



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 24.02.2003
KOM(2003) 91 slutlig

2003/0038 (CNS)

Förslag till

RÅDETS FÖRORDNING

om upphävande av förordning (EEG) nr 3975/87 samt om ändring av förordning (EEG) nr 3976/87 och förordning (EG) nr 1/2003 med avseende på luftfart mellan gemenskapen och tredje land

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

1. Räckvidden för rådets förordning (EEG) nr 3975/87¹ om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn begränsar sig till luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.² Rådets förordning (EG) nr 1/2003³, som ersätter förfaranderegler i förordning (EEG) nr 3975/87 från och med den 1 maj 2004, ändrar inte detta faktum.⁴ Därför har kommissionen endast begränsade befogenheter att tillämpa konkurrensreglerna till exempel genom att företa undersökningar, genom att kräva att företag upphör med överträdelser av konkurrensreglerna och genom att ålägga korrigerande åtgärder och påföljder med avseende på lufttrafik mellan gemenskapen och tredje land.
2. Ur regleringssynpunkt är detta ett undantag. Inom alla andra ekonomiska sektorer, bortsett från några få undantag, har man antagit tillämpningsförfordningar som kan tillämpas när effekterna av konkurrensbegränsande avtal eller missbruk av en dominerande ställning känns av på EU-marknaden.⁵ Dessutom görs det i koncentrationsförordningen⁶ ingen åtskillnad mellan lufttrafik inom gemenskapen och lufttrafik mellan EG och tredje land. Det leder till en situation där liknande strukturella transaktioner - (globala) flygbolagsallianser å ena sidan, fullskaliga sammanslagningar av företag å andra sidan - handläggs på grundval av mycket olika system för tillämpning av konkurrensreglerna. Ur lagstiftningssynpunkt, särskilt i ett konkurrenspolitiskt perspektiv, bör dock alla beslut som syftar till strukturella ändringar av flygbranschen föranledas av enskilda aktörers behov och inte påverkas av institutionella fördelar eller nackdelar med olika till buds stående system för tillämpning av konkurrensreglerna. Det är uppenbart att den rådande situationen är sådan att reglerna inte ger branschen de lika konkurrensvillkor den skulle behöva. Därför måste EU garantera att samma konkurrensregler och verktyg för tillämpning av dem gäller både för internationell lufttrafik och för flyglinjer inom EU.
3. Kommissionen har tidigare lagt fram flera förslag för rådet om en utvidgning av räckvidden för förordning (EEG) nr 3975/87 så att den också omfattar luftfart mellan gemenskapen och tredje land. Faktum är att kommissionens ursprungliga förslag från 1981 till förordning (EEG) nr 3975/87 omfattade internationell luftfart med tredje land.⁷ När kommissionens förslag behandlades i rådet blev det dock klart att

¹ EGT L 374, 31.12.1987, ändrad genom rådets förordning (EEG) nr 1284/91 (EGT L 122, 17.5.1991), rådets förordning (EEG) nr 2410/92 (EGT L 240, 24.8.1992) och rådets förordning (EG) 1/2003 av den 16 december 2002 (EGT L 1, 4.1.2003, s. 1).

² Artikel 1 i förordningen.

³ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

⁴ I artikel 32 c i förordning (EG) nr 1/2003 utesluts luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen och tredje land från förordningens räckvidd.

⁵ Dessa undantag är trampfartstjänster och cabotage (se artikel 1 i förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten; detta undantag ingår också i artikel 32 a och 32 b i förordning (EG) nr 1/2003).

⁶ Förordning (EEG) nr 4064/89, ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 (EGT L 180, 9.7.1997, s. 1).

⁷ Kommissionen lämnade förslaget till rådet den 10 augusti 1998 (EGT C 291, 12.11.1998, s. 4).

förordningens räckvidd måste begränsas till internationell luftfart inom gemenskapen för att enighet om förslaget skulle kunna nås.⁸

4. I sin dom av den 11 april 1989 i målet *Ahmed Saeed*⁹ bekräftade EG-domstolen sin dom i målet *Nouvelles Frontières*¹⁰ avseende tillämpningen av artikel 81 i fördraget, och den ansåg att artikel 82 i fördraget kan tillämpas direkt av nationella domstolar, även om det inte finns någon tillämpningsförordning enligt artikel 83 i fördraget eller även om talan inte har väckts av en konkurrensmyndighet i en medlemsstat eller av kommissionen (enligt artikel 84 eller artikel 85 i fördraget). Mot bakgrund av denna dom föreslog kommissionen återigen att rådet skulle anta förordningar om en utvidgning av kommissionens befogenheter att tillämpa konkurrensreglerna också på luftfart mellan EG och tredje land.¹¹ Rådet vidtog dock inga åtgärder med anledning av kommissionens förslag.
5. År 1997 ansåg kommissionen att ett antal nya omständigheter hade framkommit som gjorde det ännu mer nödvändigt att ge kommissionen samma befogenheter att vidta åtgärder på området för flyglinjer mellan gemenskapen och tredje land som den med stöd av förordning (EEG) nr 3975/87 har på området för luftfart inom gemenskapen¹². Kommissionen hänvisade särskilt till den lagstiftningsmässiga situationen, som hade ändrats avsevärt sedan det tredje avregleringspaketet för lufttrafiken trädde i kraft 1993. Såsom kommissionen konstaterade blev konkurrensrelaterade frågor allt mer angelägna när de regler som begränsade flygbolagens kommersiella verksamhet slopades. Kommissionen ansåg därför att den bör ha adekvata tillämpningsbefogenheter för att kunna se till att europeiska eller utomeuropeiska kommersiella operatörers konkurrensbegränsande verksamhet eller missbruk av en dominerande ställning inte delvis neutraliserar de gynnsamma effekterna av avregleringsprocessen, till skada för konsumenterna. Dessutom betonade kommissionen de externa svagheter på flygtrafikmarknaden med dess system av bilaterala avtal mellan EG-medlemsstater och tredje land och behovet av att skapa en mer strukturerad rättslig ram.
6. Ovan anförda skäl gäller än idag. Dessutom har en betydande utveckling ägt rum den senaste tiden, som gör det ännu mer angeläget att införa adekvata möjligheter att tillämpa konkurrensreglerna på luftfart mellan gemenskapen och tredje land. För det första har internationella flygbolagsallianser blivit allt viktigare, och de påverkar väsentligt konkurrensen inom dagens luftfartssektor. För det andra är det den logiska följderna av domstolens senaste domar i mål gällande s.k. open skies-avtal att det behövs en enhetlig politik på området för internationell luftfart, som innefattar en effektiv tillämpning av gemenskapens konkurrensregler. De två faktorer som formar luftfartssektorn är följande.

⁸ Denna ändring gjordes genom promemoria nr 2 och införlivades i artikel 1.2 i förordning (EEG) nr 3975/87 (EGT L 374, 31.12.1987, s. 1). Ursprungligen utsträckte sig kommissionens befogenheter inte heller till inrikesflyg. I samband med det tredje paketet för avreglering av luftfarten utsträcktes dock räckvidden för förordning (EEG) nr 3975/87 till att omfatta även luftfart inom en medlemsstat (rådets förordning (EEG) nr 2410/9210 av den 23 juli 1992, EGT L 240, 24.8.1992).

⁹ Mål 66/86, Rec. 1989, s. 803.

¹⁰ Förenade målen 209-213/84, Rec. 1986, s. 1425.

¹¹ KOM(89) 417 slutlig, 8.9.1989 (EGT C 248, 29.9.1989, s. 7).

¹² KOM(97) 218 slutlig, 16.5.1997 (EGT C 165, 31.5.1997, s. 13).

2. ÖKAD BETYDELSE FÖR INTERNATIONELLA SAMARBETSAVTAL INOM LUFTFARTSSEKTORN

7. Antalet internationella allianser och andra former av samarbetsavtal inom luftfartssektorn mellan EG-flygbolag och flygbolag från tredje land har ökat betydligt de senaste åren. I likhet med alliansavtal för lufttrafik inom gemenskapen omfattar sådana samarbetsavtal ofta ett nära samarbete i fråga om sådana nyckelparametrar med vilka flygbolagen vanligen konkurrerar, t.ex. tidtabeller, kapacitet, priser, intäkter och bonusprogram, och därför omfattas de i princip av EG:s konkurrensregler.¹³
8. Kommissionen har framför allt undersökt ett antal alliansavtal mellan EG-flygbolag och amerikanska flygbolag med avseende på deras förenlighet med EG:s konkurrensregler. 1996 inledde kommissionen ett förfarande i flera olika ärenden gällande flygbolagsallianser, där den koncentrerade sig på transatlantiska flyglinjer som trafikerades av dessa allianser.¹⁴ Eftersom det inte finns någon särskild genomförandeförordning för tillämpning av EG:s konkurrensregler på luftfart mellan gemenskapen och tredje land, utgjordes den rättsliga grunden för dessa förfaranden av artikel 85 (f.d. artikel 89) i fördraget. I artikel 85 ges kommissionen befogenheter att, om den konstaterar en överträdelse av EG:s konkurrensregler, föreslå lämpliga åtgärder för att få överträdelsen att upphöra och om så inte sker konstatera denna överträdelse i ett motiverat beslut och bemyndiga medlemsstaterna att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa situationen och som den fastställer villkor och närmare detaljer för.
9. Kommissionens erfarenheter av handläggningen av ärenden enligt artikel 85 i fördraget har visat att avsaknaden av lämpliga tillämpningsbefogenheter är otillfredsställande och gör tillämpningen tidskrävande och mödosam, även om de konstaterade konkurrensproblemen kunde lösas på ett tillfredsställande sätt i de ärenden som behandlades.¹⁵ Kommissionen saknar i synnerhet nödvändiga lämpliga verktyg för att utreda ett ärende. Även om kommissionen vid behov tillämpar förfarandena i förordning (EEG) nr 3975/87 i så stor utsträckning som möjligt, måste den i praktiken förlita sig på parternas vilja att förse kommissionen med nödvändig information. Dessutom ger artikel 85 i fördraget kommissionen befogenheter att konstatera en överträdelse genom ett motiverat beslut. Den artikeln ger dock inte kommissionen befogenheter att anta ett beslut där de berörda företagen åläggs att upphöra med en sådan överträdelse och att vidta de korrigerande åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa konkurrensproblemen, såsom föreskrivs i artikel 7 i förordning (EG) nr 1/2003. Sådana åtgärder måste vidtas av de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten. Även om kommissionen bedrev ett nära samarbete med de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna i sina senaste undersökningar av transatlantiska alliansavtal inom luftfartssektorn, är det klart att detta förfarande inte garanterar en fullständigt effektiv och enhetlig tillämpning av EG:s konkurrenslagstiftning. EU måste därför se till att samma

¹³ Det bör noteras att gemenskapens konkurrenslagstiftning gäller bara om en påverkan på handeln mellan medlemsstater föreligger. En sådan påverkan skall fastställas från fall till fall.

¹⁴ Rapporten om konkurrenspolitiken 1996.

¹⁵ Den 24 oktober 2002 beslutade kommissionen att avsluta sitt förfarande avseende alliansavtalen mellan KLM/NorthWest respektive Lufthansa/SAS/United, i det sistnämnda fallet efter det att parterna hade föreslagit vissa korrigerande åtgärder för att avhjälpa de konstaterade konkurrensproblemen.

konkurrens- och tillämpningsregler tillämpas på internationell luftfart som på flyglinjer inom EU.

10. Om reglerna för tillämpning av konkurrenslagstiftningen utvidgades till omfatta även internationell luftfart till och från gemenskapen, skulle det ge flygbolagen den uppenbara fördelen att lagligheten i deras avtal skulle utredas med hjälp av ett gemensamt system för tillämpning av konkurrensreglerna som omfattar hela EU och som vore mycket smidigare och mer direkt än förfarandet i artikel 85 i fördraget. Också efter det att rådets förordning (EG) nr 1/2003 träder i kraft kommer kommissionen att spela en framträdande roll vid tillämpningen av EG:s konkurrenslagstiftning på området för internationell luftfart. För att garantera att konkurrensreglerna tillämpas enhetligt inom det nätverk som består av EG:s konkurrensmyndigheter, avser kommissionen att även i fortsättningen definiera sin politik genom sin beslutspraxis i vissa ärenden. Endast genom att avlägsna de nuvarande begränsningarna gällande kommissionen utrednings- och tillämpningsbefogenheter kan man garantera lika konkurrensvillkor för all luftfart, vilket utgör grunden för tillväxt och konsumenternas välbefinnande.

3. DOMSTOLENS DOMAR I OPEN SKIES-MÅLEN

11. De domar som EG-domstolen nyligen avkunnat i målen gällande open skies-avtal¹⁶ väntas öka förändringstakten inom luftfartssektorn. Ändringarna av de internationella luftfartsreglerna kommer att öka möjligheterna för europeiska flygbolag att omstrukturera sin verksamhet och omgruppera sig genom allianser, fusioner och förvärv. Dessutom kommer flygbolagen genom införandet av Europabolagsordningen att kunna bli verkligt europeiska företag med en verksamhetsplattform som omfattar hela Europa.
12. EG-domstolen fastslog att medlemsstaterna handlade lagstridigt när de ingick bilaterala avtal som diskriminerar EG-flygbolag på grund av deras ägares nationalitet. Enligt gemenskapslagstiftningen är sådan diskriminering olaglig och alla EG-flygbolag måste ha möjlighet att trafikera internationella flyglinjer från en medlemsstat så länge de är etablerade i den medlemsstaten i någon form, oavsett var i gemenskapen de har sitt huvudsakliga driftställe eller var i gemenskapen deras ägare kommer från. Det följer av domstolens domar att principen om icke-diskriminering på grund av nationalitet tillämpas i alla avtal, även om medlemsstaterna har ingått ett bilateralt luftfartsavtal som inte omfattas av gemenskapens behörighetsområde och som därför inte kräver gemenskapens godkännande.
13. Medlemsstaterna måste öppna sin trafik för företag från övriga medlemsstater. Under dessa omständigheter kan luftfartssektorn inte längre anses uppdelad längs nationella

¹⁶ Målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 mot Förenade kungariket, Danmark, Sverige, Finland, Belgien, Luxemburg, Österrike och Tyskland. Enligt domen gjorde sig medlemsstaterna skyldiga till en olaglig handling när de ingick avtal med Förenta staterna om flera olika frågor som regleras av gemenskapslagstiftning. I domen nämns särskilt start- och landningstider, biljettpriser inom gemenskapen och datoriserade bokningssystem som sådana områden som hör till gemenskapens behörighetsområde. Domstolen fann också att medlemsstater handlade olagligt när de ingick bilaterala avtal som diskriminerar EG-flygbolag på grundval av deras ägares nationalitet.

gränser. Det finns inte längre några skäl för att tillämpa olika konkurrensregler på luftfart inom gemenskapen och på luftfart som omfattar tredje land. Kommissionen bör således ha samma befogenheter när den utreder samarbete mellan flygbolag inom gemenskapen som när den behandlar samarbetsavtal mellan ett EG-flygbolag och ett flygbolag från ett tredje land.

14. Efter domarna från EG-domstolen har kommissionen dessutom uppmanat rådet att bevilja den ett lämpligt mandat för förhandlingar med Förenta staterna för att man skall kunna fastställa en koherent politik på området för internationell luftfart.¹⁷ En effektiv tillämpning av gemenskapens konkurrenslagstiftning är en väsentlig del av en samordnad luftfartspolitik av det slaget. Det nuvarande systemet ger varken flygsektorn eller medlemsstaterna tillräckligt likartade konkurrensvillkor, eftersom olika regelsystem gäller för lufttrafiken inom EU och för den internationella trafiken till och från gemenskapen, även om företag och allianser betraktar dem som ett enda affärsområde. Med hänsyn till EG-domstolens domar har det följaktligen blivit allt viktigare att effektivt tillämpa EG:s konkurrensregler på internationell luftfart.

4. INGET BEHOV AV ATT BEHÅLLA FÖRORDNING (EEG) NR 3975/87

15. Såsom konstaterades ovan ersätter förordning (EG) nr 1/2003 den 1 maj 2004 förfarandebestämmelserna i förordning (EEG) nr 3975/87.¹⁸ De materiella bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3975/87 förblir dock gällande.
16. De bestämmelser i förordning (EEG) nr 3975/87 som inte upphävs genom förordning (EG) nr 1/2003 är artikel 1 (räckvidd), artikel 2 (undantag för vissa avtal på det tekniska området) och artikel 20 (ikraftträdande). Dessutom fortsätter artikel 6.3 att gälla som ett arrangemang under en övergångsperiod enligt artikel 81.3 för undantag som beviljats före den 1 maj 2004 till dess att besluten i fråga upphör att gälla. Den praktiska betydelsen av artikel 1 minskar om tillämpningen av konkurrensreglerna, såsom föreslagits, också skall omfatta luftfart mellan gemenskapen och tredje land, och begränsningen av förordningens räckvidd i artikel 1 borde således slopas. Artikel 20 har ingen självständig ställning. Den enda verkligt materiella bestämmelsen i förordning (EEG) nr 3975/87 är därför artikel 2, som gäller beviljande av undantag för vissa typer av tekniska avtal.¹⁹
17. Artikel 2 i förordning (EEG) nr 3975/87 har enligt kommissionens mycket strikta tolkning bara ansetts gälla rent tekniska avtal²⁰. Formellt sett har artikel 2 hittills aldrig tillämpats i praktiken och den är av rent förklarande karaktär.²¹ Dessutom skulle det i vissa fall finnas alternativa sätt för kommissionen att lägga fram sina synpunkter på rent tekniska bestämmelser som faller utanför tillämpningsområdet för

¹⁷ Kommissionens meddelande om konsekvenserna av EG-domstolens domar av den 5 november 2002 för den europeiska luftfartspolitik (KOM (2002) 649 slutlig).

¹⁸ Artikel 39 i förordningen.

¹⁹ I detta avseende skiljer sig förordning (EEG) nr 3975/87 från andra förordningar inom transportsektorn, särskilt förordning (EEG) nr 1017/68 (inlandstransporter) och förordning (EEG) nr 4056/86 (sjötransporter), som båda innehåller gruppundantag.

²⁰ Det vill säga avtal vilkas enda syfte eller effekt är tekniska förbättringar eller tekniskt samarbete.

²¹ Se kommissionens beslut i ärendena om FEFC (EGT L 378, 31.12.1994, s. 17, punkt 66) och FETTCSA (EGT L 268, 20.10.2000, s. 1, punkterna 146-147), vilka gäller en liknande bestämmelse om tekniska avtal i artikel 3 i förordning (EEG) nr 1017/68 respektive artikel 2.1 i förordning (EEG) nr 4056/86.

artikel 81.1, exempelvis genom att i ett enskilt ärende besluta att artikel 81 inte är tillämplig om det allmänna intresset kräver detta, eller eventuellt genom att utfärda ett tillkännagivande.

18. Eftersom det inte längre finns något som tydligt motiverar att förordning (EEG) nr 3975/87 bör fortsätta gälla när förordning (EG) nr 1/2003 blir tillämplig, föreslås det att man i stället för att förlänga giltighetstiden för förordning (EEG) nr 3975/87 upphäver de återstående bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3975/87 helt och hållet och ändrar förordning (EG) nr 1/2003, och därmed utvidgar tillämpningen av konkurrensreglerna till att även omfatta luftfart mellan gemenskapen och tredje land, såsom det var tänkt. Detta skulle leda till en betydande förenkling av lagstiftningen, eftersom alla former av luftfart skulle omfattas av förordning (EG) nr 1/2003.

5. BEGYNNELSEDATUM FÖR TILLÄMPNINGEN

19. För att undvika ett krångligt system med en övergångsperiod bör den föreslagna förordningen helst börja tillämpas från och med den dag då de genom förordning (EG) nr 1/2003 gjorda ändringarna av förordning (EEG) nr 3975/87 blir tillämpliga, det vill säga den 1 maj 2004. Efter detta datum bör endast artikel 6.3 i förordning (EEG) nr 3975/87 fortsätta tillämpas på de beslut om undantag som ännu gäller, tills dessa beslut upphör att gälla.

6. BEMYNDIGANDE ATT BEVILJA VISSA GRUPPUNDANTAG

20. De föreslagna ändringarna, enligt vilka tillämpningsreglerna på konkurrensområdet skall omfatta också luftfart mellan gemenskapen och tredje land, bör logiskt sett kombineras med befogenheter för kommissionen att också bevilja gruppundantag i sådana fall, på samma sätt som den redan kan enligt förordning (EEG) nr 3976/87 i fråga om luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.²²
21. I samband med de olika åtgärderna för att avreglera den inre luftfartsmarknaden och den samtidiga tillämpningen av de konkurrensregler som gäller för flygbolag, beviljade rådet kommissionen befogenheter att anta gruppundantagsförordningar.
22. Kommissionens allmänna erfarenheter av sådana gruppundantag är att de tillgodoser ett verkligt behov av klarhet angående rättsläget hos flygbolag och andra operatörer på marknaden, samtidigt som de utgör ett incitament att frångå tidigare, mer begränsande avtal. Ett sådant behov finns också vad gäller luftfart på flyglinjer mellan gemenskapen och tredje land.
23. Vad beträffar förslaget att utsträcka EG:s tillämpningsregler på konkurrensområdet till att även omfatta luftfart mellan gemenskapen och tredje land, anser kommissionen att den också bör ha befogenheter att bevilja gruppundantag för sådana flygförbindelser på samma sätt som den kan med stöd av rådets förordning (EEG) nr 3976/87 i fråga om luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.

²² EGT L 374, 31.12.1987, s. 9, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 2411/92 (EGT L 240, 24.8.1992, s. 19).

24. Det föreslås därför att räckvidden för rådets förordning (EEG) nr 3976/87 ändras så att den också omfattar luftfart mellan gemenskapen och tredje land. Därigenom får kommissionen befogenheter att också bevilja gruppundantag för avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan flygbolag på området för internationell luftfart mellan gemenskapen och tredje land med avseende på gemensam planering och samordning av tidtabeller, samråd om passagerartaxor och taxor för passagerares bagage i samband med interlining, samråd om frakttaxor i regelbunden luftfart, gemensam drift av en ny eller mindre trafikerad flyglinje, tilldelning av start- och landningstider på flygplatser samt för gemensamma inköp och gemensam utveckling och drift av datoriserade bokningssystem.
25. Kommissionen erkänner att begränsningar av konkurrensen på flyglinjer mellan gemenskapen och tredje land sannolikt har snedvridande effekter inom gemenskapen på samma sätt som begränsningar på flyglinjer inom gemenskapen.
26. Därför avser kommissionen att, med stöd av de befogenheter den skall beviljas genom den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 3976/87, utfärda en gruppundantagsförordning, som omfattar vissa villkor och ålägganden, samtidigt som man tar hänsyn till situationen i fråga om det gruppundantag som för närvarande tillämpas på området för luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen²³. Detta undantag bör beviljas för en viss tid och dess tillämpningsområde ses över regelbundet med hänsyn till den väntade skärpningen av konkurrensförhållandena.

7. SLUTSATS

27. Kommissionen föreslår att rådet antar den föreslagna förordningen om ändring av förordning (EEG) nr 3975/87, förordning (EEG) nr 3976/87 och förordning (EG) nr 1/2003 och ger kommissionen befogenheter att tillämpa gemenskapens konkurrensregler och bevilja gruppundantag för luftfart mellan gemenskapen och tredje land.
28. Genom den föreslagna förordningen kommer följande ändringar att göras i dessa förordningar:
- a) Förordning (EEG) nr 3975/87 upphävs, med undantag av artikel 6.3, i vilken föreskrivs övergångsbestämmelser som ger kommissionen möjlighet att upphäva eller ändra gällande beslut om undantag.
 - b) Orden ”mellan flygplatser inom gemenskapen” i artikel 1 i förordning (EEG) nr 3976/87 utgår.
 - c) Artikel 32 c i förordning (EG) nr 1/2003, som utesluter luftfart mellan gemenskapen och tredje land från förordningens räckvidd, utgår.

²³ För närvarande är den enda av kommissionens gruppundantagsförordningar som grundar sig på rådets förordning (EEG) nr 3976/87 förordning (EEG) nr 1617/93 (EGT L 155, 26.6.1993, s. 18), senast ändrad genom förordning (EG) nr 1105/2002. Med stöd av denna förordning beviljas gruppundantag till och med den 30 juni 2005 under förutsättning att vissa villkor och ålägganden uppfylls i fråga om samråd om biljettpriser och tilldelningen av start- och landningstider på flygplatserna.

29. Kommissionen föreslår därför att rådet antar den föreslagna förordningen om ändring av förordning (EEG) nr 3975/87, förordning (EEG) nr 3976/87 och förordning (EG) nr 1/2003. Den föreslagna förordningen ersätter de förslag som kommissionen lade fram 1997²⁴, vilka följaktligen återtas.
30. Det förslag till förordning som kommissionen lägger fram genom detta dokument faller inom det område som omfattas av Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och har således betydelse för detta.

²⁴ KOM(97) 218 slutlig, EGT C 165, 31.5.1997, s 13.

Förslag till

RÅDETS FÖRORDNING

om upphävande av förordning (EEG) nr 3975/87 samt om ändring av förordning (EEG) nr 3976/87 och förordning (EG) nr 1/2003 med avseende på luftfart mellan gemenskapen och tredje land

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 83 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,²⁵

med beaktande av Europaparlamentets yttrande,²⁶

med beaktande av Europeiska Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,²⁷ och

av följande skäl:

- (1) Varken rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn²⁸, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1/2003²⁹, eller förordning (EG) nr 1/2003 är tillämpliga på luftfart mellan gemenskapen och tredje land.
- (2) Kommissionen har följaktligen inte samma utrednings- och tillämpningsbefogenheter på området för luftfart mellan gemenskapen och tredje land vid överträdelser av artiklarna 81 och 82 i fördraget som den har i fråga om luftfart inom gemenskapen. Framför allt saknar kommissionen dels de nödvändiga verktygen för att utreda överträdelser, dels befogenheter att ålägga korrigerande åtgärder som är nödvändiga för att få överträdelser att upphöra eller att ålägga böter i fall av bevisade överträdelser. Dessutom gäller de särskilda rättigheter och befogenheter som beviljas och de särskilda skyldigheter som åläggs nationella domstolar och konkurrensmyndigheter i medlemsstaterna genom förordning nr 1/2003 inte luftfart mellan gemenskapen och tredje land, och detsamma gäller det arrangemang för samarbete mellan kommissionen och medlemsstaternas konkurrensmyndigheter som föreskrivs i förordning nr 1/2003.

²⁵ EGT C [...], [...], s. [...].

²⁶ EGT C [...], [...], s. [...].

²⁷ EGT C [...], [...], s. [...].

²⁸ EGT L 374, 31.12.1987, s.1.

²⁹ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

- (3) Konkurrensbegränsande metoder på området för luftfart mellan gemenskapen och tredje land kan påverka handeln mellan medlemsstater. Eftersom de i förordning (EG) nr 1/2003 föreskrivna arrangemangen, som har till syfte att genomföra konkurrensreglerna enligt artiklarna 81 och 82 i fördraget, lämpar sig lika bra för en tillämpning av konkurrensreglerna på luftfart mellan gemenskapen och tredje land, bör räckvidden för den förordningen utvidgas till att även omfatta sådan luftfart.
- (4) Artikel 2 i förordning (EEG) nr 3975/87 är av rent förklarande karaktär och bör därför utgå. Förordning (EEG) nr 3975/87 slutar tjäna några vidare syften efter det att de flesta av dess bestämmelser har upphävts genom förordning (EG) nr 1/2003, utom artikel 6.3 som bör fortsätta att gälla beslut som med stöd av artikel 81.3 i fördraget antagits före begynnelse datumet för tillämpningen av denna förordning fram till dess att de besluten upphör att gälla. Därför bör förordning (EEG) nr 3975/87 upphävas.
- (5) Av samma skäl bör en motsvarande ändring göras också i rådets förordning (EEG) nr 3976/87 av den 14 december 1987 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn³⁰, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1/2003. Den förordningen, i vilken kommissionen ges befogenheter att genom förordning kungöra att bestämmelserna i artikel 81.1 inte omfattar vissa kategorier av avtal mellan företag, beslut av företagsammanslutningar och samordnade förfaranden, är för närvarande uttryckligen begränsad till luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.
- (6) Kommissionen bör ges befogenheter att bevilja gruppundantag inom luftfartssektorn både för lufttrafik mellan gemenskapen och tredje land och för lufttrafik inom gemenskapen. Därför bör tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 3976/87 utvidgas genom att begränsningen till luftfart mellan flygplatser i gemenskapen avskaffas.
- (7) Därför bör förordning (EEG) nr 3975/87 upphävas medan förordning (EEG) nr 3976/87 och förordning (EG) nr 1/2003 bör ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 3975/87 upphävs, med undantag av artikel 6.3, som skall fortsätta att gälla beslut som antagits enligt artikel 81.3 i fördraget före begynnelse datumet för tillämpningen av förordning (EG) nr 1/2003 och fram till dess att sådana beslut upphör att gälla.

Artikel 2

I artikel 1 i förordning (EEG) nr 3976/87, skall orden ”mellan flygplatser inom gemenskapen” utgå.

³⁰ EGT L 374, 31.12.1987, s. 9.

Artikel 3

I artikel 32 i förordning (EG) nr 1/2003 skall punkt c utgå.

Artikel 4

Denna förordning träder i kraft tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den gäller från och med den 1 maj 2004.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den [...]

*På rådets vägnar
Ordförande*