

Joulukuun 14 päivänä 1987 annetun asetuksen (ETY) N:o 3975/87 16 artiklan 3 kohdan mukainen tiedonanto asiasta COMP/A.38.284/D2

Société Air France/Alitalia Linee Italiane SpA

(2003/C 297/04)

I MENETTELY

1. Alitalia ja Air France ilmoittivat 13 päivänä marraskuuta 2001 komissiolle yhteistyösopimuksesta ja hakivat sille neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3975/87 (1) 3 artiklan 2 kohdan mukaista puuttumattomuustodistusta tai saman asetuksen 5 artiklan mukaista poikkeuslupaa.

2. Komissio julkaisi asetuksen (ETY) N:o 3975/87 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti hakemuksen tiivistelmän *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 8 päivänä toukokuuta 2002 (2). Tiedonannossa esitettiin lyhyesti myös sopimuspuolten perustelut perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukaisen poikkeuksen myöntämiselle.

3. Komissio ilmoitti sopimuspuolille 1 päivänä heinäkuuta 2002, että sillä on asetuksen (ETY) N:o 3975/87 5 artiklan 3 kohdan osalta vakavia epäilyjä siitä, voidaanko perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohtaa soveltaa.

4. Komissio myöntää, että liittoutumasopimus edistää teknistä ja taloudellista kehitystä, kun otetaan huomioon jatko-yhteysmahdollisuuksien paraneminen sekä osapuolten saavuttamat kustannussäästöt ja synergia. Sopimus aiheuttaa kuitenkin kilpailuongelmia tärkeimmillä Ranskan ja Italian välisillä reiteillä (Pariisi–Rooma, Pariisi–Milano, Pariisi–Venetsia, Pariisi–Firenze, Pariisi–Bologna, Pariisi–Napoli ja Milano–Lyon).

5. Tämän vuoksi komissio aloitti keskustelut sopimuspuolten kanssa tarkoituksena löytää asianmukaiset ja toimivat korjaustoimenpiteet näiden kilpailuongelmien ratkaisemiseksi. Jotta korjaustoimenpiteet olisivat tehokkaita, niiden on poistettava olemassa olevat esteet kilpailijoiden markkinoilletulolle ja edistettävä näin kilpailevien palvelujen aloittamista kyseisillä reiteillä. Ilman kilpailevia palveluja matkustajilla olisi vähän tai ei ollenkaan valinnanvaraa ja hinnat saattaisivat olla korkeammat.

6. Keskustelujen johdosta sopimuspuolet ehdottivat sitoumuksia, joita esitellään seuraavassa. Komission tietojen mukaan useat kilpailijat ovat kiinnostuneita tulemaan kyseisille markkinoille tai vahvistamaan läsnäoloaan niillä. Näissä olosuhteissa komissio kehottaa kolmansia osapuolia esittämään huomautuksensa ehdotetuista korjaustoimenpiteistä ja erityisesti niiden vaikuttavuudesta.

II EHDOTETUT SITOUKUKSET

7. Société Air France (jäljempänä "Air France" tai "AF") ja Alitalia Linee Italiane SpA (jäljempänä "Alitalia" tai "AZ"), yh-

(1) Kilpailusääntöjen yksityiskohtaisesta soveltamisesta lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin 14 päivänä joulukuuta 1987 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3975/87 (EYVL L 374, 31.12.1987, s. 1).

(2) EYVL C 111, 8.5.2002, s. 7.

dessä "sopimuspuolet", esittävät seuraavat sitoumukset, joiden tarkoituksena on ratkaista kilpailuongelmat, jotka Euroopan komissio havaitsi asiaa COMP/38.284 koskevan menettelyn aikana. Asiassa on kyse sopimuspuolten yhteistyösopimuksesta erityisesti eräiden Ranskan ja Italian välisten reittien lentoliikenteen osalta.

1. Yleistä ja määritelmät

8. Sitoumukset liitetään komission poikkeuslupaa koskevaan päätökseen ja ne muodostavat kiinteän osan kyseistä päätöstä.

9. Nämä sitoumukset koskevat sopimuspuolia, niiden tytäryhtiöitä, seuraajia ja siirronsaajia, ja sopimuspuolet sitoutuvat määräämään tytäryhtiönsä, seuraajansa ja siirronsaajansa noudattamaan näitä sitoumuksia.

10. Sitoumuksissa kukin seuraavista kaupunkipareista katsotaan "vaikutusalaan kuuluvaksi reitiksi".

— Pariisi–Milano

— Pariisi–Rooma

— Pariisi–Venetsia

— Pariisi–Bologna

— Lyon–Milano

— Pariisi–Napoli

— Pariisi–Firenze.

11. Näissä sitoumuksissa viittaukset

— Pariisiin kattavat Paris-Charles-de-Gaullen ja Paris-Orly'n lentoasemat

— Milanoon kattavat Milano-Linaten ja Milano-Malpensan lentoasemat

— Roomaan kattavat Roma-Fiumicinon ja Roma-Ciampinon lentoasemat.

12. Näissä sitoumuksissa käsitteellä "uusi tulokas" tarkoitetaan kaikkia sopimuspuolista riippumattomia ja niihin vailla kytköksiä olevia lentoyhtiöitä, jotka haluavat aloittaa uuden välilaskuttoman palvelun jollain vaikutusalaan kuuluvalla reitillä tai lisätä vuoromääräänsä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä poikkeuksen tultua voimaan.

Välilaskuttomaan palveluun sisältyy monta välilaskua käsittävä vuoro, jossa käytetään yhtä ilma-alusta ja joka alkaa Ranskasta, Italiasta tai kolmannesta maasta tai päättyy sinne ja jossa on ainakin yksi välilaskuton osuus Ranskan ja Italian välillä.

13. Sitoumuksissa lentoyhtiötä ei katsota sopimuspuolista riippumattomaksi ja niihin vailla kytköksiä olevaksi erityisesti silloin kun:

- sopimuspuolilla on yksinomainen tai yhteinen tosiasiallinen määräysvalta⁽¹⁾ lentoyhtiössä; tai
- se on osakkuusyritys, joka kuuluu samaan holdingyhtiöön kuin toinen sopimuspuoli; tai
- se on SkyTeam-liittoutuman jäsen; tai
- lentoyhtiö toimii yhteistyössä sopimuspuolten kanssa vähintään yhdellä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä tarjoten matkustajalentoliikennepalveluja, lukuun ottamatta silloin kun yhteistyö rajoittuu tavanomaisten kaupan edellytysten mukaisiin sopimuksiin, jotka koskevat huoltoa, jakelua, lounge-tilojen käyttöä tai muita toissijaisia toimintoja.

2. Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen

14. Jos uusi tulokas haluaa aloittaa uuden välilaskuttoman palvelun yhdellä tai useammalla vaikutusalaan kuuluvalla reitillä (näistä jokainen on "uuden tulokkaan kaupunkipari"), sopimuspuolet luovuttavat lähtö- ja saapumisaikoja 2 jaksossa esitettyjen edellytysten mukaisesti.

2.1 Luovutettavien lähtö- ja saapumisaikojen enimmäismäärä

15. Sopimuspuolten on luovutettava uudelle tulokkaalle lähtö- ja saapumisaikoja seuraavasti:

- Pariisin ja Milanon välisille lennoille: joko i) enintään kuusi (6) vuoroa päivässä, jos vuoroja liikennöi useampi kuin yksi uusi tulokas, tai ii) enintään viisi (5) vuoroa päivässä, jos vuoroja liikennöi yksi uusi tulokas;
- Pariisin ja Rooman välisille lennoille: enintään viisi (5) vuoroa päivässä;

⁽¹⁾ Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun asetuksen N:o 2407/92 2 artiklan g kohdan mukaisessa merkityksessä.

— Pariisin ja Venetsian välisille lennoille: enintään kolme (3) vuoroa päivässä;

— Pariisin ja Bolognan välisille lennoille: enintään kaksi (2) vuoroa päivässä;

— Pariisin ja Napolin välisille lennoille: enintään yksi (1) vuoro päivässä;

— Lyonin ja Milanon välisille lennoille: enintään kaksi (2) vuoroa päivässä;

— Pariisin ja Firenzen välisille lennoille: enintään kaksi (2) vuoroa päivässä.

2.2 Kaikkiin 2.1 jakson sitoumuksiin sovellettavat edellytykset

16. Edellä 2.1 jaksossa esitetty velvollisuus luovuttaa lähtö- ja saapumisaikoja pätee ainoastaan tässä 2.2 jaksossa kuvailuissa olosuhteissa.

17. Kaikki 2.1 jaksossa esitettyjen sitoumusten mukaisesti luovutetut lähtö- ja saapumisajat on käytettävä sillä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä, jolle kyseiset lähtö- ja saapumisajat luovutettiin.

2.2.1 Kilpailijoiden liikennöimät vuorot

18. Kaikki sopimuspuolista riippumattomien ja niihin vailla kytköksiä olevien lentoyhtiöiden kaikki vuorot vaikutusalaan kuuluvilla reiteillä ("kilpailevat vuorot") otetaan huomioon sopimuspuolten 2.1 jakson mukaisesti luovuttamisissa lähtö- ja saapumisaikoissa.

19. Komissio voi koska tahansa tutkia, onko vaikutusalaan kuuluvilla reiteillä liikennöivä lentoyhtiö sopimuspuolista riippumaton ja vailla kytköksiä niihin. Sellaisia vuoroja, joita vaikutusalaan kuuluvilla reiteillä liikennöivä lentoyhtiö ei ole sopimuspuolista riippumaton ja vailla kytköksiä niihin, ei oteta huomioon sopimuspuolten 2.1 jakson mukaisesti luovuttamisissa lähtö- ja saapumisaikoissa.

20. Jos vaikutusalaan kuuluvalla reitillä liikennöitävien kilpailevien vuorojen määrä laskee (esim. siksi, että i) kilpailija lopettaa reitin liikennöimisen, ii) kilpailija vähentää reitillä liikennöitävien vuorojen määrää tai iii) kilpailijaa ei enää voida katsoa sopimuspuolista riippumattomaksi ja niihin vailla kytköksiä olevaksi), sopimuspuolten mahdollisia lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamisvelvollisuuksia lisätään vastaavalla määrällä, jollei 2.1 jakson rajoituksista muuta johdu.

21. Jos vaikutusalaan kuuluvalla reitillä liikennöitävien kilpailevien vuorojen määrä lisääntyy uusien kilpailevien palvelujen johdosta (koska kilpailija i) lisää kyseisellä reitillä jo liikennöimiensä vuorojen määrää tai ii) tulee markkinoille), sopimuspuolten mahdollisia lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamisvelvollisuuksia vähennetään vastaavalla määrällä.

22. Jos kilpailija lisää uusia kilpailevia vuoroja vaikutusalaan kuuluvalla reitillä käyttämättä sopimuspuolilta saatuja lähtö- ja saapumisaikoja ja jos se johtaa tilanteeseen, jossa reitillä liikennöitävien kilpailevien vuorojen kokonaismäärä ylittää 2.1 jaksossa määritellyn vuoromäärän:

- i) sopimuspuolten velvollisuuksia luovuttaa lähtö- ja saapumisaikojen vähennetään vastaavalla määrällä; ja
- ii) sopimuspuolten aikaisemmin luovuttamat lähtö- ja saapumisaajat, jotka ylittävät niiden mahdolliset lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamisvelvollisuudet, voidaan peruuttaa vain sitten kun uusia kilpailevia vuoroja on liikennöity kahden IATA-kauden ajan.

23. Ellei edellä esitetystä edellytyksistä muuta johdu, sopimuspuolten ei tarvitse luovuttaa uudelle tulokkaalle vaikutusalaan kuuluvan reitin lähtö- ja saapumisaikojen, jos tämä johtaisi siihen, että sopimuspuolet liikennöivät vähemmän kuin 60 prosenttia kyseisen reitin vuoroista tai kapasiteetista laskettuna uuden tulokkaan pyynnön esittämisaikana.

24. Uusi tulokas, jonka on palautettava lähtö- ja saapumisaikojen sopimuspuolille kahden edellisen kohdan perusteella, voi valita palautettavat lähtö- ja saapumisaajat.

2.2.2 Tavanomaisessa lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyssä ei ole saatavilla aikoja

25. Vähintään kuusi (6) viikkoa ennen sitä liikennöintikautta koskevaa IATA:n lähtö- ja saapumisaikojen käsittelevää kokousta, jona uusi tulokas aikoo aloittaa uuden palvelun tai lisätä liikennöimiensä vuorojen määrää, uuden tulokkaan on ilmoitettava sopimuspuolille aikomuksestaan pyytää sitoumusten mukaisia lähtö- ja saapumisaikoja. Uudelle tulokkaalle voidaan myöntää tässä 2 jaksossa kuvailtujen sitoumusten mukaisia lähtö- ja saapumisaikoja vain, jos se voi osoittaa, että kaikki kohtuulliset yritykset saada lähtö- ja saapumisaikojen uuden tulokkaan kaupunkiparille tavanomaisessa lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyssä ennen kyseisen IATA-liikennöintikauden alkua ("tavanomainen lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettely") ovat epäonnistuneet.

26. Tämän vuoksi uuden tulokkaan on haettava näitä lähtö- ja saapumisaikoja IATA:n lähtö- ja saapumisaikojen käsittelevässä kokouksessa tavanomaisen lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyn mukaisesti ja pidettävä aikataulunsa avoimena kyseisten lentoasemien osalta siitä päivästä alkaen, jolloin se

ilmoittaa aikovansa hakea lähtö- ja saapumisaikoja liikennöidäkseen vaikutusalaan kuuluvalla reitillä, kyseisen IATA-aikataulukauden päättymiseen asti, mukaan lukien koordinaattorin toimittama lähtö- ja saapumisaikojen lopullinen jako lähtö- ja saapumisaikojen palauttamispäivän ⁽¹⁾ jälkeen.

27. Uuden tulokkaan ei katsota toteuttaneen kaikkia kohtuullisia yrityksiä, jos i) tavanomaisessa lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyssä saadut ajat poikkeavat enintään 45 minuuttia tulokkaan pyytämistä ajoista, mutta uusi tulokas ei hyväksynyt niitä, ja/tai ii) tavanomaisessa jakamismenettelyssä saatiin pyydettyistä ajoista yli 45 minuuttia poikkeavia aikoja eikä tulokas antanut sopimuspuolille mahdollisuutta vaihtaa nämä ajat sellaisiin aikoihin, jotka poikkeavat enintään 45 minuuttia pyydettyistä ajoista.

28. Sopimuspuolten luovuttamat lähtö- ja saapumisaajat voivat poiketa enintään 45 minuuttia uuden tulokkaan pyytämistä ajoista, jos sopimuspuolilla on luovutettavia aikoja tällä aikavälillä. Jos sopimuspuolilla ei ole luovutettavia aikoja tällä aikavälillä, ne ehdottavat uudelle tulokkaalle luovuttavansa pyyntöä parhaiten ajallisesti vastaavat ajat.

2.2.3 Velvollisuus hakea lähtö- ja saapumisaikoja myöhempinä kausina

29. Uuden tulokkaan on uudistettava lähtö- ja saapumisaikojen koskevat pyyntönsä aikakoordinaattorille ja sopimuspuolille kunkin myöhemmän IATA-aikataulukauden osalta.

30. Jos uusi tulokas on saanut sopimuspuolilta lähtö- ja saapumisaikoja näiden sitoumusten mukaisesti tietyn IATA-kauden osalta ja pyytää näistä ajoista joitain tai kaikkia seuraavalle kaudelle, sopimuspuolet luovuttavat aikoja, jotka ovat mahdollisimman lähellä edellisen kauden aikoja ja jotka joka tapauksessa poikkeavat enintään 45 minuuttia pyydetystä ajasta, sillä edellytyksellä, että i) sopimuspuolten on yhä luovutettava aikoja 2.1 ja 2.2.1 jakson perusteella ja niillä on kyseisiä aikoja ja ii) uusi tulokas on noudattanut edellä mainittuja edellytyksiä ja menettelyä.

2.2.4 Vähimmäiskapasiteetti

31. Pariisin ja Milanon sekä Pariisin ja Rooman kaupunkipareilla uuden tulokkaan lähtö- ja saapumisaikojen käytetään pelkästään liikennöitäessä ilma-aluksilla, joissa on vähintään 46 paikkaa. Tätä ehtoa ei sovelleta, jos uusi tulokas on aloittanut palvelun ennen päivää, jolloin komission poikkeuslupapäätös tulee voimaan.

⁽¹⁾ Lähtö- ja saapumisaikojen palauttamispäivä on määräaika käyttämättömien lähtö- ja saapumisaikojen palauttamiselle IATA:n maailmanlaajuisten aikatauluja koskevien suuntaviivojen liitteessä 2 annetun määritelmän mukaisesti (7. laitos, voimaantulopäivä 1. joulukuuta 2002).

2.2.5 Uuden tulokkaan lähtö- ja saapumisaikojen tehokas käyttö

32. Jos uusi tulokas jo liikennöi palvelua, joka suuntautuu jollekin vaikutusalaan kuuluvalla reitillä olevalle lentoasemalle tai sieltä pois tai kulkee sen kautta ("aikaisempi palvelu") ja vähentää vuorojen määrää tai lopettaa aikaisemman palvelun liikennöimisen, sen on käytettävä aikaisemmalle palvelulle annettuja lähtö- ja saapumisaikoja uuden tulokkaan kaupunkiparin liikennöintiin, jos nämä ajat poikkeavat enintään 45 minuuttia sopimuspuolten luovuttamista ajoista. Sen on palautettava sopimuspuolille sama määrä uuden tulokkaan lähtö- ja saapumisaikoja kuin mitä oli aikaisemmalla palvelulla.

2.2.6 Sopimuspuolten luovuttamien lähtö- ja saapumisaikojen käyttämättä jättäminen

33. Jos uusi tulokas, joka on saanut lähtö- ja saapumisaikoja tämän 2 jakson mukaisesti, päättää olla aloittamatta liikennöintiä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä, päättää liikennöidä vähemmän vuoroja tai lopettaa liikennöinnin vaikutusalaan kuuluvalla reitillä, sen on ilmoitettava siitä sopimuspuolille kirjallisesti ja palautettava niille käyttämättömät ajat viipymättä.

34. Tällaisissa tapauksissa sopimuspuolten velvollisuus luovuttaa uusille tulokkaille nämä lähtö- ja saapumisajat tai sama määrä muita aikoja 2.1 jakson mukaisesti on edelleen voimassa rajoittamatta kuitenkaan 2.2.1 jakson määräysten soveltamista.

35. Tässä 2.2.6 jaksossa uuden tulokkaan katsotaan lopettaneen liikennöinnin vaikutusalaan kuuluvalla reitillä, jos se ei ole käyttänyt vähintään 80 prosenttia lähtö- ja saapumisajoistaan aikataulukaudella, jota varten sille on myönnetty ajat kyseisen kaupunkiparin liikennöintiin, ellei aikojen käyttämättä jättäminen ole perusteltua jostakin asetuksen (ETY) N:o 95/93 10 artiklan 5 kohdassa tai muun sen muuttamisesta tai korvaamisesta annetussa asetuksessa tarkoitetusta syystä. Jos uuden tulokkaan katsotaan lopettaneen liikennöinnin vaikutusalaan kuuluvalla reitillä tämän kohdan mukaisesti, sopimuspuolet voivat kieltäytyä luovuttamasta tämän reitin aikoja kyseiselle tulokkaalle seuraavaa IATA-kautta varten.

36. Jos uusi tulokas, joka on saanut lähtö- ja saapumisaikoja tämän jakson mukaisesti, päättää olla aloittamatta liikennöintiä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä kahdella IATA-kaudella, sopimuspuolet voivat kieltäytyä luovuttamasta aikoja kyseiselle tulokkaalle seuraavien kahden IATA-kauden aikana tällä reitillä.

37. Jos uusi tulokas ilmoittaa sopimuspuolille niin myöhään aikataulukaudella, etteivät ne voi enää käyttää palautettuja lähtö- ja saapumisaikoja asetuksen (ETY) N:o 95/93 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti joko välittömästi tai kyseisen asetuksen 10 artiklan 4 kohdassa säädetyn määräajan jälkeen ja ennen

aikataulukauden alkamista, sopimuspuolilla on oikeus vaatia uutta tulokasta siirtämään niille vastaavan lähtö- tai saapumisajan korvauksena menetetyistä lähtö- tai saapumisajasta. Jos uusi tulokas ei jostain syystä voi siirtää sopimuspuolille vastaavaa lähtö- tai saapumisaikaa, ne voivat perustella luovutetun lähtö- tai saapumisajan käyttämättä jättämistä asetuksen (ETY) N:o 95/93 10 artiklan 5 kohdan perusteella käyttämättömän ajan palauttamiseksi ja säilyttämiseksi.

38. Sen varmistamiseksi, että sopimuspuolten tarjoamia lähtö- ja saapumisaikoja käytetään näiden edellytysten mukaisesti, sopimuspuolet sopivat uuden tulokkaan kanssa järjestelystä, jonka avulla sopimuspuolet voivat valvoa näiden lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä. Sopimuspuolet ilmoittavat komissiolle sovitusta järjestelystä.

2.2.7 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamisesta ei makseta korvauksia

39. Sopimuspuolten näiden sitoumusten nojalla luovuttamat lähtö- tai saapumisajat jaetaan korvauksetta.

2.2.8 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen suosituu muusperiaatteella

40. Sopimuspuolet luovuttavat kaikki näiden sitoumusten mukaisesti annetut lähtö- ja saapumisajat suosituu muusperiaatteella sille uudelle tulokkaalle, joka aikoja koskevan pyyntönsä perusteella voi liikennöidä suurinta vuoromäärää, joka vastaa lähtö- ja saapumisaikojen määrää, jonka sopimuspuolet voivat luovuttaa kyseisellä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä näiden sitoumusten mukaisesti⁽¹⁾.

41. Jollei 2.2.1 jakson määräyksistä muuta johdu, jos luovutettujen lähtö- ja saapumisaikojen määrä on alempi kuin 2.1 jakson perusteella luovutettavien aikojen enimmäismäärä, jäljelle jäävät ajat jaetaan muille mahdollisille uusille tulokkaille samalla periaatteella kunnes kaikki ajat on jaettu.

42. Ajat jaetaan sopimuspuolten valitsemalle uudelle tulokkaalle, jollei 2.2.9 jaksossa kuvailusta komission suorittamasta tarkastelusta muuta johdu.

2.2.9 Uusien tulokkaiden valinta

43. Uuden tulokkaan, joka haluaa hankkia lähtö- ja saapumisaikoja sopimuspuolilta näiden sitoumusten mukaisesti, on ilmoitettava aikeestaan hakea kyseisiä aikoja tulevassa IATA:n lähtö- ja saapumisaikoja käsittelevässä kokouksessa 2.2.2 jaksossa määriteltynä aikana.

⁽¹⁾ Uuden tulokkaan jo liikennöimien lähtö- ja saapumisaikojen määrä kyseisellä reitillä + sopimuspuolilta pyydettyjen aikojen määrä, mutta kuitenkin enintään määrä, joka sopimuspuolten on vielä luovutettava 2.1. ja 2.2.1 jakson mukaisesti.

44. Uuden tulokkaan on samaan aikaan lähetettävä jäljennös ilmoituksesta komissiolle seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun pääosasto
Antitrust Registry
(Asia COMP/A.38.284/D2)
B-1049 Bruxelles/Brussel
Faksi (32-2) 295 01 28

45. Jos mahdollinen uusi tulokas ei saa hankittua lähtö- ja saapumisaikoja tavanomaisessa lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyssä IATA:n aikoja käsittelevässä kokouksessa sille liikennöintikaudelle, jolla se aikoo aloittaa palvelun, sen on haettava sopimuspuolilta aikojen luovuttamista kahden viikon kuluessa lähtö- ja saapumisaikoja käsittelevän kokouksen päättymisestä. Hakemuksessa on otettava huomioon lähtö- ja saapumisaikoja käsittelevässä kokouksessa hankitut ajat, jotka poikkeavat enintään 45 minuuttia pyydytyistä ajoista, ja annettava sopimuspuolille mahdollisuus vaihtaa ajat, jotka poikkeavat enemmän kuin 45 minuuttia pyydytyistä ajoista, sopimuspuolten aikoihin, jotka poikkeavat enintään 45 minuuttia pyydytyistä ajoista 2.2.2 jakson mukaisesti.

46. Uuden tulokkaan on samaan aikaan lähetettävä jäljennös hakemuksesta komissiolle.

47. Neljän viikon kuluessa sitä liikennöintikautta koskevan IATA:n lähtö- ja saapumisaikoja käsittelevän kokouksen päättymisestä, jona palvelut aiotaan aloittaa, sopimuspuolet toimittavat komissiolle tulevaa kautta koskevaa aikojen jakoa koskevan oletuksen perusteella ehdotuksen vaikutusalaan kuuluvalla reitillä valittavasta uudesta tulokkaasta ja kyseiselle tulokkaalle luovutettavista lähtö- ja saapumisaajoista.

48. Komissio päättää, hyväksyykö se ehdotuksen, seuraavien perusteiden nojalla:

— uusi tulokas on riippumaton sopimuspuolista ja vailla kytköksiä niihin edellä olevassa 13 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä, ja

— uusi tulokas on elinkelpoinen nykyinen tai mahdollinen kilpailija, jolla on kyky ja resurssit liikennöidä ja joka on sitoutunut liikennöimään vaikutusalaan kuuluvaa reittiä pitkällä aikavälillä elinkelpoisena ja aktiivisena kilpailuvoimana.

49. Ottaen huomioon tämän tavoitteen komissio voi pyytää uutta tulokasta toimittamaan yksityiskohtaisen liiketoimintasuunnitelman. Suunnitelmassa on oltava yleinen kuvaus yhtiöstä, mukaan luettuna sen historia, toiminnan oikeudellinen muoto, luettelo ja kuvaus osakkeenomistajista ja tarkastetut

tilinpäätökset kahdelta edeltävältä vuodelta. Yksityiskohtaisessa liiketoimintasuunnitelmassa on annettava tietoja yrityksen hankkeista, jotka liittyvät sen verkoston, konekannan jne. kehittämiseen, sekä tarkat tiedot sen hankkeista, jotka koskevat reittiä, jota se haluaa liikennöidä. Viimeksi mainituissa tiedoissa on määriteltävä yksityiskohtaisesti suunnitelmat reitin liikennöinnistä kolmen vuoden ajalta (ilma-aluksen koko, vuoromäärä, aikataulut) ja arvio taloudellisesta tuloksesta (oletettu liikennemäärä, tulot, voitto). Komissio voi myös pyytää jäljennöksen kaikista yhteistyösopimuksista, jotka uusi tulokas on tehnyt mahdollisesti muiden lentoyhtiöiden kanssa. Liiketalaisuudet ja luottamukselliset tiedot säilytetään komission luottamuksellisessa tiedostossa eivätkä ne ole muiden yritysten tai yleisön saatavilla.

50. Sopimuspuolten ehdotusta ja komission hyväksyntää tarkistetaan, jos lähtö- ja saapumisaikojen jaosta vastaava koordinaattori tekee aikajakoon muutoksia, jotka vaikuttavat sopimuspuolten velvollisuuksiin luovuttaa aikoja.

51. Uusien tulokkaiden esittäessä mahdollisesti toistensa kanssa kilpailevia pyyntöjä, voidaan valita se, joka tarjoaa suurimman kapasiteetin.

52. Jos komissio ei vastusta sopimuspuolten ehdotusta kuuden viikon kuluessa IATA:n lähtö- ja saapumisaikoja käsittelevän kokouksen päättymisestä, ehdotus katsotaan hyväksytyksi.

53. Jos komissio ei hyväksy sopimuspuolten esittämää ehdotusta ja jos muut liikenteenharjoittajat ovat pyytäneet sopimuspuolilta lähtö- ja saapumisaikoja, sopimuspuolet tekevät viipymättä ehdotuksen komissiolle toisten liikenteenharjoittajien valitsemisesta uusiksi tulokkaiksi.

54. Viikon kuluessa siitä, kun komissio on hyväksynyt uuden tulokkaan valinnan vaikutusalaan kuuluvalla reitillä, sopimuspuolet toimittavat kirjallisen ehdotuksen lähtö- ja saapumisaikojen jaosta tälle tulokkaalle.

2.3 Lähtö- ja saapumisaikojen jakautuminen Pariisin CDG-lentoasemalla

55. Sen varmistamiseksi, että sopimuspuolten asiakkaat saavat täyden hyödyn jatkoyhteysmahdollisuuksista ja ottaen huomioon 2.1 jakson, sopimuspuolten luovuttamat lähtö- ja saapumisaajat Pariisin CDG-lentoaseman osalta jakautuvat seuraavasti:

56. Tässä jaksossa "aamun ruuhka-ajalla" tarkoitetaan päivittäisiä aikajaksoja 1 ja 2 ja "illan ruuhka-ajalla" päivittäisiä aikajaksoja 4 ja 5.

57. Sopimuspuolten Pariisin CDG-lentoaseman osalta luovuttamien aikojen määrä vaikutusalaan kuuluvilla reiteillä Pariisin ja Milanon sekä Pariisin ja Rooman välillä ei saa ylittää kahta aikaparia aamun ruuhka-aikana eikä kahta aikaparia illan ruuhka-aikana.

58. Kullakin muulla vaikutusalaan kuuluvalla reitillä sopimuspuolten Pariisin CDG-lentoaseman osalta luovuttamien aikojen määrä ei saa ylittää yhtä aikaparia aamun ruuhka-aikana eikä yhtä aikaparia illan ruuhka-aikana. Näillä reiteillä yhteensä sopimuspuolilla ei ole velvollisuutta luovuttaa enempää kuin yhteensä kaksi aikaparia päivittäisellä aikajaksolla 2.

Paikallinen aika	Päivittäinen aikajakso
6:00	
7:00	1
8:00	
9:00	
10:00	2
11:00	
12:00	
13:00	3
14:00	
15:00	
16:00	4
17:00	
18:00	
19:00	5
20:00	
21:00	
22:00	6
23:00	

2.4 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen Pariisin ja Milanon lentoasemilta

2.4.1 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen Pariisin lentoasemilta

59. Koska Pariisin CDG- ja ORY-lentoasemat ovat korvattavissa keskenään, näiden sitoumusten mukaisesti luovutetut lähtö- ja saapumisaajat Pariisin lentoasemilla voidaan luovuttaa joko CDG:ltä tai ORY:ltä sopimuspuolten harkinnan mukaan.

60. Sopimuspuolten on kuitenkin uuden tulokkaan pyynnöstä luovutettava aikoja ORY:n lentoasemalta vaikutusalaan kuuluvan reitin liikennöimiseksi seuraavissa tapauksissa:

— poikkeusluvan myöntämispäivänä CDG:n ajoista ei ole tehty kilpailevaa tarjousta, joka vastaisi ORY:a koskevaa tarjousta kyseisellä reitillä;

— uusi tulokas liikennöi kyseistä reittiä ORY:ltä poikkeusluvan myöntämispäivänä ja haluaa reitille lisävuoroja tältä lentoasemalta;

— uuden tulokkaan kaikissa säännöllisissä Pariisin-vuoroissa käytetään ORY:n lentoasemaa, ja;

— uusi tulokas ei saa lähtö- ja saapumisaikoja ORY:n lentoasemalta tavanomaisessa lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyssä.

61. Tällöin sopimuspuolet luovuttavat ORY:n lentoasemalta enintään neljä päivittäistä aikaparia.

62. Jos kaikki edellä esitetyt edellytykset täyttyvät lukuun ottamatta kolmatta, uusi tulokas voi siirtää kyseisellä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä liikennöitävät palvelut ORY:ltä CDG:lle. Tässä tapauksessa se voi hakea CDG:tä koskevia aikoja 2.2.2 jakson mukaisesti. Sen pyyntö kattaa kaikki vuorot, joita se haluaa liikennöidä CDG:ltä vaikutusalaan kuuluvalla reitillä, mukaan luettuina ORY:ltä siirretyt vuorot.

2.4.2 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen LIN:n lentoasemalta

63. Sopimuspuolten on uuden tulokkaan pyynnöstä luovutettava lähtö- ja saapumisaikoja LIN:n lentoasemalta vain, jos tulokas jo liikennöi vaikutusalaan kuuluvaa reittiä LIN:ltä ja haluaa lisävuoroja LIN:ltä lähtevälle reitille. Jos näiden sitoumusten muut edellytykset täyttyvät, sopimuspuolten on tällöin luovutettava lähtö- ja saapumisaikoja sääntelyrajojen puitteissa ja ottaen huomioon pyynnön esittämisajankohtana LIN:iä koskevat rajoitukset.

2.5 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen ennen poikkeuslupapäätöksen tekemistä

64. Sopimuspuolet ovat vapaaehtoisesti valmiit luovuttamaan vaikutusalaan kuuluvan reitin lähtö- ja saapumisaikoja uudelle tulokkaalle IATA:n vuoden 2004 kesäkautta varten. Siinä tapauksessa, että sopimuspuolet ovat luovuttaneet lähtö- ja saapumisaikoja uudelle tulokkaalle ennen komission poikkeuslupapäätöksen tekemistä, kyseiset ajat otetaan huomioon näiden sitoumusten mukaan luovutettavien aikojen määrässä.

65. Uuden tulokkaan, joka haluaa saada aikoja sopimuspuolilta tämän jakson mukaisesti, on esitettävä pyyntönsä sopimuspuolille 15. tammikuuta 2004 mennessä.

66. Uuden tulokkaan on samaan aikaan lähetettävä jäljennös pyynnöstä komissiolle.

67. Sopimuspuolet valitsevat uuden tulokkaan 2.2.8 ja 2.2.9 jaksossa esitettyjen perusteiden mukaisesti. Sopimuspuolet esittävät komissiolle ehdotuksensa vaikutusalaan kuuluvalla reitillä valittavasta uudesta tulokkaasta.

68. Jos komissio ei vastusta sopimuspuolten ehdotusta kahden viikon kuluessa ehdotuksen vastaanottamisesta, se katsotaan hyväksytyksi.

3. Interlining-sitoumus

3.1 Interlining-sopimusten tekeminen

69. Uuden tulokkaan pyynnöstä sopimuspuolet tekevät interlining-sopimuksen kaikista tulokkaan liikennöimistä kaupunkipareista (jollei sillä ole voimassaolevaa interlining-sopimusta sopimuspuolten kanssa).

70. Interlining-sopimukseen sovelletaan seuraavia rajoituksia:

- se koskee ainoastaan ensimmäistä luokkaa, businessluokkaa ja turistiluokkaa;
- siinä määrätään interlining-järjestelyistä, jotka perustuvat sopimuspuolten julkaistuihin yhdensuuntaisten lippujen hintoihin, kun on kyse menolipusta, tai puoleen sopimuspuolten julkaistuista menopalulippuhinnoista, kun on kyse menopalulipusta;
- se on rajoitettu uuden tulokkaan harjoittamaan todelliseen lähtö- ja määräpaikan väliseen liikenteeseen;
- siihen sovelletaan MITA-sääntöjä ja/tai tavanomaisia kauppaehtoja;
- sopimuksen mukaan uusi tulokas tai matkatoimistot voivat tarjota menopaluumatkan, jonka toisen osuuden liikennöivät sopimuspuolet ja toisen osuuden uusi tulokas.

71. Jos paikkoja on saatavilla kyseisessä hintaluokassa, sopimuspuolet kuljettavat matkustajan, jolla on uuden tulokkaan kirjoittama matkalippu uuden tulokkaan kaupunkiparin väliselle lennolle. Väärinkäytösten estämiseksi sopimuspuolilla on kuitenkin oikeus vaatia, että tilanteen mukaan uusi tulokas tai matkustaja maksaa sopimuspuolten perimän hinnan ja tulokkaan hinnan välisen erotuksen. Silloin kun uuden tulokkaan perimä hinta on alhaisempi kuin sopimuspuolten kirjoittaman lipun arvo, sopimuspuolet voivat hyväksyä lipun ainoastaan tulokkaan perimää hintaa vastaavaan arvoon asti. Uudella tu-

lokkaalla on sama suoja tapauksissa, joissa sopimuspuolten perimä hinta on alhaisempi kuin kilpailijan kirjoittaman lipun arvo.

72. Kaikki tämän 3 jakson mukaisesti tehdyt uuden tulokkaan kaupunkiparia koskevat interline-sopimukset raukeavat ilman eri toimenpiteitä, kun uusi tulokas lopettaa liikennöinnin kaupunkiparin välillä.

3.2 Erityiset tuottojen ositus sopimukset

73. Sopimuspuolet tekevät uuden tulokkaan pyynnöstä sen kanssa erityisen tuottojen ositus sopimuksen liikenteestä, jonka todellinen lähtö- ja määräpaikka on joko Ranskassa ja/tai Italiassa edellyttäen, että matkaan liittyy jokin vaikutusalaan kuuluva reitti. Sopimusehdot vastaavat kolmansien liittoutumaan kuulumattomien tai toiseen liittoutumaan kuuluvien liikenteenharjoittajien tekemien, kyseistä vaikutusalaan kuuluvaa reittiä koskevien sopimusten ehtoja.

4. Kanta-asiakasohjelmat

74. Jos uusi tulokas ei osallistu johonkin sopimuspuolten kanta-asiakasohjelmaan tai sillä ei ole omaa vastaavaa kanta-asiakasohjelmaa, sopimuspuolet ottavat sen pyynnöstä mukaan yhteiseen kanta-asiakasohjelmaansa uuden tulokkaan liikennöimien kaupunkiparien osalta. Uuden tulokkaan kanssa tehdään sopimus kilpailukykyisin markkinahinnoin sen liikennöimien reittien osalta.

75. Kaikki tämän 4 jakson mukaisesti tehdyt uuden tulokkaan kaupunkiparia koskevat sopimukset raukeavat ilman eri toimenpiteitä, kun uusi tulokas lopettaa liikennöinnin kaupunkiparin välillä.

5. Sitoumus matkustajaliikenteen intermodaalipalveluista

76. Ranskan ja Italian välillä toimivan rautatieliikennettä tai muuta pintaliikennettä harjoittavan yhtiön tai varustamon ("intermodaalikumppani") pyynnöstä sopimuspuolet tekevät intermodaalisopimuksen, jonka mukaan ne tarjoavat matkustajalentoliikennettä vaikutusalaan kuuluvilla reiteillä osana kuljetusyhteyksiä, joihin kuuluu intermodaalikumppanin tarjoama pinta- tai meriliikenneosuus.

77. Tämän 5 jakson mukaisesti tehty intermodaalisopimus perustuu MITA-periaatteisiin (mukaan lukien Intermodal Interline Traffic Agreement – Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) ja tavanomaisiin kauppaehtoihin.

78. Sopimuspuolet hyväksyvät MITA:n jäsenten soveltamien ehtojen mukaisen täyden määräsuhdejaon myös niillä reiteillä, joilla tarjotaan vain rautatieliikennettä. Kun intermodaalikumppani edellyttää osuuden kilometrimäärän ilmoittamista, sijaintitunnistetta tai lipun lisähintaa, sopimuspuolet esittävät tätä koskevan pyynnön IATA:lle sen tavanomaisten menettelyjen mukaisesti.

79. Mahdollisen intermodaalikumppanin pyynnöstä sopimuspuolet pyrkivät vilpittömästi tekemään sopimuksen, jonka ehdot vastaavat toisille intermodaalikumppaneille myönnettyjä ehtoja, mikäli erityisesti turvallisuutta, palvelunlaatua, vakuutuksen kattavuutta ja korvausvastuun rajoja koskevat vaatimukset täyttyvät. Tällaisen sopimuksen ehdot ovat ensisijaisia tästä 5 jaksosta johtuvien yleisten veloitteiden suhteen.

6. Vuorojen lisäämistä koskeva määräys

80. Sopimuspuolet eivät lisää vuoroja vaikutusalaan kuuluvalla reitillä ajanjaksona, joka alkaa siitä, kun uusi tulokas on saanut sopimuspuolilta lähtö- ja saapumisaikoja reitin liikennöimiseksi, ja joka kattaa vähintään kaksi peräkkäistä IATA-kautta, lukuun ottamatta erityistapauksia, joissa lentoja on lisättävä lyhyeksi ajaksi.

7. Poikkeuksen ja edellytysten voimassaolo

81. Sopimuspuolten tarjoamat sitoumukset ovat voimassa siitä päivästä, jolloin komissio tekee asetuksen (ETY) N:o 3975/87 5 artiklan 4 kohdan mukaisen poikkeuspäätöksen.

82. Sitoumukset raukeavat päivänä, jolloin 81 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta ei enää sovelleta.

83. Jos komissio asetuksen (ETY) N:o 3975/87 6 artiklan tai jonkin myöhemmän säädöksen vastaavan säännöksen nojalla peruuttaa yhteistyösopimukselle myönnetyn EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukaisen poikkeuksen, jos EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukainen

poikkeus kumotaan tai jos sopimuspuolet irtisanovat ilmoitetun yhteistyösopimuksen, edellytykset ovat pätemättömiä siitä päivästä alkaen, jolloin peruuttaminen, kumoaminen tai irtisanominen tulee voimaan. Tällöin sopimuspuolilla on oikeus vaatia lentoyhtiötä, joka kumoamisen, peruuttamisen tai irtisanomisen aikaan liikennöi Ranskan ja Italian välisillä reiteillä näiden sitoumusten nojalla myönnettyjä lähtö- ja saapumisaikoja käyttäen, palauttamaan kyseiset lähtö- ja saapumisaajat. Niillä on myös oikeus päättää näiden sitoumusten mukaisesti tehdyt interlining-sopimukset, erityiset tuottojen ositus-sopimukset, kanta-asiakasohjelmia koskevat sopimukset tai intermodaaliosopimukset.

8. Tarkastelulauseke

84. Komissio voi sopimuspuolten perustellusta pyynnöstä luopua näiden sitoumusten mukaisista osapuolten velvollisuuksista, muuttaa niitä tai korvata ne.

III PÄÄTELMÄT

85. Komissio kehottaa asetuksen (ETY) N:o 3975/87 16 artiklan 3 kohdan mukaisesti asianomaisia osapuolia lähettämään huomautuksensa edellä olevasta tiedonannosta ja erityisesti ehdotetuista sitoumuksista 45 päivän kuluessa tämän tiedonannon julkaisemisesta seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun pääosasto
Michel Lamalle/Christine Tomboy
Asia COMP/A.38.284/D2
Yksikkö COMP/D2
Toimisto J-70 02/5
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles/Brussel
Faksi (32-2) 296 98 12
Sähköposti: michel.lamalle@cec.eu.int tai
christine.tomboy@cec.eu.int