

**Bekendmaking overeenkomstig artikel 16, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 van 14 december 1987 betreffende zaak COMP/A.38.284/D2**

**Société Air France/Alitalia Linee Italiane SpA**

(2003/C 297/04)

**I. PROCEDURE: STAND VAN ZAKEN**

1. Op 13 november 2001 hebben Alitalia en Air France bij de Commissie een samenwerkingsovereenkomst aangemeld en verzocht om een negatieve verklaring overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 van de Raad<sup>(1)</sup> of een vrijstelling overeenkomstig artikel 5 van die verordening.

2. Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 heeft de Commissie op 8 mei 2002 een samenvatting van het verzoek in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* gepubliceerd<sup>(2)</sup>. In de bekendmaking wordt tevens een samenvatting gegeven van de door de partijen opgegeven redenen voor een vrijstelling op grond van artikel 81, lid 3.

3. Op 1 juli 2002 heeft de Commissie de partijen in het kader van artikel 5, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 meegedeeld dat zij ernstige twijfel heeft over de toepasselijkheid van artikel 81, lid 3, van het Verdrag.

4. De Commissie erkent dat de samenwerkingsovereenkomst in haar geheel genomen bijdraagt tot de technische en economische vooruitgang dankzij de door de partijen verwezenlijkte vlottere aansluitingen, kostenbesparingen en synergieën. Dit neemt evenwel niet weg dat deze overeenkomst mededingingsbezwaren doet rijzen op sleutelroutes tussen Frankrijk en Italië (Parijs–Rome, Parijs–Milaan, Parijs–Venetië, Parijs–Firenze, Parijs–Bologna, Parijs–Napels en Milaan–Lyon).

5. De diensten van de Commissie hebben dan ook gesprekken aangeknoopt met de partijen om die bezwaren op een geschikte en efficiënte manier weg te nemen. Dat kan alleen indien de belemmeringen die de markttoegang van concurrenten op dit moment bemoeilijken, uit de weg worden geruimd, zodat op de betrokken routes nieuwe concurrerende diensten kunnen worden aangeboden, zonder welke de passagiers weinig of geen keuze zouden hebben en hen mogelijk hogere prijzen worden aangerekend.

6. Als resultaat van deze gesprekken hebben de partijen de hieronder voorgestelde verbintenissen ingediend. De diensten van de Commissie zijn erop geattendeerd dat een aantal concurrenten de betrokken markten willen aanboren of hun aanwezigheid op deze markten willen versterken. Gezien deze omstandigheden nodigt de Commissie belanghebbende derden uit om opmerkingen te maken over de voorgestelde verbintenissen, en met name over de doeltreffendheid ervan.

<sup>(1)</sup> Verordening (EEG) nr. 3975/87 van de Raad van 14 december 1987 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de mededingingsregels op ondernemingen in de sector luchtvervoer (PB L 374 van 31.12.1987, blz. 1).

<sup>(2)</sup> PB C 111 van 8.5.2002, blz. 7.

**II. VOORGESTELDE VERBINTENISSEN**

7. Société Air France („Air France” of „AF”) en Alitalia Linee Italiane SpA („Alitalia” of „AZ”), samen de „partijen”, stellen de hieronder opgenomen verbintenissen voor teneinde de mededingingsbezwaren weg te nemen die de Commissie heeft aangevoerd tijdens de behandeling van zaak COMP/38.284 betreffende hun samenwerkingsovereenkomst met name op het gebied van het luchtvervoer op bepaalde routes tussen Frankrijk en Italië.

**1. Algemene informatie en definities**

8. De onderhavige verbintenissen zullen als bijlage bij de vrijstellingsbeschikking van de Commissie worden gevoegd en een integrerend deel van die beschikking uitmaken.

9. De verbintenissen zijn bindend voor de partijen, hun dochterondernemingen, opvolgers en rechtverkrijgenden en de partijen verbinden zich ertoe ervoor te zorgen dat deze verbintenissen door hun dochterondernemingen, opvolgers en rechtverkrijgenden worden nagekomen.

10. Voor de toepassing van de verbintenissen wordt elk van de volgende stedenparen als een „betrokken route” beschouwd:

- Parijs–Milaan;
- Parijs–Rome;
- Parijs–Venetië;
- Parijs–Bologna;
- Lyon–Milaan;
- Parijs–Napels;
- Parijs–Firenze.

11. Voor de toepassing van deze verbintenissen, bestaat een verwijzing naar:

- Parijs tevens de luchthavens Parijs-Charles-de-Gaulle en Parijs-Orly;
- Milaan tevens de luchthavens Milaan-Linate en Milaan-Malpensa;
- Rome tevens de luchthavens Rome-Fiumicino en Rome-Ciampino.

12. Voor de toepassing van deze verbintenissen, verwijst de term „nieuwkomer” naar elke luchtvaartmaatschappij die onafhankelijk is van de partijen en niet met hen verbonden is en die, na de inwerkingtreding van de vrijstelling, met een nieuwe continudienst op een betrokken route wil beginnen of het aantal frequenties die ze op een betrokken route exploiteert, wil verhogen.

Een dienst met meerdere tussenlandingen die gebruik maakt van één vliegtuig en die in Frankrijk, Italië of een derde land begint en/of eindigt en ten minste één continu segment tussen Frankrijk en Italië omvat, wordt eveneens als een continudienst beschouwd.

13. Voor de toepassing van de verbintenissen wordt een luchtvaartmaatschappij niet beschouwd als onafhankelijk van en niet verbonden met de partijen, indien, met name:

- de daadwerkelijke zeggenschap <sup>(1)</sup> van de luchtvaartmaatschappij individueel of gezamenlijk door de partijen wordt uitgeoefend, of
- het een geassocieerde luchtvaartmaatschappij betreft die tot dezelfde holding behoort als één van de partijen, of
- de betrokken luchtvaartmaatschappij lid is van de SkyTeam-alliantie, of
- de luchtvaartmaatschappij op ten minste één van de betrokken routes in samenwerking met de partijen luchtdiensten voor personenvervoer aanbiedt, behalve indien deze samenwerking beperkt blijft tot op objectieve basis gesloten overeenkomsten inzake onderhoud, leveringen, gebruik van lounges of andere activiteiten van secundair belang.

## 2. Vrijgeven van vertrek- en aankomstslots

14. Indien een nieuwkomer op één of meer van de betrokken routes („nieuwkomersstedenparen”) van start wil gaan met een nieuwe continudienst, moeten de partijen overeenkomstig de in afdeling 2 uiteengezette voorwaarden slots ter beschikking stellen.

### 2.1. Maximumaantal vrij te geven slots

15. De partijen zijn ertoe verplicht een nieuwkomer de vertrek- en aankomstslots ter beschikking te stellen die deze nodig heeft om de volgende frequentie te verzekeren:

- voor vluchten tussen Parijs en Milaan: i) maximaal zes (6) frequenties per dag indien deze frequenties door meer dan één nieuwkomer worden geëxploiteerd, of ii) maximaal vijf (5) frequenties per dag indien deze frequenties door één enkele nieuwkomer worden geëxploiteerd;

<sup>(1)</sup> Overeenkomstig artikel 2, onder g), van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen.

— voor vluchten tussen Parijs en Rome: maximaal vijf (5) frequenties per dag;

— voor vluchten tussen Parijs en Venetië: maximaal drie (3) frequenties per dag;

— voor vluchten tussen Parijs en Bologna: maximaal twee (2) frequenties per dag;

— voor vluchten tussen Parijs en Napels: maximaal één (1) frequentie per dag;

— voor vluchten tussen Lyon en Milaan: maximaal twee (2) frequenties per dag;

— voor vluchten tussen Parijs en Firenze: maximaal twee (2) frequenties per dag.

### 2.2. Voor alle in afdeling 2.1. opgenomen verbintenissen geldende voorwaarden

16. De verplichting om overeenkomstig het bepaalde in afdeling 2.1 slots ter beschikking te stellen, gaat alleen in, indien aan de voorwaarden van afdeling 2.2 is voldaan.

17. Alle slots die in het kader van de in afdeling 2.1 uiteengezette verbintenissen ter beschikking zijn gesteld, moeten worden gebruikt op de betrokken route waarvoor ze ter beschikking werden gesteld.

#### 2.2.1. Door concurrenten geëxploiteerde frequenties

18. Alle frequenties die op de betrokken routes worden geëxploiteerd door luchtvaartmaatschappijen die onafhankelijk zijn van en niet verbonden zijn met de partijen („concurrerende frequenties”), moeten in mindering worden gebracht op het aantal slots dat overeenkomstig afdeling 2.1 door de partijen moet worden vrijgegeven.

19. De Commissie mag te allen tijde onderzoeken of de luchtvaartmaatschappij (of luchtvaartmaatschappijen) die op de betrokken routes actief is, onafhankelijk is van de partijen en niet met hen verbonden is. Elke frequentie die op de betrokken routes wordt geëxploiteerd door een luchtvaartmaatschappij die niet onafhankelijk van de partijen is en met hen verbonden is, mag niet in mindering worden gebracht op het aantal slots dat overeenkomstig afdeling 2.1 door de partijen moet worden vrijgegeven.

20. Indien het aantal concurrerende frequenties op een betrokken route daalt (bijvoorbeeld omdat een concurrent i) de exploitatie van de route stopzet, ii) het aantal op de route geëxploiteerde frequenties vermindert of iii) niet langer beschouwd kan worden als onafhankelijk van en niet verbonden met de partijen), moet het aantal potentiële, door de partijen vrij te geven slots dienovereenkomstig worden verhoogd, met inachtneming van de beperkingen in afdeling 2.1.

21. Indien het aantal concurrerende frequenties op een betrokken route ten gevolge van een nieuw aanbod concurrerende diensten toeneemt (omdat een concurrent i) het aantal reeds door hem geëxploiteerde frequenties op een bepaalde route verhoogt of ii) als nieuwkomer de markt betreedt), moet het aantal potentiële, door de partijen vrij te geven slots dienovereenkomstig worden verlaagd.

22. Indien een concurrent op een betrokken route concurrerende frequenties toevoegt zonder daarbij een beroep te doen op van de partijen verkregen slots en indien hierdoor een situatie ontstaat waarbij het totale aantal concurrerende slots dat op de route wordt geëxploiteerd, het aantal in afdeling 2.1 gespecificeerde frequenties overschrijdt, dan:

- i) moet het aantal door de partijen vrij te geven slots dienovereenkomstig worden verlaagd, en
- ii) dienen voordien door de partijen vrijgegeven slots die het aantal verplicht door hen vrij te geven potentiële slots overschrijden, pas te worden ingetrokken nadat de nieuwe concurrerende frequenties gedurende twee IATA-seizoenen zijn geëxploiteerd.

23. Met inachtneming van de hierboven opgevoerde voorwaarden, kunnen de partijen er niet toe worden verplicht om voor een betrokken route een slot ter beschikking te stellen aan de nieuwkomer, indien dat ertoe leidt dat de partijen minder dan 60 % van de frequenties of de capaciteit op die betrokken route kunnen exploiteren, waarbij wordt uitgegaan van metingen uit de periode waarin de nieuwkomer het verzoek heeft gedaan.

24. Een nieuwkomer die op basis van de vorige twee paragrafen slots moet teruggeven, mag zelf bepalen welke.

#### 2.2.2. Geen slots beschikbaar via de standaardprocedure voor slottoewijzing

25. Ten minste zes (6) weken vóór de slottoewijzingsconferentie van de IATA voor het verkeersseizoen waarin de nieuwkomer voornemens is met een nieuwe dienst te starten of het aantal diensten dat hij op dat moment exploiteert te verhogen, moet hij bij de partijen melden dat hij voornemens is om overeenkomstig de verbintenissen een slotaanvraag in te dienen. Een nieuwkomer komt in het kader van de in afdeling 2 beschreven verbintenissen alleen in aanmerking voor slots, indien hij kan aantonen dat hij er ondanks alle redelijke inspanningen niet in geslaagd is via de gebruikelijke slottoewijzingsprocedure („standaardprocedure voor slottoewijzing”) vóór het begin van het betrokken IATA-verkeersseizoen slots voor het nieuwkomersstedenpaar te krijgen.

26. Hiertoe moet de nieuwkomer via de gebruikelijke slottoewijzingsprocedure een aanvraag voor deze slots indienen tijdens de eerstvolgende slottoewijzingsconferentie van de IATA en moet hij ten aanzien van de betrokken luchthavens

een „beleid van openheid” voeren tijdens de volledige periode tussen de aanmelding van zijn voornemen om slots voor een betrokken route aan te vragen en het einde van de respectievelijke dienstregelingsperiode van de IATA, met inbegrip van de definitieve slottoewijzing door de coördinator na het verstrijken van de termijn voor de teruggave van slots<sup>(1)</sup>.

27. Er wordt van uitgegaan dat de nieuwkomer niet alle redelijke inspanningen heeft geleverd, indien i) hem via de standaardprocedure voor slottoewijzing slots zijn toegewezen die niet meer dan vijfenveertig (45) minuten van de aangevraagde tijdstippen afwijken, en hij deze niet heeft aanvaard, en/of ii) hem via de standaardprocedure voor slottoewijzing slots zijn toegewezen die meer dan vijfenveertig (45) minuten van de aangevraagde tijdstippen afwijken, en hij de partijen niet de kans heeft gegeven deze slots in te ruilen voor slots die binnen vijfenveertig (45) minuten van de aangevraagde tijdstippen liggen.

28. De door de partijen vrijgegeven slots mogen niet meer dan vijfenveertig (45) minuten afwijken van het door de nieuwkomer aangevraagde tijdstip, op voorwaarde dat de partijen in dat tijdvak slots ter beschikking hebben. Indien de partijen niet beschikken over slots in het betrokken tijdvak, dienen zij de nieuwkomer slots voor te stellen die zo dicht mogelijk bij de aangevraagde tijdstippen liggen.

#### 2.2.3. Blijvende verplichting om in elk opeenvolgend seizoen slots aan te vragen

29. De nieuwkomer moet elk opeenvolgend IATA-dienstregelingsseizoen opnieuw een slotaanvraag bij de slotcoördinator en de partijen indienen.

30. Indien de nieuwkomer op basis van deze verbintenissen slots van de partijen heeft gekregen voor een bepaald IATA-seizoen en hij een aanvraag indient om het volgende seizoen voor dezelfde tijdstippen deze slots volledig of gedeeltelijk terug te krijgen, moeten de partijen slots ter beschikking stellen die zo dicht mogelijk bij de in het vorige seizoen vrijgegeven slots liggen en in geen geval meer dan 45 minuten van het aangevraagde tijdstip afwijken, op voorwaarde dat i) de partijen er nog steeds toe verplicht zijn om op basis van de afdelingen 2.1 en 2.2.1 slots vrij te geven en zij in het betrokken tijdvak over slots beschikken, en ii) de nieuwkomer de hierboven beschreven voorwaarden en procedure heeft gerespecteerd.

#### 2.2.4. Minimumcapaciteit

31. Op de routes tussen de stedenparen Parijs–Milaan en Parijs–Rome worden de slots van de nieuwkomers uitsluitend gebruikt voor diensten waarbij vliegtuigen met een capaciteit van zesenvestig (46) of meer zitplaatsen worden ingezet. Deze voorwaarde is niet van toepassing wanneer een nieuwkomer vóór de datum van inwerkingtreding van de door de Commissie gegeven vrijstellingsbeschikking met de dienst van start is gegaan.

<sup>(1)</sup> De datum voor teruggave van slots is de uiterlijke termijn voor de teruggave van niet-gewenste slots, zoals gedefinieerd in bijlage 2 van de internationale dienstregelingsrichtsnoeren van de IATA (7de uitgave, van kracht op 1 december 2002).

### 2.2.5. Efficiënt gebruik van de slotportefeuille van de nieuwkomers

32. Indien een nieuwkomer reeds een dienst naar, van of via één van de op de betrokken route gelegen luchthavens exploiteert („bestaande dienst”) en hij de frequenties van de bestaande dienst verlaagt of de exploitatie ervan stopzet, moet hij de slots die reeds voor de bestaande dienst waren toegewezen, gebruiken voor de dienst tussen het nieuwkomersstedenpaar, indien deze slots niet meer dan vijfenveertig (45) minuten van de door de partijen vrijgegeven slots afwijken. De nieuwkomer dient aan de partijen evenveel voor nieuwkomers bestemde slots terug te geven als voordien waren toegewezen voor de bestaande dienst.

### 2.2.6. Niet-benutting van door de partijen vrijgegeven slots

33. Indien een nieuwkomer die overeenkomstig afdeling 2 slots heeft gekregen, besluit om op de betrokken route niet met een dienst te beginnen, er minder frequenties te exploiteren of de exploitatie stop te zetten, dient hij de partijen hiervan schriftelijk in kennis te stellen en de ongebruikte slots onverwijld aan hen terug te geven.

34. In dergelijke gevallen blijven de partijen ertoe verplicht om deze slots of eenzelfde aantal slots overeenkomstig afdeling 2.1 ter beschikking te stellen aan nieuwkomers, met inachtneming van de in afdeling 2.2.1 opgenomen bepalingen.

35. Voor de toepassing van afdeling 2.2.6 wordt ervan uitgegaan dat een nieuwkomer de exploitatie op een betrokken route heeft stopgezet, wanneer hij ten minste 80 % van zijn slots niet heeft gebruikt tijdens het dienstregelingsseizoen waarvoor de slots voor het betrokken stedenpaar zijn toegewezen, tenzij de slots niet zijn gebruikt om één van de redenen vermeld in artikel 10, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93 of in enige andere verordening tot wijziging of ter vervanging daarvan. Indien ervan uitgegaan wordt dat de nieuwkomer de exploitatie van de betrokken route op grond van die bepaling heeft stopgezet, mogen de partijen weigeren om voor het daaropvolgende IATA-seizoen slots voor die nieuwkomer op de betrokken route vrij te geven.

36. Indien een nieuwkomer die overeenkomstig deze afdeling slots heeft gekregen, besluit om tijdens twee (2) opeenvolgende IATA-seizoenen niet met een dienst op een betrokken route van start te gaan, mogen de partijen weigeren om voor de volgende twee (2) IATA-seizoenen slots voor de nieuwkomer vrij te geven op de betrokken route.

37. Indien de nieuwkomer de partijen te laat in het dienstregelingsseizoen op de hoogte brengt en zij daardoor in het kader van artikel 10, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 95/93 niet onmiddellijk of na de in artikel 10, lid 4, van die verordening vastgestelde termijn en vóór het daadwerkelijke begin van het dienstregelingsseizoen gebruik kunnen maken van de

teruggegeven slots, hebben de partijen het recht om van de nieuwkomer te eisen dat hij ter compensatie van de verloren slot een vergelijkbare slot aan hen overdraagt. Indien de nieuwkomer om welke reden dan ook niet in staat is een vergelijkbare slot aan de partijen over te dragen, mogen zij de niet-benutting van de vrijgegeven slot rechtvaardigen op grond van artikel 10, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 95/93, zodat zij de ongebruikte slot kunnen recupereren en behouden.

38. Om ervoor te zorgen dat de door de partijen ter beschikking gestelde slots overeenkomstig deze voorwaarden worden gebruikt, moeten de partijen en de nieuwkomer een akkoord bereiken over een mechanisme waarmee de partijen het gebruik van de slots kunnen controleren. De partijen brengen de Commissie op de hoogte van het mechanisme waarover een akkoord is bereikt.

### 2.2.7. Geen vergoeding voor vrijgegeven slots

39. Er wordt geen vergoeding gevraagd voor de slots die in het kader van de onderhavige verbintenissen door de partijen ter beschikking worden gesteld.

### 2.2.8. Vrijgeven van slots op preferentiële basis

40. Alle in het kader van deze verbintenissen ter beschikking gestelde slots worden door de partijen op preferentiële basis toegekend aan de nieuwkomer die een verzoek heeft ingediend op basis waarvan, rekening houdend met het aantal bij de partijen verkrijgbare slots en in overeenstemming met de verbintenissen <sup>(1)</sup>, een optimaal aantal frequenties kan worden geëxploiteerd.

41. Indien, met inachtneming van het bepaalde in afdeling 2.2.1, het aantal vrijgegeven slots lager ligt dan het maximum-aantal slots dat overeenkomstig afdeling 2.1 moet worden vrijgegeven, moeten de resterende slots op dezelfde basis aan andere potentiële nieuwkomers worden toegewezen tot er geen slots meer over zijn om vrij te geven.

42. De slots zullen, na de in afdeling 2.2.9 beschreven beoordeling door de Commissie, ter beschikking worden gesteld aan de door de partijen geselecteerde nieuwkomer.

### 2.2.9. Selectie van nieuwkomers

43. Een nieuwkomer die op basis van deze verbintenissen in aanmerking wil komen voor slots van de partijen, dient de partijen binnen de in afdeling 2.2.2 vermelde termijn in kennis te stellen van zijn voornemen om tijdens de eerstkomende slottoewijzingsconferentie van de IATA een slotaanvraag in te dienen.

<sup>(1)</sup> Het aantal reeds door de nieuwkomer op de betrokken route geëxploiteerde slots + het aantal bij de partijen aangevraagde slots, op voorwaarde dat dit aantal niet meer bedraagt dan het maximum-aantal slots die overeenkomstig de hierboven opgenomen afdelingen 2.1 en 2.2.1 nog door de partijen moeten worden vrijgegeven.

44. De nieuwkomer dient tezelfdertijd een kopie van deze kennisgeving naar de Commissie te sturen, op het volgende adres:

Europese Commissie  
 Directoraat-generaal Concurrentie  
 Griffie Antitrustzaken  
 Zaak COMP/A.38.284/D2  
 B-1049 Brussel  
 Fax (32-2) 295 01 28.

45. Indien een potentiële nieuwkomer er niet in slaagt om tijdens de slottoewijzingsconferentie van de IATA via de standaardprocedure voor slottoewijzing slots te krijgen voor het verkeersseizoen waarin de diensten van start zouden moeten gaan, moet hij uiterlijk twee (2) weken na het einde van de slottoewijzingsconferentie een slotaanvraag bij de partijen indienen. Tijdens de slottoewijzingsconferentie verkregen slots die minder dan 45 minuten van de aangevraagde tijdstippen afwijken, moeten in de aanvraag in aanmerking worden genomen en de partijen moeten de gelegenheid krijgen om reeds verkregen slots die meer dan 45 minuten van de aangevraagde tijdstippen afwijken, overeenkomstig het bepaalde in afdeling 2.2.2 te ruilen voor slots die binnen de 45 minuten van de aangevraagde tijdstippen liggen.

46. De nieuwkomer dient tezelfdertijd een kopie van deze aanvraag naar de Commissie te sturen.

47. Uiterlijk vier (4) weken na de slottoewijzingsconferentie van de IATA voor het verkeersseizoen waarin de diensten van start zouden moeten gaan, moeten de partijen, uitgaande van de op dat moment verwachte slottoewijzingen voor het volgende seizoen, aan de Commissie een voorstel voor de selectie van een nieuwkomer overleggen, alsmede een voorstel inzake de voor de betrokken nieuwkomer vrij te geven slots.

48. De Commissie moet aan de hand van de volgende criteria beslissen of ze het betrokken voorstel al dan niet goedkeurt:

— de nieuwkomer is onafhankelijk van en niet verbonden met de partijen, in de zin van punt 13 supra;

— de nieuwkomer is een levensvatbare, reeds bestaande of potentiële concurrent die over de capaciteiten, de middelen en de inzet beschikt om de betrokken route op lange termijn als een levensvatbare en actieve concurrent te exploiteren.

49. Met deze doelstelling voor ogen mag de Commissie de nieuwkomer vragen een gedetailleerd ondernemingsplan te overleggen. Een dergelijk plan moet onder meer bestaan uit een algemene voorstelling van de onderneming, met inbegrip van haar geschiedenis, haar rechtsstatus, een lijst met de namen en een beschrijving van haar aandeelhouders en de twee meest recente, aan een accountantscontrole onderworpen financiële jaarverslagen. Het gedetailleerde ondernemingsplan dient tevens

informatie te bevatten over de projecten van de onderneming wanneer het gaat om de uitbouw van haar netwerk, de vloot enz., alsmede gedetailleerde gegevens over haar plannen met betrekking tot de route die zij wil exploiteren. Wat dit laatste punt betreft, moet de onderneming nauwkeurig specificeren wat zij in een tijdsbestek van drie jaar met de betrokken route van plan is (vliegtuiggrootte, aantal geëxploiteerde frequenties, vluchtrooster) en een overzicht geven van de verwachte financiële resultaten (verwacht verkeersvolume, inkomsten, winst). De Commissie mag tevens een kopie opvragen van alle samenwerkingsovereenkomsten die de nieuwkomer met andere luchtvaartmaatschappijen heeft gesloten. Bedrijfsgeheimen en vertrouwelijke inlichtingen worden in het vertrouwelijke dossier van de Commissie bewaard en zijn niet toegankelijk voor andere ondernemingen of voor het publiek.

50. Het voorstel van de partijen en de goedkeuring ervan door de Commissie kunnen worden aangepast, indien de verwachtingen ten aanzien van de slottoewijzing door de slotcoördinator achteraf moeten worden bijgesteld en deze wijzigingen gevolgen hebben voor de verplichting van de partijen om slots vrij te geven.

51. Dienen de nieuwkomers conflicterende verzoeken in, dan mag de voorkeur worden gegeven aan de nieuwkomer die de hoogste capaciteit aanbiedt.

52. Indien de Commissie zich binnen een termijn van zes weken na de slottoewijzingsconferentie van de IATA niet tegen het voorstel van de partijen verzet, wordt dat voorstel als aanvaard beschouwd.

53. Indien de Commissie het door de partijen ingediende voorstel niet goedkeurt en andere luchtvaartmaatschappijen bij de partijen een slotaanvraag hebben ingediend, moeten de partijen onverwijld een voorstel ter selectie van andere luchtvaartmaatschappijen als nieuwkomers aan de Commissie overleggen.

54. Binnen een termijn van één (1) week nadat de Commissie de selectie van de nieuwkomer op de betrokken route heeft goedgekeurd, moeten de partijen hun schriftelijke voorstel voor het vrijgeven van slots aan deze nieuwkomer indienen.

### 2.3. Spreiding van slots op de luchthaven Parijs-Charles-de-Gaulle (CDG)

55. Met het oog op vlotte aansluitingen — met alle voordelen van dien voor de klanten van de partijen — moeten de slots die door de partijen op Parijs CDG worden vrijgegeven, onverminderd het bepaalde in afdeling 2.1, als volgt worden gespreid.

56. Voor de toepassing van dit punt heeft de term „ochtendpiekperiode” betrekking op de dagdelen 1 en 2, en de term „avondpiekperiode” op de dagdelen 4 en 5.

57. De partijen mogen op de luchthaven Parijs CDG voor de betrokken routes Parijs–Milaan en Parijs–Rome maximaal twee (2) paar slots per „ochtendpiekperiode” en twee (2) paar slots per „avondpiekperiode” vrijgeven.

58. Voor elke andere betrokken route mogen de partijen op de luchthaven Parijs CDG maximaal één (1) paar slots per „ochtendpiekperiode” en één (1) paar slots per „avondpiekperiode” vrijgeven. Voor deze routes samen hoeven de partijen bovendien niet meer dan in totaal twee (2) paar slots voor dagdeel 2 vrij te geven.

Plaatselijke tijd	Dagdeel
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. Vrijgeven van slots op de luchthavens van Parijs en Milaan

##### 2.4.1. Vrijgeven van slots op de luchthavens van Parijs

59. Aangezien de luchthavens Parijs CDG en Parijs-Orly (ORY) onderling inwisselbaar zijn, staat het de partijen vrij de slots die overeenkomstig deze verbintenissen op de luchthavens van Parijs ter beschikking worden gesteld, óf op CDG óf op ORY vrij te geven.

60. In de volgende omstandigheden zijn de partijen er evenwel toe verplicht om, op specifiek verzoek van een nieuwkomer, op ORY slots voor diensten op een betrokken route vrij te geven:

— op de datum van de vrijstelling beschikt CDG op deze betrokken route niet over een concurrerend aanbod dat vergelijkbaar is met dat op ORY;

— de nieuwkomer exploiteert op de datum van de vrijstelling reeds diensten op deze betrokken route vanuit ORY en wil extra frequenties toevoegen voor de diensten die hij vanuit deze luchthaven op deze route exploiteert;

— alle lijnvluchten van de nieuwkomer die Parijs aandoen, vertrekken op ORY of komen eraan;

— de nieuwkomer kan via de standaardprocedure voor slottoewijzing geen slots op ORY krijgen.

61. In dergelijke gevallen stellen de partijen maximaal vier (4) paar slots per dag ter beschikking op ORY.

62. Indien aan alle hierboven vermelde voorwaarden, behalve de derde, is voldaan, mag de nieuwkomer de diensten die hij op dat moment vanuit ORY op de betrokken route exploiteert, overhevelen naar CDG. In dat geval mag hij overeenkomstig afdeling 2.2.2 slots op CDG aanvragen. Het verzoek van de nieuwkomer heeft dan betrekking op alle frequenties die hij op de betrokken route vanuit CDG wil exploiteren, met inbegrip van de frequenties die van ORY naar CDG zijn overgeheveld.

##### 2.4.2. Vrijgeven van slots op de luchthaven Milaan Linate (LIN)

63. De partijen zijn er alleen toe verplicht om, op specifiek verzoek van een nieuwkomer, slots op de luchthaven LIN vrij te geven, indien die nieuwkomer reeds vanuit LIN diensten op een betrokken route exploiteert en op die route extra frequenties vanuit LIN wil toevoegen. In dat geval, en indien aan de andere in deze verbintenissen vastgestelde voorwaarden is voldaan, stellen de partijen slots ter beschikking met inachtneming van de regelgevingsbeperkingen die op het moment van het verzoek in LIN van toepassing zijn.

##### 2.5. Slots die vóór de vrijstellingsbeschikking ter beschikking zijn gesteld

64. De partijen zijn bereid om voor het IATA-zomerseizoen 2004, vóór de slots worden vrijgegeven, op vrijwillige basis slots voor een betrokken route ter beschikking te stellen aan een nieuwkomer. Indien de partijen slots ter beschikking hebben gesteld aan een potentiële nieuwkomer vóór de Commissie de vrijstellingsbeschikking heeft gegeven, moeten deze slots worden afgeboekt op het aantal slots dat overeenkomstig deze verbintenissen moet worden vrijgegeven.

65. Een nieuwkomer die op grond van deze afdeling slots van de partijen wenst te krijgen, meldt zijn aanvraag uiterlijk op 15 januari 2004 aan bij de partijen.

66. De nieuwkomer moet tezelfdertijd een kopie van deze aanvraag naar de Commissie sturen.

67. De nieuwkomer wordt op basis van de in de afdelingen 2.2.8 en 2.2.9 opgenomen criteria geselecteerd. De partijen leggen hun voorstel ter selectie van de nieuwkomer voor de betrokken route aan de Commissie over.

68. Indien de Commissie binnen twee weken na ontvangst van het voorstel geen bezwaar maakt tegen het voorstel van de partijen, wordt het voorstel als aanvaard beschouwd.

### 3. Interlining-verbintenis

#### 3.1. Sluiten van interlining-overeenkomsten

69. Indien de nieuwkomer daarom verzoekt, sluiten de partijen een interlining-overeenkomst voor elk nieuwkomersstedenpaar dat wordt aangevlogen door de betrokken nieuwkomer (indien deze voordien nog geen interlining-overeenkomst met de partijen heeft gesloten).

70. Dergelijke interlining-overeenkomsten:

- zijn slechts van toepassing op de categorieën eersteklasbusinessklasse en toeristenklasse;
- voorzien in interlining op basis van de gepubliceerde tarieven enkele reis van de partijen wanneer een biljet enkele reis is uitgegeven, en op basis van de helft van de gepubliceerde tarieven voor een heen- en terugvlucht van de partijen wanneer een retourbiljet is uitgegeven;
- gelden uitsluitend voor daadwerkelijk tussen de plaats van oorsprong en de plaats van bestemming door de nieuwkomer verrichte vervoersdiensten;
- zijn onderworpen aan de MITA-regels en/of de gebruikelijke commerciële voorwaarden;
- voorzien in de mogelijkheid dat de nieuwkomer of reisagentschappen een retourvlucht aanbieden, bestaande uit een door de partijen verrichte dienst in de ene richting en een door de nieuwkomer verrichte dienst in de andere richting.

71. Afhankelijk van het aantal beschikbare plaatsen in de betrokken tariefklasse, vervoeren de partijen een reiziger die in het bezit is van een door een nieuwkomer uitgegeven biljet voor een vlucht tussen een nieuwkomersstedenpaar. Om misbruik te voorkomen mogen de partijen evenwel eisen dat, in voorkomend geval, de nieuwkomer of de reiziger een toeslag betaalt, gelijk aan het verschil tussen het door de partijen aangerekende tarief en het door de nieuwkomer aangerekende tarief. Wanneer het door de nieuwkomer aangerekende tarief lager is dan de waarde van een door de partijen uitgegeven biljet, hoeven de partijen voor dat biljet slechts de waarde in aanmerking te nemen die overeenstemt met het door de nieuw-

komer aangerekende tarief. Een nieuwkomer geniet een vergelijkbare bescherming, wanneer het door de partijen aangerekende tarief lager is dan de waarde van het door hem uitgegeven biljet.

72. Elke interlining-overeenkomst die op basis van afdeling 3 met betrekking tot een specifiek nieuwkomersstedenpaar is gesloten, vervalt automatisch wanneer de nieuwkomer de exploitatie van de dienst tussen dat stedenpaar stopzet.

#### 3.2. Speciale pro-rata-overeenkomsten

73. Op verzoek van een nieuwkomer sluiten de partijen een speciale pro-rata-overeenkomst met hem af voor vervoersdiensten waarvan de plaats van oorsprong en de plaats van bestemming daadwerkelijk in Frankrijk en/of Italië liggen, op voorwaarde dat een deel van het traject op één van de betrokken routes wordt afgelegd. Deze overeenkomsten dienen qua voorwaarden vergelijkbaar te zijn met de overeenkomsten die met betrekking tot de desbetreffende betrokken route zijn gesloten met andere, al dan niet tot de alliantie behorende luchtvaartmaatschappijen.

### 4. Frequent flyer programma's (FFP's)

74. Wanneer een nieuwkomer niet aan één van de FFP's van de partijen deelneemt of niet over eigen soortgelijk FFP beschikt, staan de partijen hem op verzoek toe zich aan te sluiten bij hun gemeenschappelijk FFP voor het door de nieuwkomer geëxploiteerde nieuwkomersstedenpaar. De overeenkomst met de nieuwkomer zal worden gesloten tegen tarieven die voor de door hem geëxploiteerde route(s) concurrerend zijn.

75. Elke overeenkomst die in het kader van afdeling 4 met betrekking tot een nieuwkomersstedenpaar is gesloten, vervalt automatisch wanneer de nieuwkomer de exploitatie van de dienst tussen dat stedenpaar stopzet.

### 5. Verbintenis ter bevordering van intermodaal reizigersvervoer

76. Op verzoek van een spoorwegmaatschappij of een andere onderneming die tussen Frankrijk en Italië diensten voor vervoer over land of zee exploiteert (een „intermodale partner”), sluiten de partijen intermodale-vervoersovereenkomsten op grond waarvan zij de reiziger de mogelijkheid bieden om op een betrokken route gebruik te maken van luchtvervoer als onderdeel van een traject waarop de intermodale partner het vervoer over land of zee voor zijn rekening neemt.

77. Elke in het kader van afdeling 5 gesloten intermodale-vervoersovereenkomst dient gebaseerd te zijn op de MITA-beginselen (met inbegrip van het „Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger” en de „IATA Recommended Practice 1780e”) en op de gebruikelijke commerciële voorwaarden.

78. De partijen verbinden zich ertoe een strikte pro-rataverdeling overeenkomstig de MITA-regels toe te passen, ook met betrekking tot routes waar uitsluitend spoordiensten worden aangeboden. Indien de intermodale partner in kennis wenst te worden gesteld van een trajectafstand, een trajectbeschrijving of een toeslag op het tarief, moeten de partijen een dergelijk verzoek via de gebruikelijke IATA-procedures aan de IATA overleggen.

79. Op verzoek van een potentiële intermodale partner zetten de partijen zich te goeder trouw in om tot een overeenkomst te komen onder voorwaarden die vergelijkbaar zijn met die welke met andere intermodale partners zijn overeengekomen, mits is voldaan aan de noodzakelijke vereisten betreffende met name de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening, de dekking door een verzekering en beperkingen van de aansprakelijkheid. De bepalingen van een dergelijke overeenkomst hebben voorrang boven de algemene verplichtingen die voortvloeien uit het bepaalde in afdeling 5.

#### 6. Regulering inzake frequentieverhogingen

80. Tijdens een periode die van start gaat op het moment dat een nieuwkomer voor een betrokken route slots van de partijen krijgt en die ten minste twee volledige, opeenvolgende IATA-seizoenen dekt, mogen de partijen het aantal frequenties op een betrokken route niet verhogen, behalve indien wegens uitzonderlijke omstandigheden tijdens een korte periode extra vluchten moeten worden ingezet.

#### 7. Duur van de vrijstelling en de voorwaarden

81. De door de partijen voorgestelde verbintenissen zijn van toepassing met ingang van de datum waarop de Commissie een vrijstellingsbeschikking geeft op grond van artikel 5, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 3975/87.

82. De verbintenissen vervallen op de datum waarop de op grond van artikel 81, lid 3 toegekende vrijstelling niet meer van toepassing is.

83. Indien de Commissie de vrijstelling die op grond van artikel 81, lid 3, voor de samenwerkingsovereenkomst is toe-

gekend, overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EEG) nr. 3975/87 of een gelijkwaardige bepaling in enige andere later goedgekeurde verordening intrekt, of indien de op grond van artikel 81, lid 3, toegekende vrijstelling nietig wordt verklaard of de partijen de aangemelde samenwerkingsovereenkomsten beëindigen, zijn de voorwaarden nietig met ingang van de datum van intrekking, nietigverklaring of beëindiging. In dat geval hebben de partijen het recht de teruggave te eisen van alle slots die uit hoofde van deze verbintenissen ter beschikking zijn gesteld aan een luchtvaartmaatschappij die op het tijdstip van intrekking, nietigverklaring of beëindiging met deze slots diensten exploiteert op routes tussen Frankrijk en Italië. De partijen hebben tevens het recht om interlining-, speciale pro-rata- of FFP-overeenkomsten die op grond van deze verbintenissen gesloten zijn, te beëindigen.

#### 8. Herzieningsclausule

84. Naar aanleiding van een met redenen omkleed verzoek van de partijen kan de Commissie overgaan tot ontheffing, wijziging of vervanging van verplichtingen die de partijen op grond van deze verbintenissen zijn aangegaan.

#### III. CONCLUSIE

85. Overeenkomstig artikel 16, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 3975/87 nodigt de Commissie belanghebbenden uit om hun opmerkingen over de onderhavige bekendmaking, en met name over de daarin voorgestelde verbintenissen, binnen een termijn van 45 dagen na de datum van publicatie van deze bekendmaking te doen toekomen aan:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Concurrentie  
t.a.v. Michel Lamalle of Christine Tomboy  
Zaak COMP/A.38.284/D2  
Eenheid COMP/D2  
Kamer J-70 02/5  
B-1049 Brussel  
Wetstraat 200  
Fax (32-2) 296 98 12  
E-mail: michel.lamalle@cec.eu.int of  
christine.tomboy@cec.eu.int