast te stellen maakt de Commissie het ontwerp bekend en nodigt zij alle betrokken personen en organisaties uit om binnen een door haar vastgestelde redelijke termijn van ten minste één maand hun opmerkingen aan haar kenbaar te maken.

#### Artikel 6

Alvorens een ontwerp-verordening bekend te maken en een verordening vast te stellen, raadpleegt de Commissie het bij artikel 8, lid 3, van Verordening (EEG)nr. 3975/87 ingestelde Adviescomité voor overeenkomsten en machtsposities in het luchtvervoer.

## Artikel 7

1. Behoudens lid 4 kan de Commissie, indien de betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen inbreuk maken op een voorwaarde of verplichting verbonden aan een vrijstelling die bij een verordening uit hoofde van artikel 2 is verleend, om deze inbreuk te beëindigen:
  - a) genoemde betrokkenen aanbevelingen doen, en
  - b) in geval van niet-nakoming van deze aanbevelingen door de betrokkenen, en afhankelijk van de ernst van de betrokken inbreuk, een beschikking geven waarin hun bepaalde handelingen worden verboden dan wel gelast, of hun onder intrekking van de hun verleende groepsvrijstelling een individuele ontheffing verlenen overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87, of de groepsvrijstelling niet meer op hen van toepassing verklaren.
2. Behoudens lid 4 kan de Commissie, indien zij ambtshalve of op verzoek van een Lidstaat of van natuurlijke of rechtspersonen die aantonen daarbij een rechtmatig belang te hebben, vaststelt dat in een bepaald geval overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen waarvoor een groepsvrijstelling is verleend bij een verordening uit hoofde van artikel 2, lid 2, desondanks bepaalde gevolgen hebben die onverenigbaar zijn met artikel 85, lid 3, of verboden zijn krachtens artikel 86, de groepsvrijstelling voor deze overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen niet langer van toepassing verklaren en overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EEG) nr. 3975/87 alle passende maatregelen nemen om aan deze inbreuken een einde te maken.
3. Alvorens een besluit te nemen uit hoofde van lid 2, kan de Commissie met het oog op het beëindigen van de inbreuk aan de betrokkenen aanbevelingen doen.
4. Voor zover de in lid 1 of lid 2 bedoelde toestand het resultaat is van wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van een derde land of van bepalingen in een overeenkomst betreffende luchtvaartdiensten tussen een Lidstaat en een derde land, past de Commissie, alvorens de groepsvrijstelling niet langer van toepassing te verklaren, artikel 18 bis van Verordening (EEG) nr. 3975/87 toe.

## Artikel 8

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad,

De Voorziter

ISSN 0254-1513

COM(97) 218 def.

# DOCUMENTEN

NL

08 07 11

---

Catalogusnummer : CB-CO-97-205-NL-C

ISBN 92-78-19611-8

---

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg