

Meddelelse i henhold til artikel 5, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 (1) af 14. december 1987 vedrørende sag IV/32.919 — krydsbeflyvninger AIR FRANCE/AIR INTER

(89/C 190/04)

I. Ansøgningen

Den 17. marts 1989 indgav AIR FRANCE, 1 Square Max Hymans, Paris, og AIR INTER, 1 Avenue du Maréchal Devaux, Paray-Vieille-Poste, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 5 i Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 en ansøgning om anvendelse af EØF-Traktatens artikel 85, stk. 3, på deres aftale om krydsbeflyvninger.

II. Aftalens bestemmelser

1. Aftalens målsætning

Ifølge aftaleteksten er aftalen indgået efter et ønske, som transport- og søfartsministeren fremkom med i november 1988, om, at de to luftfartsselskaber skulle udvikle deres samarbejde uden at ændre de retlige forhold bag deres flyverrettigheder.

Med henblik herpå har parterne indført et arrangement med krydsbeflyvninger, som sigter på at forbedre den service, der tilbydes kunderne, at etablere et teknisk samarbejde, som kan bidrage til en nedskæring af kostpriserne, og at udvikle nye konkurrenceforhold.

2. Aftalens generelle indhold

For en periode på tre år har parterne aftalt med henblik på at udvikle nye trafikstrømme gradvis at indføre beflyvninger mellem Frankrig og Fællesskabets øvrige lande, som forestås af Air Inter under Air France's rutenummer, og indenrigsflyvninger fra Paris — Charles de Gaulle, som forestås af Air France under Air Inter's rutenummer.

3. Opstilling af programmer

Der afholdes årligt et møde med henblik på fastlæggelse af indholdet af programmet for krydsbeflyvningerne i det følgende år.

Det indledende program for sommertrafiksæsonen 1989 er som følger: Air Inter forestår flyvningerne fra Paris — Orly til Madrid (en daglig afgang), til Ibiza (to afgange om ugen fra juni til september), til Athen (to afgange om ugen) og fra Paris — Charles de Gaulle til Rom (en daglig afgang) og til London — Gatwick (to afgange seks dage om ugen).

Air France varetager på sin side en afgang seks dage om ugen fra Paris — Charles de Gaulle til Marseille, Bordeaux, Montpellier, Nantes og Lyon.

4. Takster

Ifølge aftalen skal der indføres nyskabende takster, som er tilpasset de to selskabers driftsforhold.

På europæiske flyvninger skal der således indføres typiske lavpristakster (for unge, pensionister og grupper), takster af typen »Eurobudget« og andre nyskabende takster med udgangspunkt i Air Inter's erfaringer på indenrigsflyvninger.

På indenrigsflyvningerne skal der indføres »business«-takster samt en række lavpristakster (»vacances«, »super loisirs«).

For trafiksæsonen sommeren 1989 har Air Inter indført en Eurobudgettakst på flyvninger til Gatwick og Air France »business«-takster og »Super-loisirs«-takster på hver af indenrigsruterne.

5. Indtægts- og omkostningsdeling

De to selskaber har aftalt at opføre indtægter og omkostninger ved de af aftalen omfattede flyvninger på en driftskonto og at fordele saldoen mellem sig ved afslutningen af regnskabsåret.

6. Forvaltning og fremme af flyvningerne

Hvert af selskaberne varetager i forbindelse med forvaltningen af de flyvninger, som det selv forestår, reservation og drift, idet det andet selskab holdes løbende underrettet herom.

Hvert af selskaberne kan efter samråd med den anden part gøre reklame for krydsbeflyvningerne, men skal oplyse, under hvilket rutenummer flyvningerne foregår.

III. Ansøgernes anbringender vedrørende aftalens gyldighed i henseende til konkurrenceretten

De pågældende parter skønner, at aftalen kan fritages i henhold til artikel 85, stk. 3, af følgende grunde:

— aftalen bidrager til at forbedre produktionen, fordi den skaber konkurrence mellem de to selskaber, at forbedre indenrigsflyvningerne og forbindelserne i Paris — Charles de Gaulle mellem provinsen og udlandet, at supplere Air France's flyvninger i Europa med Air Inter-flyvninger og endelig introducere nyskabende takster

— den bidrager til at fremme den tekniske udvikling, fordi der dermed etableres et samarbejde, som kan bidrage til at nedsætte kostprisen og tilbyde mere attraktive takster

(1) EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 1.

- brugerne sikres en rimelig andel af fordelene herved, nemlig flere afgang og nyskabende takster
- samtlige aftalebestemmelser er nødvendige til at virkeliggøre disse mål: den fælles programlægning sigter på at skabe en indre sammenhæng i samtlige tjenesteydelser, som tilbydes offentligheden, og er nødvendig, når det selskab, som varetager flyvningen, ikke har trafikrettigheder, fordelingen af nettoresultaterne virker ansporende for sælgerne og kan bidrage til en hurtig udvikling af krydsbeflyvningerne og en gensidig ansvarsbevidsthed med hensyn til driftsresultaterne
- aftalen påvirker på grund af sin begrænsede rækkevidde på ingen måde konkurrencen: selskaberne bevarer deres selvstændighed på deres ruter, andre virksomheders muligheder for adgang til markedet påvirkes ikke og de øvrige transportformer begrænses ikke i deres udvikling.

Denne meddelelse offentliggøres i henhold til proceduren i artikel 5, i forordning (EØF) nr. 3975/87, fordi Kommissionen har fundet, at den pågældende aftale opfylder kriterierne i Traktatens artikel 85, stk. 1.

Kommissionen har ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til, om Traktatens artikel 85, stk. 3, finder anvendelse på denne aftale.

Kommissionen opfordrer alle interesserede tredjeparter og medlemsstaterne til inden 30 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse at fremsætte deres eventuelle bemærkninger med angivelse af referencen IV/32.919 til følgende adresse:

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber
Generaldirektoratet for Konkurrence
Direktoratet for Kartel, Misbrug af dominerende
Markedsstillinger og andre former for Konkurrencefor-
drejning III
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles.