

**VERORDENING (EG) Nr. 1459/2006 VAN DE COMMISSIE**

**van 28 september 2006**

**betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op het overleg over passagiersvervoertarieven bij geregelde luchtdiensten en op de toekenning van landings- en starttijden op luchthavens**

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 3976/87 van 14 december 1987 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 <sup>(1)</sup>, en met name op artikel 2,

Na bekendmaking van de ontwerp-verordening <sup>(2)</sup>,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Sinds 1 mei 2004 valt de luchtvervoersector onder de algemeen toepasselijke bepalingen van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag <sup>(3)</sup>.
- (2) Verordening (EG) nr. 1/2003 bepaalt dat overeenkomsten als bedoeld in artikel 81, lid 1, van het Verdrag die aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, voldoen, niet zijn verboden, zonder dat hiertoe een voorafgaande beslissing vereist is. In beginsel moeten ondernemingen en verenigingen nu zelf beoordelen, of hun overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen verenigbaar zijn met artikel 81 van het Verdrag.
- (3) De Commissie is op grond van Verordening (EEG) nr. 3976/87 bevoegd, artikel 81, lid 3, van het Verdrag bij verordening toe te passen op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met het verrichten van luchtvervoerdiensten op routes tussen luchthavens in de Gemeenschap en op routes tussen de Gemeenschap en derde landen.
- (4) Overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op het overleg over passagiersvervoertarieven bij geregelde luchtdiensten, de toekenning van landings- en starttijden op luchthavens,

hierna „slots” genoemd, en luchthavendienstregelingen, kunnen de mededinging beperken en de handel tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden.

- (5) Daar dergelijke overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen evenwel ten goede kunnen komen aan de gebruikers van luchtvervoerdiensten en/of luchtvaartmaatschappijen, is artikel 81, lid 1, van het Verdrag bij Verordening (EEG) nr. 1617/93 van de Commissie van 25 juni 1993 betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op de gezamenlijke planning en coördinatie van de dienstregelingen, op de gemeenschappelijke exploitatie, op het overleg over passagiers- en vrachtovervoertarieven bij geregelde luchtdiensten en op de toekenning van landings- en starttijden op luchthavens <sup>(4)</sup>, buiten toepassing verklaard voor bepaalde overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen die betrekking hebben op onder meer het overleg over tarieven en het toekennen van „slots” op luchthavens voor luchtdiensten tussen luchthavens in de Gemeenschap. Verordening (EEG) nr. 1617/93 is op 30 juni 2005 verstreken.
- (6) In juni 2004 heeft de Commissie een raadpleging georganiseerd over de herziening van Verordening (EEG) nr. 1617/93 om vast te stellen of de groepsvrijstelling opgeschort, in haar originele vorm gehandhaafd of uitgebreid zou moeten worden. De Commissie ontving reacties van lidstaten, luchtvaartmaatschappijen, reisagenten en consumentenverenigingen.
- (7) Gezien de resultaten van de raadpleging en het bij Verordening (EG) nr. 1/2003 ingevoerde rechtstreeks toepasselijke uitzonderingssysteem, zijn er niet voldoende redenen, artikel 81, lid 1, buiten toepassing te blijven verklaren voor het overleg over het toekennen van „slots” en overeenkomsten betreffende de opstelling van dienstregelingen of voor het overleg over tarieven voor het vervoer van passagiers met hun bagage op geregelde luchtdiensten tussen luchthavens in de Gemeenschap. De luchtvaartsector dient evenwel genoeg tijd te krijgen om zich aan de nieuwe situatie aan te passen en voor zichzelf uit te maken, of hun overeenkomsten en feitelijke gedragingen verenigbaar zijn met artikel 81 van het Verdrag, en om deze zonnodig te wijzigen. Daar Verordening (EEG) nr. 1617/93 reeds is verstreken, moet voor een overgangperiode een nieuwe groepsvrijstellingsverordening worden aangenomen.

<sup>(1)</sup> PB L 374 van 31.12.1987, blz. 9. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 411/2004 (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB C 42 van 18.2.2006, blz. 15.

<sup>(3)</sup> PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 411/2004 (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 1).

<sup>(4)</sup> PB L 155 van 26.6.1993, blz. 18. Verordening laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

- (8) Afspraken betreffende de toekenning van „slots” en de opstelling van luchthavendienstregelingen kunnen tot een betere benutting van de luchthavencapaciteit, een doeltreffender gebruik van het luchtruim, een veiligere luchtverkeersleiding en de spreiding van het aanbod van de luchtvervoerdiensten van de luchthavens leiden. Wil de mededinging niet worden uitgeschakeld, dan moet het mogelijk blijven toegang te verkrijgen tot overbelaste luchthavens. Om een bevredigende mate van veiligheid en doorzichtigheid te kunnen bieden, zijn dergelijke afspraken evenwel slechts aanvaardbaar indien alle belanghebbende luchtvaartmaatschappijen aan de besprekingen kunnen deelnemen en de verdeling zonder discriminatie en op doorzichtige wijze geschiedt.
- (9) Tot 31 december 2006 dient een groepsvrijstelling te worden verleend voor het overleg over de toekenning van „slots” en de opstelling van luchthavendienstregelingen, voor zover deze betrekking hebben op luchtdiensten waarvan de plaats van vertrek en/of de plaats van bestemming zich in de Gemeenschap bevinden. Na 31 december 2006 dient de luchtvaartsector voor zichzelf te beoordelen, of overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen ondernemingen en besluiten van verenigingen van ondernemingen die onder artikel 81, lid 1, van het Verdrag vallen, aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, voldoen. Bij deze beoordeling dient onder andere te worden nagegaan, of alle belanghebbende luchtvaartmaatschappijen aan de besprekingen betreffende de toekenning van „slots” en de opstelling van luchthavendienstregelingen kunnen deelnemen en of dit overleg zonder discriminatie en op doorzichtige wijze wordt gevoerd. De onderhavige verordening laat Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens <sup>(1)</sup>, onverlet.
- (10) Overleg over passagiersvervoertarieven kan bijdragen tot een algemene aanvaarding van passagiersvervoertarieven die „interlining” mogelijk maken, hetgeen zowel de luchtvaartmaatschappijen als de gebruikers van luchtvervoerdiensten ten goede komt. Het overleg mag evenwel niet verder gaan dan het doel, „interlining” te vergemakkelijken.
- (11) Uit de resultaten van de raadpleging die de Commissie in juni 2004 met betrekking tot de herziening van Verordening (EEG) nr. 1617/93 heeft georganiseerd, blijkt dat de intracommunautaire luchtvervoermarkt zich zodanig heeft ontwikkeld, dat het steeds minder zeker wordt dat het overleg over tarieven blijft voldoen aan alle criteria van artikel 81, lid 3, van het Verdrag.
- (12) Derhalve dient tot 31 december 2006 een groepsvrijstelling te worden verleend met betrekking tot het overleg over tarieven voor het vervoer van passagiers met hun bagage op geregelde luchtdiensten tussen luchthavens in de Gemeenschap. Na die datum dient de luchtvaartsector voor zichzelf uit te maken, of overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen ondernemingen en besluiten van ondernemersverenigingen die onder artikel 81, lid 1, van het Verdrag vallen, voldoen aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, van het Verdrag.
- (13) Sinds 1 mei 2004 is de Commissie bevoegd artikel 81, lid 3, van het Verdrag bij verordening toe te passen ten aanzien van luchtdiensten zowel op routes tussen de Gemeenschap en derde landen als op routes tussen luchthavens van de Gemeenschap.
- (14) In tegenstelling tot het intracommunautaire luchtverkeer, worden de luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen over het algemeen beheerst door bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten. De aard en de mate van gedetailleerdheid van de in deze overeenkomsten opgenomen voorschriften lopen sterk uiteen. Zonder af te doen aan de communautaire wetgeving, met inbegrip van Verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen <sup>(2)</sup>, beperken en/of regelen overeenkomsten inzake luchtdiensten gewoonlijk de toegang tot de markt en/of de prijsstelling, hetgeen de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op routes tussen de Gemeenschap en derde landen kan belemmeren. Bovendien worden in overeenkomsten inzake luchtdiensten over het algemeen de mogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen beperkt om het soort bilaterale samenwerkingsovereenkomsten te sluiten die consumenten alternatieven bieden voor het interliningsstelsel van de Internationale Vereniging voor het Luchtvervoer („IATA”).
- (15) Op routes tussen de Gemeenschap en derde landen is het aandeel van passagiersreizen waarin een overstap is inbegrepen, aanzienlijk hoger dan op internationale vluchten binnen de Gemeenschap. Derhalve moeten de door middel van tariefoverleg voor de consumenten verkregen voordelen van „interlining” groter zijn op routes tussen de Gemeenschap en derde landen.
- (16) Met voldoende zekerheid kan worden aangenomen, dat overleg over tarieven voor het vervoer van passagiers met hun bagage op geregelde luchtdiensten tussen plaatsen in de Gemeenschap en plaatsen in derde landen thans aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, voldoet. De markt van het luchtvervoer ontwikkelt zich echter snel. Derhalve dient voor een dergelijk overleg tot 31 oktober 2007 een kortdurende groepsvrijstelling te worden verleend.

<sup>(1)</sup> PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 138 van 30.4.2004, blz. 50).

<sup>(2)</sup> PB L 157 van 30.4.2004, blz. 7; gerectificeerd in PB L 195 van 2.6.2004, blz. 3.

- (17) De bevoegde autoriteiten in de Verenigde Staten van Amerika en Australië werken aan een herziening van hun respectieve antitrustbeleid met betrekking tot het IATA-tariefoverleg. Deze herziening zal waarschijnlijk in juni 2007 voltooid zijn. De Commissie moet daarom tegen die tijd de groepsvrijstelling voor tariefoverleg op het gebied van passagiersvervoertarieven herzien met betrekking tot de routes tussen de Gemeenschap en deze landen.
- (18) Er dienen gegevens te worden verzameld, om de kennis van de Commissie te vergroten betreffende het relatieve gebruik van de in het overleg vastgestelde passagiersvervoertarieven en het relatieve belang daarvan voor de daadwerkelijke „interlining” op geregelde luchtdiensten tussen de Gemeenschap en derde landen. De gegevens moeten de Commissie ook in staat stellen, de gevolgen van beperkende voorschriften die voortvloeien uit bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten, beter te beoordelen. Van de luchtvaartmaatschappijen die aan het overleg deelnemen, moet derhalve worden verlangd, dat zij voor elk IATA-seizoen vanaf 1 mei 2004, gegevens verzamelen betreffende alle tariefcategorieën waarvoor „interlining”-tarieven worden overeengekomen.
- (19) Overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 3976/87 moet worden bepaald, dat de onderhavige verordening met terugwerkende kracht van toepassing moet zijn op overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die op de datum van inwerkingtreding van de onderhavige verordening bestaan, mits zij aan de voorwaarden voor vrijstelling van de onderhavige verordening voldoen.
- (20) Het voor de interne markt relevante Gemeenschapsrecht inzake de burgerluchtvaart is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte uitgebreid tot het gebied dat de Gemeenschap en Noorwegen, IJsland en Liechtenstein omvat. Derhalve dienen vluchten tussen de Gemeenschap en Noorwegen, IJsland en Liechtenstein op dezelfde wijze te worden behandeld als intracommunautaire vluchten. De communautaire wetgeving wordt bij besluiten van het Gemengd Comité van de EER uitgebreid tot het onder de EER-overeenkomst vallende gebied. Voor de toepassing van deze verordening moet echter worden bepaald, dat de groepsvrijstelling die geldt voor buitencommunautaire vluchten niet geldt voor vluchten tussen plaatsen in de Gemeenschap en plaatsen in Noorwegen, IJsland en Liechtenstein.
- (21) Het voor de interne markt relevante Gemeenschapsrecht inzake de burgerluchtvaart is bij de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer<sup>(1)</sup> uitgebreid tot het gebied dat de

Gemeenschap en Zwitserland omvat. Zolang die overeenkomst van kracht blijft, moeten vluchten tussen de Gemeenschap en Zwitserland derhalve op dezelfde wijze worden behandeld als intracommunautaire vluchten. De communautaire wetgeving wordt bij besluiten van het overeenkomstig die overeenkomst ingestelde Gemengd Comité uitgebreid tot het onder de overeenkomst vallende gebied. Voor de toepassing van deze verordening moet echter worden bepaald, dat de groepsvrijstelling die geldt voor buitencommunautaire vluchten niet geldt voor vluchten tussen plaatsen in de Gemeenschap en plaatsen in Zwitserland.

- (22) Deze verordening laat de toepassing van artikel 82 van het Verdrag onverlet,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

#### Groepsvrijstelling

Artikel 81, lid 1, van het Verdrag wordt overeenkomstig lid 3 van dat artikel onder de in deze verordening genoemde voorwaarden buiten toepassing verklaard voor overeenkomsten tussen ondernemingen in de sector luchtvervoer, besluiten van verenigingen van ondernemingen in die sector en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen ondernemingen in die sector die betrekking hebben op:

- a) het voeren van overleg over de toekenning van landings- en starttijden, hierna „slots” genoemd, en de opstelling van luchthavendienstregelingen, voor zover deze betrekking hebben op luchtdiensten waarvan de plaats van vertrek en/of plaats van bestemming zich in de Gemeenschap bevindt;
- b) het voeren van overleg over tarieven voor het vervoer van passagiers met hun bagage op geregelde luchtdiensten tussen plaatsen in de Gemeenschap of tussen plaatsen in de Gemeenschap enerzijds en plaatsen in Zwitserland, Noorwegen, IJsland of Liechtenstein anderzijds;
- c) het voeren van overleg over tarieven voor het vervoer van passagiers met hun bagage op geregelde luchtdiensten tussen plaatsen in de Gemeenschap enerzijds en plaatsen in Australië en de Verenigde Staten van Amerika anderzijds;
- d) het voeren van overleg over tarieven voor het vervoer van passagiers met hun bagage op geregelde luchtdiensten tussen plaatsen in de Gemeenschap enerzijds en plaatsen in andere landen dan die welke bedoeld zijn onder b) en c) anderzijds.

<sup>(1)</sup> Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer (PB L 114 van 30.4.2002, blz. 73).

## Artikel 2

### Toekenning van „slots” en opstelling van luchthavendienstregelingen

1. Artikel 1, onder a), geldt slechts indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a) iedere luchtvaartmaatschappij die te kennen geeft belang te stellen in de „slots” waarover overleg wordt gepleegd, kan aan het overleg deelnemen;
- b) er worden prioriteitsregels opgesteld die worden toegepast zonder rechtstreekse of onrechtstreekse discriminatie op grond van de identiteit van de luchtvaartmaatschappijen, de nationaliteit of het soort diensten, waarin rekening wordt gehouden met de door de bevoegde nationale of internationale autoriteiten uitgevaardigde beperkingen of toekenningsvoorschriften alsook met de behoeften van de reizigers en van de betrokken luchthaven; onverminderd het bepaalde onder c), mag in de prioriteitsregels rekening worden gehouden met de rechten die de luchtvaartmaatschappijen op grond van het gebruik van bepaalde „slots” gedurende het voorgaande overeenkomstige seizoenen hebben verworven;
- c) slots worden aan nieuwe gegadigden, zoals omschreven in artikel 2, onder b), van Verordening (EEG) nr. 95/93, als volgt toegekend:
  - i) op luchthavens in de Gemeenschap, 50 % van de nieuw gecreëerde of onbenutte „slots” en van de „slots” waarvan een luchtvaartmaatschappij tijdens of aan het einde van een seizoen afstand heeft gedaan of die anderszins beschikbaar worden, om nieuwe gegadigden in staat te stellen daadwerkelijk met de gevestigde luchtvaartmaatschappijen te concurreren op routes van/naar de betrokken luchthaven; het aan nieuwe gegadigden toegewezen aandeel mag minder dan 50 % bedragen indien de aanvragen van de nieuwe gegadigden minder dan 50 % uitmaken van alle aanvragen voor deze nieuwe slots;
  - ii) op luchthavens in derde landen, een voldoende groot aandeel van deze beschikbare „slots”, zodat de toegang tot overbelaste luchthavens mogelijk blijft op routes tussen deze luchthavens en plaatsen in de Gemeenschap;
- d) nadat de prioriteitsregels zijn vastgesteld, worden zij op verzoek aan iedere belanghebbende ter beschikking gesteld;
- e) de aan het overleg deelnemende luchtvaartmaatschappijen krijgen uiterlijk ten tijde van het overleg toegang tot gegevens betreffende:

- i) de historische „slots” per luchtvaartmaatschappij, in chronologische volgorde, voor alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruikmaken;
- ii) de aangevraagde „slots” (eerste aanvragen) per luchtvaartmaatschappij, in chronologische volgorde, voor alle luchtvaartmaatschappijen;
- iii) alle toegekende „slots” en nog niet afgehandelde aanvragen voor „slots” per luchtvaartmaatschappij, in chronologische volgorde, voor alle luchtvaartmaatschappijen;
- iv) de nog beschikbare „slots”;
- v) alle details over de bij de toewijzing gehanteerde criteria;
- f) indien een verzoek om toekenning van „slots” niet wordt ingewilligd, heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij het recht over de redenen daarvan te worden ingelicht.

2. De Commissie en de betrokken lidstaten hebben het recht waarnemers af te vaardigen naar het overleg over de verdeling van „slots” en over de opstelling van luchthavendienstregelingen, dat vóór ieder seizoen op multilaterale basis wordt gehouden. Daartoe stellen de luchtvaartmaatschappijen de betrokken lidstaten en de Commissie op dezelfde wijze als de deelnemers, in kennis van de datum, de plaats en het voorwerp van het overleg. De betrokken lidstaten en de Commissie worden tenminste tien dagen van tevoren verwittigd.

De kennisgeving geschiedt

- a) ten aanzien van de betrokken lidstaten: op de wijze die door de bevoegde autoriteiten van deze lidstaat dient te worden vastgesteld;
- b) ten aanzien van de Commissie: op de wijze die in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt.

## Artikel 3

### Overleg over passagiersvervoertarieven

1. Artikel 1, onder b), c) en d), geldt uitsluitend indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a) de deelnemers aan het overleg voeren slechts besprekingen over luchtvervoertarieven waarbij de gebruikers van luchtvervoerdiensten de prijs voor het vervoer als passagier op een geregelde luchtdienst rechtstreeks aan de deelnemende luchtvaartmaatschappij of aan haar erkende agenten moeten betalen, alsmede over de met deze tarieven verband houdende voorwaarden. Het overleg strekt zich niet uit tot de capaciteit waarvoor die tarieven beschikbaar moeten zijn;

- b) dit overleg leidt tot „interlining”, d.w.z. dat gebruikers van luchtvervoer in staat zijn, met betrekking tot de soorten passagiersvervoertarieven en de seizoenen waarop het overleg betrekking heeft gehad:
- i) op één enkel vliegbiljet de luchtdienst waarop het overleg betrekking had, te combineren met luchtdiensten op dezelfde of op aansluitende routes die door andere luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd, waarbij de toepasselijke passagiersvervoertarieven en voorwaarden worden vastgesteld door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die het vervoer verzorgt of verzorgen, en
  - ii) voor zover de voorwaarden betreffende de originele boeking zulks toestaan, een boeking van een luchtdienst waarop het overleg betrekking had, te wijzigen in een boeking voor een luchtdienst op dezelfde route die door een andere luchtvaartmaatschappij wordt geëxploiteerd, tegen de passagiersvervoertarieven en voorwaarden die door deze andere maatschappij worden toegepast;
- c) een luchtvaartmaatschappij heeft het recht, deze combinaties en wijzigingen van boekingen om objectieve en niet-discriminerende redenen van technische of commerciële aard te weigeren, met name wanneer een luchtvaartmaatschappij die het vervoer verzorgt, twijfelt aan de kredietwaardigheid van de luchtvaartmaatschappij die voor dit vervoer de betaling zou ontvangen; in een zodanig geval moet de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld;
- d) de tarieven voor passagiersvervoer die het voorwerp van het overleg vormen, worden door de deelnemende luchtvaartmaatschappijen toegepast zonder discriminatie van de passagiers op grond van nationaliteit of verblijfplaats in de Gemeenschap;
- e) alle luchtvaartmaatschappijen die op de betrokken route rechtstreekse of onrechtstreekse diensten uitvoeren of voornemens zijn uit te voeren, kunnen aan dit overleg deelnemen;
- f) het overleg is niet bindend voor de deelnemers, dat wil zeggen dat de deelnemers na het overleg met betrekking tot de tarieven voor passagiersvervoer hun individuele handelvrijheid behouden;
- g) het overleg leidt niet tot een overeenkomst betreffende de vergoeding voor agentschappen of betreffende de andere bestanddelen van de tarieven die het voorwerp van het overleg vormen.
2. De luchtvaartmaatschappijen die aan het overleg over de tarieven voor het vervoer van passagiers op geregelde luchtdiensten tussen plaatsen in de Gemeenschap en plaatsen in derde landen, met uitzondering van de in artikel 1, onder b), vermelde landen, deelnemen, verzamelen gegevens betreffende:
- a) het aantal vliegbiljetten dat tegen in overleg vastgestelde tarieven wordt uitgeschreven ten opzichte van het totale aantal vliegbiljetten dat wordt uitgeschreven voor het verkeer tussen de Gemeenschap en derde landen, met uitzondering van de in artikel 1, onder b), vermelde landen;
  - b) de mate waarin vliegbiljetten tegen in overleg vastgestelde tarieven worden uitgeschreven voor een traject waarbij de passagier gebruikmaakt van interlining;
  - c) de mate waarin vliegbiljetten tegen niet in overleg vastgestelde tarieven worden uitgeschreven voor een traject waarbij de passagier gebruikmaakt van interlining.
- Die gegevens worden verzameld voor alle soorten vliegbiljetten en tarieven die het voorwerp van het overleg vormen. De gegevens moeten het mogelijk maken te onderscheiden tussen de verschillende vormen van samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen die passagiers in staat stellen luchtvaartdiensten van meer dan één maatschappij te combineren op één enkel vliegbiljet. De verzamelde gegevens worden door of namens de betrokken luchtvaartmaatschappijen voor elk IATA-seizoen na 1 mei 2004 aan de Commissie overgelegd. De gegevens kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten ter beschikking worden gesteld.
3. De Commissie en de betrokken lidstaten hebben het recht waarnemers af te vaardigen naar het overleg over de passagiersvervoertarieven. Daartoe stellen de luchtvaartmaatschappijen de betrokken lidstaten en de Commissie op dezelfde wijze als de deelnemers, in kennis van de datum, de plaats en het voorwerp van het overleg. De betrokken lidstaten en de Commissie worden tenminste tien dagen van tevoren verwittigd.
- De kennisgeving geschiedt
- a) ten aanzien van de betrokken lidstaten: op de wijze die door de bevoegde autoriteiten van deze lidstaten wordt vastgesteld;

b) ten aanzien van de Commissie: op de wijze die in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt.

Een volledig verslag over het overleg wordt door of namens de betrokken luchtvaartmaatschappijen terzelfder tijd als aan de deelnemers, doch niet later dan zes weken na het overleg, aan de Commissie voorgelegd.

#### Artikel 4

##### **Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, 28 september 2006.

Overeenkomstig artikel 1, onder a) en b), toegekende vrijstellingen zijn van toepassing tot 31 december 2006.

Overeenkomstig artikel 1, onder c), toegekende vrijstellingen zijn van toepassing tot 30 juni 2007.

Overeenkomstig artikel 1, onder d), toegekende vrijstellingen zijn van toepassing tot 31 oktober 2007.

Deze verordening is met terugwerkende kracht, vanaf het tijdstip waarop aan de voorwaarden ervan werd voldaan, van toepassing op overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die bij haar inwerkingtreding reeds bestonden.

*Voor de Commissie*

Neelie KROES

*Lid van de Commissie*

---