

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 6. juli 1992

**om visse flybilletprisers overensstemmelse med kravene i artikel 3, stk. 1, i
Rådets forordning (EØF) nr. 2342/90**

(92/398/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det
Europæiske Økonomiske Fællesskab,under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 2342/90
af 24. juli 1990 om billetpriser for ruteflyvning (⁽¹⁾), særlig
artikel 5, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

Det Forenede Kongeriges regering fremsendte i skrivelse
af 15. april 1991, der blev modtaget den 2. maj 1991, en
anmodning til Kommissionen om i henhold til artikel 5,
stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2342/90 at undersøge en
række forhøjelser af flybilletpriser, der var anmeldt af
EF-luftfartsselskaber for en række ruter til og fra Det
Forenede Kongerige;

Det Forenede Kongerige trak i skrivelser af 16. maj 1991
og 16. juli 1991 anmodningen tilbage for en række billet-
priser for indgående ruter;

en omhyggelig undersøgelse af oplysningerne om
omkostninger og indtægter, der er afgivet af de pågæl-
dende luftfartsselskaber efter flere anmodninger fra
Kommissionen, har ført til en række konklusioner på
grundlag af de kriterier, der gøres rede for i bilag III —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

De i bilag I til denne beslutning anførte flybilletpriser er i
overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i forordning
(EØF) nr. 2342/90.

Artikel 2

De i bilag II til denne beslutning anførte flybilletpriser er
ikke i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i Rådets
forordning (EØF) nr. 2342/90. Disse flybilletpriser må
derfor ikke benyttes som referencepriser for de efterføl-
gende sæsoner. De pågældende medlemsstater har ikke
opfyldt deres forpligtelser i henhold til forordningens
artikel 3, stk. 1. De anmodes om at træffe de nødvendige
foranstaltninger med henblik på at opfylde disse forplig-
telser og at underrette Kommissionen herom.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Belgien, Konge-
riget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Den
Hellske Republik, Kongeriget Spanien, Den Franske
Republik, Den Italienske Republik, Storhertugdømmet
Luxembourg, Den Portugisiske Republik og Det Forenede
Kongerige samt luftfartsselskaberne Sabena, SAS, Luft-
hansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia,
Luxair, TAP-Air og British Airways.

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. juli 1992.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen

(¹) EFT nr. L 217 af 11. 8. 1990, s. 1.

BILAG I

Flybilletpriser, for hvilke Kommissionens undersøgelse i henhold til artikel 5 i Rådets forordning (EØF) nr. 2342/90 har ført til den konklusion, at de er i overensstemmelse med kriterierne i artikel 3, stk. 1

Rute	Luftfarts-selskab	Tarif	
		Udgående	Indgående
LHR-CPH	BA	£ 216	—
MAN-CPH	BA	£ 205	—
LHR-BRU	BA	£ 145	BFR 9 490
MAN-BRU	BA	£ 173	—
LHR-FCO	BA	£ 250	—
LHR-LIN	BA	£ 199	—
MAN-LIN	BA	£ 254	—
LHR-PSA	BA	£ 221	—
LHR-TRN	BA	£ 201	LIT 560 000
LHR-VCE	BA	£ 229	—
LHR-BLQ	BA	£ 228	LIT 543 000
LHR-LUX	BA	£ 166	LFR 10 420
LHR-ATH	BA	£ 328	—
LHR-MAD	BA	£ 229	—
LHR-BCN	BA	£ 215	—
LHR-AGP	BA	£ 253	ESP 62 500
LON-LIS	BA	£ 231	—
LGW-FAO	BA	£ 249	—
MAN-CDG	BA	£ 204	—
LHR-NCE	BA	£ 192	—
LHR-NCE	BA	£ 202	—
LHR-BOD	BA	£ 205	—
LHR-FRA	BA	£ 175	—
LHR-DUS	BA	£ 140	—
LHR-HAM	BA	£ 189	—
LHR-CGN	BA	£ 140	—
LHR-HAJ	BA	£ 189	—
LHR-STR	BA	£ 192	—
LHR-BRE	BA	£ 170	—
MAN-DUS	BA	£ 192	—
MAN-FRA	BA	£ 204	—
LHR-MUC	BA	£ 208	—
LHR-TXL	BA	£ 200	—
CPH-LHR	SK	DKK 2 880	£ 216
CPH-MAN	SK	DKK 2 945	£ 205
BRU-LHR	SN	BFR 9 490	£ 145
BRU-MAN	SN	BFR 12 180	£ 173
FCO-LHR	AZ	—	£ 250
LIN-LHR	AZ	—	£ 199
LIN-MAN	AZ	LIT 688 000	£ 254
PSA-LHR	AZ	—	£ 221
TRN-LHR	AZ	LIT 560 000	£ 201
VCE-LHR	AZ	—	£ 229
BLQ-LHR	AZ	LIT 543 000	£ 228
ATH-LHR	OA	GRD 113 600	£ 328
ATH-LHR	OA	GRD 107 100	—
MAD-LHR	IB	—	£ 229
BCN-LHR	IB	—	£ 215
AGP-LHR	IB	ESP 62 500	£ 253
LIS-LON	TP	—	£ 231
FAO-LGW	TP	—	£ 249

Rute	Luftfarts-selskab	Tarif	
		Udgående	Indgående
CDG-BHX	AF	—	£ 185
CDG-MAN	AF	—	£ 204
NCE-LHR	AF	—	£ 202
NCE-LHR	AF	—	£ 192
BOD-LHR	AF	—	£ 205
FRA-LHR	LH	—	£ 175
DUS-LHR	LH	—	£ 140
HAM-LHR	LH	—	£ 189
CGN-LHR	LH	—	£ 140
HAJ-LHR	LH	—	£ 189
STR-LHR	LH	—	£ 192
BRE-LHR	LH	—	£ 170
MUC-LHR	LH	—	£ 208
FRA-BHX	LH	—	£ 209
DUS-MAN	LH	—	£ 192
FRA-MAN	LH	—	£ 204
DUS-BHX	LH	—	£ 172
TXL-LHR	LH	—	£ 200

BILAG II

Flybilletpriser, for hvilke Kommissionens undersøgelse i henhold til artikel 5 i Rådets forordning (EØF) nr. 2342/90 har ført til den konklusion, at de ikke er i overensstemmelse med kriterierne i artikel 3, stk. 1

Rute	Luftfarts-selskab	Tarif	
		Udgående	Indgående
LHR-CPH	BA	—	DKK 2 880
MAN-CPH	BA	—	DKK 2 945
MAN-BRU	BA	—	BFR 12 180
LHR-FCO	BA	—	LIT 723 000
LHR-LIN	BA	—	LIT 575 000
MAN-LIN	BA	—	LIT 688 000
LHR-PSA	BA	—	LIT 643 000
LHR-VCE	BA	—	LIT 652 000
LHR-ATH	BA	—	GRD 107 100
LHR-ATH	BA	—	GRD 113 600
LHR-MAD	BA	—	ESP 56 450
LHR-BCN	BA	—	ESP 45 150
BHX-CDG	BA	£ 185	—
BHX-DUS	BA	£ 172	—
BHX-FRA	BA	£ 209	—
FCO-LHR	AZ	LIT 723 000	—
LIN-LHR	AZ	LIT 575 000	—
PSA-LHR	AZ	LIT 643 000	—
VCE-LHR	AZ	LIT 652 000	—
LUX-LHR	LG	LFR 10 420	£ 166
MAD-LHR	IB	ESP 56 450	—
MAD-BCN	IB	ESP 45 150	—

*BILAG III***Flybilletprisers overholdelse af kravene i artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 2342/90****1. Indledning**

Ved note af 15. april 1991 (som Kommissionen modtog den 2. maj 1991) anmodede de kompetente britiske myndigheder formelt Kommissionen om at undersøge, om en række flybilletpriser var i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i ovennævnte forordning. Flybilletpriserne var anmeldt af British Airways på vegne af selskabet selv, Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways og Luxair for sommersæsonen 1991.

Kommissionen blev endvidere anmodet om at undersøge, om de berørte medlemsstater havde opfyldt deres forpligtelser i henhold til forordningens artikel 3, stk. 3.

Ved noter af 16. maj og 16. juli 1991 trak de britiske myndigheder deres anmodning tilbage for flybilletpriserne for visse indgående ruter, som derfor ikke er indgået i Kommissionens undersøgelse.

2. Kommissionens, medlemsstaternes og luftfartsselskabernes forpligtelser**2.1. Generelle bemærkninger**

Der er ved forordning (EØF) nr. 2342/90 indført dobbelt afvisning af flybilletpriser, der overstiger en referencepris⁽¹⁾ med mere end 5 %. Kun ved at begge de berørte medlemsstater afviser en foreslået flybilletpris, kan det hindres, at den træder i kraft. Forordningen indeholder imidlertid den beskyttelse, at en medlemsstat kan forelægge sagen for Kommissionen til beslutning, da medlemsstaterne ikke må godkende en pris, der er urimeligt høj til ulempe for brugerne eller urimeligt lav i betragtning af konkurrencesituationen på markedet (artikel 3, stk. 3).

I henhold til artikel 3, stk. 1, skal billetpriserne stå i rimeligt forhold til det ansøgende luftfartsselskabs fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt.

2.2. Kommissionen

Når Kommissionen modtager en sådan anmodning, skal den i henhold til artikel 5 først underrette de andre medlemsstater og de berørte luftfartsselskaber og give dem lejlighed til at udtale sig. Dette blev gjort ved skrivelse af 6. maj 1991.

Derefter skal Kommissionen inden fjorten dage efter modtagelsen beslutte, om billetpriserne fortsat skal gælde, mens anmodningen behandles. Kommissionen besluttede at tillade, at billetpriserne kunne være i kraft under behandlingen af anmodningen⁽²⁾.

Kommissionen skal endelig beslutte, om de pågældende billetpriser står i rimeligt forhold til det ansøgende luftfartsselskabs fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt.

2.3. Medlemsstaterne og luftfartsselskaberne

Ud over deres forpligtelser i henhold til artikel 3, stk. 1 og 3, i forordning (EØF) nr. 2342/90 skal medlemsstaterne i henhold til artikel 9 give Kommissionen alle nødvendige oplysninger med henblik på en tilbundsående undersøgelse af forholdene. Den samme forpligtelse påhviler luftfartsselskaberne.

3. Kriterierne i artikel 3, stk. 1**3.1. Generelle bemærkninger**

Flybilletpriserne skal betragtes på baggrund af de fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt.

Derved forstås klart, at der ikke kan tages hensyn til kortvarige udsving i omkostningerne, men kun til ændringer i omkostningerne og indtægterne, hvis de foreliggende oplysninger tyder på, at de er mere vidtgående end de sædvanlige kortvarige svingninger.

Ved fuldt fordelte relevante omkostninger forstås, at alle omkostninger, der vedrører en flybilletpris, skal fordeles fuldt ud og ikke kun på den pågældende rute. Operationer, der hviler på en marginalbetragtning, vil ikke være acceptable, selv om de kommercielt set er rimelige. På den anden side betyder det også, at omkostninger, der vedrører andre billettyper, ikke skal tages i betragtning.

⁽¹⁾ Jf. definitionen i tillægget til bilag II til forordning (EØF) nr. 2342/90.

⁽²⁾ Beslutning af 16. maj 1991.

3.2. Ruteomkostninger

I første omgang forstås der herved, at der skal tages hensyn til alle omkostninger, der kan fordeles direkte på de pågældende ruter. Der er tale om omkostninger til f.eks. brændstof, lufthavnsafgifter, besætning m.v. Der er allerede taget hensyn hertil i den aktuelle regnskabspraksis.

Det er mere kompliceret at fordele de indirekte omkostninger på ruterne. Det kan ikke undgås, at der må anvendes en række forudsætninger ved fordelingen på ruter og også derefter. Det er muligt at fordele omkostningerne temmelig nøjagtigt på de forskellige ruter.

Der findes en lang række regnskabsmetoder, og et luftfartsselskab kan foretrække et bestemt system af den ene eller anden grund. Det er ikke Kommissionens opgave at afgøre, hvilken metode der er den korrekte, og det ville faktisk heller ikke være muligt. Luftfartsselskaberne skal imidlertid anvende den valgte metode konsekvent og kontrollabelt, og de skal sikre sig, at alle indirekte omkostninger fordeles. Kommissionen kan derefter gå videre på grundlag af de enkelte luftfartsselskabers opdeling af omkostningerne.

3.3. Omkostningerne ved de forskellige billettyper

Ud fra dette synspunkt er det nødvendigt at gøre brug af en række forudsætninger for at kunne beregne omkostningerne ved en bestemt billettype.

For internationale flyvninger kan de forskellige billettyper opdeles i fuldt fleksible billetter (første klasse, business class og økonomiklasse) og lavpriser (Eurobudget, PEX og APEX). De adskiller sig fra hinanden ved forskel i passagerservice (afstand mellem sæderne, måltider m.v.) og navnlig ved de betingelser, der er knyttet til billetterne.

Inden for EF er den billigste fuldt fleksible billet, dvs. den billigste billet, for hvilken der ikke gælder nogen begrænsninger i brugen, referenceprisen ved anvendelsen af forordning (EØF) nr. 2342/90. For British Airways må den såkaldte Club-billet betragtes som den billigste fuldt fleksible billet.

Omkostningerne ved tilvejebringelsen af et sæde svinger ikke særlig meget fra klasse til klasse. De bedre klasser har større afstand mellem sæderne og bedre service i kabinen. Disse omkostningsforskelle kan vurderes på grundlag af en række enkle forudsætninger.

Den reelle forskel i omkostningsniveauet for de forskellige billettyper skyldes de betingelser, der kan være knyttet til billetterne. Den normale, fuldt fleksible økonomiklassebillet (eller Club-billet) straffer ikke den passager, der beslutter ikke at udnytte sin reservation. Det modsatte gælder lavpriserne. Dette betyder, at luftfartsselskaberne opererer med lastfaktorer, der er betydeligt højere for lavpriserne end for de fuldt fleksible billetter. Statistikkerne bekræfter dette og medens lavpriserne kun udviser en lav procentdel »no shows«, kan der forventes en meget højere procentdel for de fuldt fleksible billetter. I praksis er lastfaktorer på 55 til 60 % det normale for fuldt fleksible billetter, medens de er ca. 85 % for lavpriserne. En forudsætning for sådanne tal er naturligvis, at luftfartsselskabet kan operere med det rigtige materiel og har et effektivt kapacitetsstyringssystem.

Konkluderende kan det siges, at omkostningerne kan fordeles ret nøjagtigt på en rute, men at der skal anvendes visse forudsætninger, navnlig vedrørende en rimelig lastfaktor, for at omkostningerne kan beregnes for bestemte billettyper.

Det skal bemærkes, at flybilletpriserne ud over kriterierne i forordning (EØF) nr. 2342/90 altid kan undersøges på grundlag af de relevante konkurrenceregler.

4. Forholdet mellem en flybilletpris og omkostningerne

Den endelige målestok for hvert enkelt selskab må klart være selskabets samlede fortjeneste. Selv om de fleste luftfartsselskaber i de seneste år kun har haft en fortjeneste før skat på ca. 2 %, anerkendes det generelt, at en fortjenstmargen på mellem 10 og 15 % er rimelig, dvs. at der skal være et driftsforhold af aktiekapitalen. For øjeblikket er det meget få luftfartsselskaber, der kan udbetale udbytte⁽¹⁾.

Driftsforholdet kan imidlertid ikke anvendes direkte på hver enkelt rute for sig. Det må accepteres, at et almindeligt luftfartsselskabs rutenet har både gode og dårlige ruter, dvs. at en vis grad af krydssubsidiering mellem ruterne er berettiget.

⁽¹⁾ Driftsforholdet angiver forholdet mellem indtægter og omkostninger.

På rutebasis vil det derfor ikke være overdrevent at lægge en yderligere margen på 10 % til, så det acceptable driftsforhold kommer op på 125. Endvidere vil det være nødvendigt at medtage en fejlmargen i omkostningsfordelingen på ca. 10 %, hvilket giver et rimeligt driftsforhold på 140. Dette svarer til den tærskel, der blev anvendt i en sag, der tidligere har været behandlet af Kommissionen (*Sterling Airways-sagen*)⁽¹⁾.

For at beregne driftsforholdet for en flybillet skal der forudsættes en rimelig lastfaktor⁽²⁾. I Kommissionens vurdering er der anvendt en lastfaktor på 55 %. Dette er i de fleste tilfælde betydeligt lavere end den, luftfartsselskaberne har kunnet opnå, men det anerkendes normalt, at det er en rimelig, om end forsigtig værdi at tillægge driftsforholdet ved vurderingen.

Vedføjet findes en oversigt over de elementer, der tages i betragtning ved beregningen af driftsforholdet for de enkelte billettyper.

En routes generelle rentabilitet kan under visse forhold være vigtig ved vurderingen af billetpriser for den pågældende rute.

Dårlige resultater for en rute, dvs. når ruten giver underskud eller lige løber rundt, tyder på, at nogle af forudsætningerne i beregningen ikke har været korrekte. Det kan ikke udelukkes, at der ikke opnås en lastfaktor på 55 % for økonomisk særligt vanskelige ruter, og at der af tekniske årsager er begrænsede muligheder for at anvende mindre fly. Lignende overvejelser kan gøre sig gældende for nye ruter, der er under udvikling. I disse tilfælde kan dårlige resultater for en rute veje tungere end konklusionerne af en beregning af driftsforholdet for en billettype.

Dårlige resultater for en rute kan imidlertid også tyde på, at en given billetpris er for høj. I sådanne tilfælde er der formentlig tale om krydssubsidiering mellem billettyper i den forstand, at en lav priselasticitet for de fuldt fleksible billetter (forretningsrejser) anvendes til finansiering af alt for billige lavprisbilletter (ferierejser). Det kan forvride konkurrencen mellem luftfartsselskaberne og et derfor ikke acceptabelt.

Selv om dårlige resultater for en rute kan foranledige et luftfartsselskab til at sætte billetpriserne op i segmenter af markedet med en lav priselasticitet i efterspørgslen, vil det være vanskeligt at acceptere dette, hvor der kun er ringe eller ingen konkurrence inden for de fuldt fleksible billetter, og navnlig hvor der konkurreres inden for lavprisbilletter, og der f.eks. er en betydelig chartertrafik. Under sådanne omstændigheder kan et ruteselskabs lavprispolitik endog blive betragtet som konkurrencemæssigt ødelæggende adfærd.

For at tage hensyn til udviklingen på længere sigt har Kommissionen generelt godkendt billetpriser med et driftsforhold på over 140, hvis ruten udviste samlede negative resultater i mindst to sæsoner. Billetpriser med et meget højt driftsforhold for de enkelte billettyper (mere end 180) blev imidlertid afvist.

5. *Fremgangsmåde i praksis*

Da der er behov for oplysninger om såvel ruternes som billetternes rentabilitet, har Kommissionens tjenestegrene skrevet til luftfartsselskaberne og de berørte medlemsstater og har anmodet om oplysninger⁽³⁾. Det har været overordentligt vanskeligt og tidkrævende for Kommissionen at få de nødvendige oplysninger fra de forskellige luftfartsselskaber. På grund af forstyrrelser forårsaget af Golf-krisen har nogle luftfartsselskaber haft vanskeligt ved at give ajourførte oplysninger om deres omkostninger. Andre har endnu ikke udarbejdet beregningsmetoder, der sætter dem i stand til at opfylde forordningens krav.

Med hensyn til Kommissionens fremgangsmåde i praksis skal følgende punkter nævnes:

- Situationen i de foregående sæsoner er blevet undersøgt, og den generelle udvikling i billetprisen er blevet kortlagt for f.eks. at konstatere, om driftsforholdet er stigende eller faldende. Endvidere er rutens generelle rentabilitet og konkurrencesituationen (dvs. antallet af luftfartsselskaber, der er aktive på den pågældende rute) blevet noteret, og driftsforholdet for billettyperne er beregnet. For at udelukke virkningerne af kortvarige udsving har Kommissionen taget et fleksibelt standpunkt og har ikke generelt afvist billetpriser, der ligger over grænsen på 140 for driftsforholdet, hvis det samlede resultat for den pågældende rute har været negativt i mindst to sæsoner.
- Undersøgelsen af omkostningerne er udelukkende foretaget på grundlag af oplysninger, der hidrørte fra de berørte luftfartsselskabers regnskabssystemer, herunder opdelingen i omkostningskategorier.

⁽¹⁾ Skriftlig procedure E/1771/80.

⁽²⁾ Jf. kapitel 3.

⁽³⁾ I henhold til forordningens artikel 9 skal luftfartsselskaberne og medlemsstaterne give Kommissionen alle nødvendige oplysninger.

- Da flybilletprisen i mange tilfælde er meget forskellig for indgående og udgående flyvninger, er der gennemført en separat analyse for hver af disse billetpriser.
- Nogle af luftfartsselskaberne har haft vanskeligt ved at opgive ajourførte tal med henblik på fordelingen af alle de relevante omkostninger, fordi deres regnskabssystemer ikke var ajourførte, eller fordi de ikke var i besiddelse af oplysninger om omkostningerne for hver enkelt rute. Kommissionen har hidtil indtaget et fleksibelt standpunkt og har forsøgt at tage hensyn til disse vanskeligheder ved hjælp af en række skøn og forudsætninger.
- Nogle luftfartsselskaber har meddelt Kommissionen, at faktorerne, der bevirkede, at business class fik tildelt en større procentdel af omkostningerne (+ 6 % for omkostninger, der knytter sig til sæderne, og + 10 % for omkostningerne, der knytter sig til passagererne), var for lave. Kommissionen vil i samarbejde med eksperter fra luftfartsselskaberne og medlemsstaterne søge at forbedre sit beslutningsgrundlag. Med henblik på nærværende forslag nåede Kommissionen imidlertid til den konklusion, at den indbyggede fejlmargen på 15 % var tilstrækkelig til at tage højde for disse usikkerhedsmomenter. Tærsklen på 140 for driftsforholdet er alligevel anvendt på en fleksibel måde.
- En række ruter viste meget høje driftsforhold for business class (indtil 200) og negative samlede omkostninger for ruten. Det er udtryk for, at disse luftfartsselskaber søger at presse prisen ned for ferietrafikken ved hjælp af krydssubsidiering fra forretningsrejserne. Dette kan forvride konkurrencen og er ikke acceptabelt for ruter, hvor der kun er ringe eller ingen konkurrence inden for de fuldt fleksible billetter, og navnlig under forhold, hvor der konkurreres inden for lavprisbilletter, og f.eks. chartertrafik er af betydning. Billetter med et meget højt driftsforhold (mere end 180) er ifølge luftfartsselskabernes oplysninger blevet afvist, selv om rutens samlede resultater var negative i to sæsoner.
- Ved interlining får et luftfartsselskab ikke hele billetprisen, men kun en vis del. Der er imidlertid taget hensyn hertil ved beregningen af driftsforholdet for ruten.
- Det må formodes, at i de fleste tilfælde, hvor der er begrænset adgang til en rute på grund af kapacitetsproblemer, vil konkurrencen normalt være meget begrænset. For de pågældende ruter gælder det navnlig dem, der anvender Heathrow og Gatwick. Selv om billetprisen ville være blevet afvist under henvisning til ovennævnte kriterier, ville den være blevet godkendt, hvis der havde været tilstrækkelig konkurrence på ruten (sædvanligvis mindst tre luftfartsselskaber med en markedsandel på mindst 20 %, forudsat at alle disse luftfartsselskaber kunne optræde som prisførere). Der var faktisk en rute, hvor dette kriterium blev anvendt. For tre andre ruter blev billetpriserne afvist, fordi driftsforholdet var for højt til trods for, at det tredje luftfartsselskab havde en markedsandel på over 20 %, da det betjente ruten på grundlag af luftens femte frihedsrettighed uden at være prisførende.
- Der skal erindres om, at undersøgelsen vedrører priserne for de fuldt fleksible billetter, der i nogen tid har været anset for at være for høje i Europa. På denne baggrund vil det være vanskeligt at skabe sikkerhed for, at der er konkurrence på en rute, når det pågældende luftfartsselskab henviser til, at det er en IATA-aftale, der danner grundlag for billetprisen. Andre selskaber har meddelt Kommissionen, at de blot har matchet deres priser med deres konkurrenters som omhandlet i artikel 3, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 2342/90. Artikel 5, stk. 1, ville imidlertid blive meningsløs, hvis Kommissionen godkendte, at billetpriserne således blot blev tilpasset det højeste niveau som begrundelse for det forhold til omkostningerne, der nævnes i artikel 3, stk. 1.
- De undersøgte billetpriser var gældende i sommersæsonen 1991, der var stærkt præget af Golf-krisen. Driftsforholdet for ruterne beregnet på grundlag af de faktiske 1991-tal (i det omfang de foreligger fra luftfartsselskaberne) viste i de fleste tilfælde et mærkbart fald i forhold til de tidligere sæsoner. Efter ovennævnte fremgangsmåde for ruterne, hvis de er af en vis varighed, dvs. mere end to sæsoner (i artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2342/90 nævnes udtrykkeligt de fuldt fordelte relevante omkostninger på lang sigt). For sommersæsonen 1991 ville der efter denne fremgangsmåde således endnu ikke tages hensyn til Golf-krisen.

Det er imidlertid Kommissionens opfattelse, at Golf-krisen har haft negative virkninger på længere sigt (dvs. et godt stykke ind i 1992), navnlig hvad angår størrelsen af lastfaktorerne. Allerede da Kommissionen i maj 1991 besluttede ikke at suspendere tariffen under undersøgelsen, henviste den udtrykkeligt til Golf-krisen. For at følge denne beslutning op og tage hensyn til den vanskelige situation, luftfartsindustrien befandt sig i i 1991, undersøgte Kommissionen endnu en gang alle de billetpriser, der ville være blevet afvist, hvis metoden var blevet anvendt som hidtil. Driftsforholdene blev beregnet igen på grundlag af lastfaktorer, der ifølge de (begrænsede) oplysninger, luftfartsselska-

berne har givet, faldt stærkt i sommeren 1991. I stedet for 55 % for business class anvendte Kommissionen en lastfaktor på 45 for disse tariffer og i stedet for 80 % for den øvrige lavpris(trafik) en lastfaktor på 70 %. Som følge heraf godkendte Kommissionen undtagelsesvis i alt 18 billetpriser for ruter, der blev særlig hårdt ramt af Golf-krisen, og som under normale forhold ville have haft et driftsforhold, der utvivlsomt ville have ligget over 140.

På baggrund af overvejelserne ovenfor besluttede Kommissionen at godkende en billetpris, ikke blot når driftsforholdet for billettypen beregnet efter ovennævnte fremgangsmåde er under 140, men også

- når ruten udviser underskud eller blot løber rundt, uden at der er tegn på krydssubsidiering mellem business class og lavpriser. Dette anses for at være tilfældet, hvis driftsforholdet for billettypen var meget højt (over 180)
 - på en rute, der beflyves af flere end to luftfartsselskaber, og hvor det tredje (fjerde, femte) luftfartsselskabs markedsandel er over 20 %, og på betingelse af at de kan optræde som prisførere. I sådanne tilfælde forudsættes det, at konkurrencen på den pågældende rute gennem markedskræfterne vil tvinge alt for høje billetpriser ned
 - hvor de som følge af Golf-krisen stærkt formindskede lastfaktorer i 1991 blev trykket ned under tærsklen på 140.
-