

**Tillkännagivande enligt artikel 16.3 i förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987
angående ärende COMP/A.38.284/D2**

Société Air France/Alitalia Linee Italiane SpA

(2003/C 297/04)

I. LÄGET I FÖRFARANDET

1. Den 13 november 2001 anmälde Alitalia och Air France ett samarbetsavtal till kommissionen och ansökte om ett icke-ingripandebesked enligt artikel 3.2 eller ett undantag enligt artikel 5 i rådets förordning (EEG) nr 3975/87 ⁽¹⁾.

2. Enligt artikel 5.2 i förordning (EEG) nr 3975/87 offentliggjorde kommissionen en sammanfattning av ansökan i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 8 maj 2002 ⁽²⁾. Tillkännagivandet sammanfattade även parternas argument varför ett undantag enligt artikel 81.3 borde beviljas.

3. Den 1 juli 2002 meddelade kommissionen parterna att man med avseende på artikel 5.3 i förordning (EEG) 3975/87 hyste allvarliga tvivel om huruvida artikel 81.3 i fördraget var tillämplig.

4. Kommissionen konstaterar att alliansavtalet främjar tekniskt och ekonomiskt framåtskridande, med tanke på förbättringarna i anslutningsmöjligheter och de kostnadsbesparingar och synergieffekter som parterna uppnår. Men avtalet ger ändå upphov till farhågor för konkurrensen på vissa viktiga flyglinjer mellan Frankrike och Italien (Paris-Rom, Paris-Milano, Paris-Venedig, Paris-Florens, Paris-Bologna, Paris-Neapel samt Milano-Lyon).

5. Av denna anledning inledde kommissionen diskussioner med parterna i syfte att hitta ändamålsenliga och effektiva l sningar. För att vara effektiva b r sådana l sningar undanröja existerande inträdeshinder f r konkurrenter och därmed främja uppkomsten av konkurrerande trafik på de berörda flyglinjerna, utan vilken passagerarna skulle ha få eller inga valmöjligheter och eventuellt högre priser.

6. Till följd av dessa diskussioner har parterna föreslagit de åtaganden som anges nedan. Kommissionens avdelningar har fått indikationer på att det finns ett flertal konkurrenter som är intresserade av att ta sig in på de berörda marknaderna eller stärka sin närvaro på marknaderna. Därför uppmanar kommissionen intresserade tredje parter att lämna sina synpunkter på de föreslagna l sningarna, i synnerhet på deras ändamålsenlighet.

II. FÖRESLAGNA ÅTAGANDEN

7. Société Air France (nedan kallat "Air France" eller "AF") och Alitalia Linee Italiane SpA (nedan kallat "Alitalia" eller

"AZ"), tillsammans "parterna", erbjuder sig härmed att fullgöra nedanstående åtaganden för att l sa de konkurrensproblem som Europeiska kommissionen fastställt i samband med förfarandet i ärende COMP/38.284 avseende samarbetsavtalet mellan parterna, i synnerhet vad beträffar flygtransporter på vissa linjer mellan Frankrike och Italien.

1. Allmänt och definitioner

8. Dessa åtaganden skall bifogas till och ingå i kommissionens beslut om undantag.

9. Åtagandena skall vara bindande för parterna, deras dotterbolag, efterträdare och nya ägare, och parterna förbinder sig att se till att deras dotterbolag, efterträdare och nya ägare fullgör dessa åtaganden.

10. Med avseende på dessa åtaganden anses följande linjer vara en "berörd linje":

— Paris-Milano

— Paris-Rom

— Paris-Venedig

— Paris-Bologna

— Lyon-Milano

— Paris-Neapel

— Paris-Florens

11. Med avseende på dessa åtaganden skall hänvisningar till

— Paris omfatta flygplatserna Paris-Charles de Gaulle och Paris-Orly,

— Milano omfatta flygplatserna Milano-Linate och Milano-Malpensa,

— Rom omfatta flygplatserna Rom-Fiumicino och Rom-Ciampino.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom lufttransportsektorn (EGT L 374, 31.12.1987, s. 1).

⁽²⁾ EGT C 111, 8.5.2002, s. 7.

12. I dessa åtaganden avses med begreppet "ny konkurrent" ett nytt flygbolag som är oberoende av, som inte har någon koppling till parterna och som vill starta ny direkttrafik på någon berörd linje eller öka turtätheten på en berörd linje efter det att undantaget trätt i kraft.

Direktlinje omfattar en flygning med mellanlandning där ett enda flygplan används som startar eller landar i Frankrike, Italien eller ett tredje land och som har minst en sträcka utan mellanlandning mellan Frankrike och Italien.

13. I dessa åtaganden skall ett flygbolag inte anses vara oberoende och utan koppling till parterna om i synnerhet

— den effektiva kontrollen⁽¹⁾ över flygbolaget innehas var för sig eller tillsammans av parterna, eller

— det är ett associerat transportföretag som tillhör samma holdingbolag som en av parterna, eller

— det är medlem i SkyTeam-alliansen, eller

— flygbolaget samarbetar med parterna på minst en av de berörda linjerna och tillhandahåller lufttransport av passagerare, förutom då samarbetet är begränsat till överenskommelser om löpande underhåll, leveranser, användning av väntehallar eller andra sekundära aktiviteter som ingår på rent affärsmässig basis.

2. Avgångs- och landningstider (slots)

14. Om en ny konkurrent vill starta en ny direktlinje på en eller flera av de berörda linjerna (nedan "en ny konkurrents linje"), skall parterna göra avgångs- och landningstider tillgängliga på de villkor som fastställs i avsnitt 2.

2.1 Högsta antal tider som skall frigöras

15. Parterna skall vara skyldiga att till nya konkurrenter frigöra det antal avgångs- och landningstider (tider) som krävs för att upprätthålla:

— För flygningar mellan Paris och Milano: antingen i) högst sex (6) turer per dygn om dessa turer drivs av mer än en ny konkurrent, eller ii) högst fem (5) turer per dygn om dessa turer drivs av en enda ny konkurrent,

⁽¹⁾ Enligt vad som avses i artikel 2 g i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

— För flygningar mellan Paris och Rom: högst fem (5) turer per dygn och

— För flygningar mellan Paris och Venedig: högst tre (3) turer per dygn och

— För flygningar mellan Paris and Bologna: högst två (2) turer per dygn och

— För flygningar mellan Paris och Neapel: högst en (1) tur per dygn och

— För flygningar mellan Lyon och Milano: högst två (2) turer per dygn och

— För flygningar mellan Paris och Florens: högst två (2) turer per dygn.

2.2 Villkor som tillämpas på alla åtaganden i avsnitt 2.1

16. Skyldigheten att frigöra tider enligt avsnitt 2.1 skall enbart gälla under de förhållanden som fastställs i avsnitt 2.2.

17. Alla tider som frigörs i enlighet med åtagandena i avsnitt 2.1 skall användas på den berörda linjer för vilken tiderna frigjorts.

2.2.1 Turer som drivs av konkurrenter

18. Alla turer som trafikeras av flygbolag som är oberoende av och som inte har några kopplingar till parterna på de berörda linjerna ("konkurrerande turer") skall räknas av mot det antal tider som parterna skall frigöra enligt avsnitt 2.1.

19. Kommissionen får när som helst granska om de flygbolag som trafikerar de berörda linjerna är oberoende av och utan kopplingar till parterna. Turer som på de berörda linjerna trafikeras av ett flygbolag som inte är oberoende av eller som har kopplingar till parterna skall inte räknas av mot det antal tider som parterna skall frigöra enligt avsnitt 2.1.

20. Om antalet konkurrerande turer på en berörd linje minskar (till exempel för att en konkurrent i) lägger ner sin trafik på linjen, ii) minskar turtätheten på linjen, eller iii) inte längre kan betraktas som oberoende av och utan kopplingar till parterna), skall parternas skyldighet att potentiellt frigöra tider öka med motsvarande antal, med förbehåll för begränsningarna i avsnitt 2.1.

21. Om antalet konkurrerande turer på en berörd linje ökar till följd av ny konkurrerande trafik (eftersom en konkurrent i) ökar turtätheten på en berörd linje eller ii) träder in på marknaden), skall parternas skyldighet att potentiell frigöra tider minskas med motsvarande antal.

22. Om en konkurrent startar nya konkurrerande turer på en berörd linje utan att de tider som parterna frigjort används och om det leder till en situation där det totala antalet konkurrerande turer som trafikerar linjen överskrider det antal turer som anges i avsnitt 2.1

- i) skall parternas skyldighet att frigöra tider minskas med motsvarande antal, och
- ii) skall de tider som parterna tidigare frigjort och som överskrider deras potentiella skyldighet att frigöra tider enbart dras tillbaka efter det att de nya konkurrerande tureorna har drivits under två IATA-säsonger.

23. Om inget annat följer av villkoren ovan skall parterna inte vara skyldiga att frigöra en tid till den nya konkurrenten på en berörd linje om detta skulle leda till att parterna driver mindre än 60 procent av tureorna eller kapaciteten på den berörda linjen mätt vid tidpunkten för den nya konkurrentens begäran.

24. Den nya konkurrent som måste lämna tillbaka tider till parterna som en följd av de två senaste punkterna får välja vilka tider som skall lämnas tillbaka.

2.2.2 Inga tider tillgängliga via standardförfarandet för slottilldelning

25. Den nya konkurrenten skall senast sex (6) veckor före IATA:s slotkonferens för den trafiksäsong då denne avser att starta ny trafik eller utöka sin nuvarande trafik underrätta parterna om sin avsikt att begära tider i enlighet med åtagandena. En ny konkurrent skall vara berättigad till tider i enlighet med åtagandena i avsnitt 2 enbart om denne kan styrka att alla försök inom rimliga gränser att erhålla tider för den nya konkurrentens linje via det normala förfarandet för tidstilldelning före den aktuella IATA-trafiksäsongen ("standardförfarandet för slottilldelning") har misslyckats.

26. För detta syfte skall den nya konkurrenten ansöka om dessa tider vid IATA:s kommande slotkonferensen via det normala förfarandet för slottilldelning och driva en "öppenhetspolicy" ("open book" policy) för de berörda flygplatserna under

hela perioden mellan underrättelsen om avsikten att ansöka om tider för att driva trafik på en berörd linje och slutet på den aktuella IATA-tidtabellsperioden, inklusive samordnarens slutliga tilldelning av tider efter dagen för återlämning av tider⁽¹⁾.

27. Det skall anses att den nya konkurrenten inte har gjort alla rimliga försök om i) tider erhöles genom standardförfarandet för slottilldelning inom fyrtyofem (45) minuter från de tider som den nya konkurrenten begärt men inte godtagit och/eller ii) tider erhöles genom standardförfarandet för slottilldelning mer än fyrtyofem (45) minuter från de begärda tiderna och den nya konkurrenten inte gett parterna möjlighet att byta dessa tider mot tider inom fyrtyofem (45) minuter från de begärda tiderna.

28. De tider som parterna frigör skall ligga inom fyrtyofem (45) minuter från den tid som den nya konkurrenten begärt, om parterna har tider tillgängliga inom denna tidsperiod. Om parterna inte har tider tillgängliga inom den tidsperioden, skall de föreslå den nya konkurrenten att de frigör de tider som ligger närmast i tid till den begärda tiden.

2.2.3 Ständig skyldighet att ansöka om tider för varje säsong

29. Ansökningar om tider till slotsamordnaren och till parterna skall förnyas av den nya konkurrenten för varje IATA-tidtabellsäsong.

30. Om den nya konkurrenten har erhållit tider från parterna i enlighet med dessa åtaganden för en viss IATA-säsong och åter igen ansöker om vissa av eller alla av dessa tider för nästa säsong, skall parterna frigöra tider så nära som möjligt till de tider som beviljats föregående säsong, och under alla omständigheter inom 45 minuter från den tid som begärts, under förutsättning att i) parterna fortfarande är skyldiga att frigöra tider enligt avsnitt 2.1 och 2.2.1 och att de har tider inom den aktuella tidsperioden och ii) den nya konkurrenten har följt de villkor och förfaranden som beskrivs ovan.

2.2.4 Minimikapacitet

31. När det gäller linjerna Paris–Milano och Paris–Rom skall den nya konkurrentens tider uteslutande användas till att driva trafik med flygplan som har en kapacitet av fyrtyosex (46) platser eller fler. Detta villkor skall inte gälla om en ny konkurrent har inlett sin trafik innan den dag då kommissionens beslut om undantag träder i kraft.

⁽¹⁾ Dagen för återlämning av tider skall vara sista dag för återlämning av oönskade tider enligt definitionen i bilaga 2 i IATA:s världsomspännande riktlinjer för tidtabellläggning (IATA Worldwide Scheduling Guidelines, sjunde utgåvan, giltig från och med den 1 december 2002).

2.2.5 Effektiv användning av den nya konkurrentens slotinnehav

32. Då en ny konkurrent redan driver trafik till, från eller via någon av de flygplatser som ingår bland de berörda linjerna (nedan "tidigare trafik") och minskar turtätheten eller upphör med den tidigare trafiken, är konkurrenten skyldig att använda de tider som förut var avsatta för den tidigare trafiken för trafik på den nya konkurrentens linje, om tiderna ligger inom fyrtio-fem (45) minuter från de tider som parterna frigjort. Den nya konkurrenten skall till parterna återlämna samma antal av den nya konkurrentens tider som tidigare använts för den tidigare trafiken.

2.2.6 Icke-användning av tider som parterna frigjort

33. Då en ny konkurrent som erhållit tider enligt avsnitt 2 beslutar att inte starta trafik på en berörd linje, driva ett mindre antal turer eller att upphöra med trafik på en berörd linje, skall denne skriftligen underrätta parterna och omedelbart återlämna de oanvända tiderna till dem.

34. I sådana fall gäller ännu parternas skyldighet att frigöra dessa tider eller samma antal andra tider till nya konkurrenter i enlighet med avsnitt 2.1 ovan, om inget annat följer av bestämmelserna i avsnitt 2.2.1.

35. Med avseende på avsnitt 2.2.6 skall en ny konkurrent anses ha upphört med trafik på en berörd linje, när denne inte har använt åtminstone 80 % av sina tider under den tidtabell-säsongs för vilka de hade tilldelats för linjen i fråga, om inte denna icke-användning av tiderna kan motiveras av ett av de skäl som anges i artikel 10.5 i förordning (EEG) nr 95/93 eller i någon annan förordning som ändrar eller upphäver den. Om den nya konkurrenten anses ha upphört med trafiken på den berörda linjen i enlighet med denna punkt, kan parterna vägra att frigöra tider till den konkurrenten på den berörda linjen för nästa IATA-säsongs.

36. Om en ny konkurrent som har fått tider i enlighet med detta avsnitt beslutar att inte starta trafik på en berörd linje under två (2) påföljande IATA-säsongs, får parterna vägra att frigöra tider till den konkurrenten under de två (2) påföljande IATA-säsongserna på den berörda linjen.

37. Om den nya konkurrenten underrättar parterna så sent under en tidtabellssäsongs att det är för sent för dem att använda de återlämnade tiderna enligt artikel 10.3 i förordning (EEG) nr 95/93, antingen med omedelbar verkan eller efter tidsfristen enligt artikel 10.4 i den förordningen och före den

faktiska inledningen på tidtabellssäsongs, skall parterna ha rätt att kräva att den nya konkurrenten till parterna överför en jämförbar tid som kompensation för tiden som gått förlorad. Om den nya konkurrenten av någon anledning inte kan överföra en jämförbar tid till parterna, kan de motivera icke-användningen av det återlämnade tiden på grundval av artikel 10.5 i förordning (EEG) nr 95/93 för att få tillbaka och behålla den oanvända tiden.

38. För att se till att de tider som parterna frigör används på ett sätt som är i överensstämmelse med dessa villkor, skall parterna och den nya konkurrenten komma överens om en mekanism som gör att parterna kan övervaka hur tiderna används. Parterna skall underrätta kommissionen om den överenskomna mekanismen.

2.2.7 Tider som frigjorts skall inte ersättas

39. De tider som parterna frigör enligt dessa åtaganden skall erbjudas utan kompensation.

2.2.8 Frigörande av tider på prioriterad basis

40. Alla tider som görs tillgängliga i enlighet med dessa åtaganden skall frigöras av parterna till förmån för den nya konkurrent vars ansökan medger att konkurrenten kan driva det högsta antalet turer som är förenligt med det antal tider som kan erhållas från parterna på den berörda linjen, enligt dessa åtaganden ⁽¹⁾.

41. Om inte annat följer av avsnitt 2.2.1, skall, om antalet tider som frigjorts är lägre än det högsta antal tider som skall frigöras enligt avsnitt 2.1, de återstående tiderna tilldelas andra potentiella nya konkurrenter på samma basis, tills det inte finns fler tider att frigöra.

42. Parterna skall tillhandahålla tiderna till den nya konkurrent som parterna valt om inte annat följer av kommissionens granskning enligt avsnitt 2.2.9 nedan.

2.2.9 Val av nya konkurrenter

43. En ny konkurrent som önskar få tider från parterna i enlighet med dessa åtaganden skall underrätta parterna om sin avsikt att ansöka om sådana tider vid IATA:s nästa slotkonferens inom den tidsperiod som anges i avsnitt 2.2.2.

⁽¹⁾ Antalet tider som den nya konkurrenten redan driver på linjen i fråga + antalet tider som begärts av parterna där taket är satt till det högsta antal tider som återstår för parterna att frigöra enligt avsnitt 2.1 och 2.2.1 ovan.

44. Den nya konkurrenten skall samtidigt sända en kopia av denna underrättelse till kommissionen till följande adress:

Europeiska kommission
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för antitrust
(Ärende COMP/A.38.284/D2)
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 295 01 28

45. Om en potentiell ny konkurrent inte kan få tider genom standardförfarandet för slottilldelning vid IATA:s slotkonferens för den tidtabellsäsong då trafiken enligt planerna skall inledas, skall konkurrenten ansöka till parterna om frigörande av tider senast två (2) veckor efter slotkonferensens slut. I ansökan skall konkurrenten beakta de tider som erhållits vid slotkonferensen och som ligger inom 45 minuter från den tid som begärts och parterna skall ges möjlighet att byta tider som erhållits och som inte infaller inom 45 minuter från de begärda tiderna mot parternas tider som infaller inom 45 minuter från de tider som begärts i enlighet med avsnitt 2.2.2.

46. Den nya konkurrenten skall samtidigt skicka en kopia av denna ansökan till kommissionen.

47. Senast fyra (4) veckor efter slutet av IATA:s slotkonferens för den tidtabellsäsong då trafiken enligt planerna skall inledas, skall parterna, på grundval av nuvarande förväntningar i fråga om tilldelning av tider för den kommande säsongen, till kommissionen sända ett förslag till val av ny konkurrent på den berörda linjen och ett förslag till vilka tider som skall frigöras till den konkurrenten.

48. Kommissionen skall avgöra om förslaget kan godkännas på grundval av följande kriterier:

— Den nya konkurrenten skall vara oberoende av och inte ha någon koppling till parterna enligt punkt 13 ovan.

— Den nya konkurrenten skall vara en livskraftig verksam eller potentiell konkurrent, med förmåga, resurser och engagemang att trafikera den berörda linjen på lång sikt som en bärkraftig och aktiv konkurrenskraftig aktör.

49. Med detta mål för ögonen kan kommissionen begära att den nya konkurrenten tillhandahåller en detaljerad affärsplan. Den skall innehålla en allmän presentation av företaget med dess bakgrund, rättsliga ställning och förteckning över och beskrivning av aktieägarna samt de två senaste årens reviderade

årsredovisningar. Den detaljerade affärsplanen skall ge information om företagets projekt i fråga om utveckling av dess nät, flygplansflotta osv., och noggrann information om dess projekt på den linje som denne vill trafikera. Informationen bör i detalj beskriva den planerade trafiken på linjen under en treårsperiod (flygplanens storlek, turtäthet och planerad tidtabell för flygningarna) och det förväntade ekonomiska resultatet (förväntat antal passagerare och förväntade intäkter och vinster). Kommissionen kan även begära en kopia av alla samarbetsavtal den nya konkurrenten har ingått med andra flygbolag. Företagshemligheter och konfidentiella uppgifter kommer att arkiveras i kommissionens konfidentiella register och kommer inte att göras tillgängliga för andra företag eller allmänheten.

50. Parternas förslag och kommissionens godkännande av det skall kunna ändras om slotsamordnaren senare ändrar den förväntade tilldelningen av tider, vilket påverkar parternas skyldigheter att frigöra tider.

51. I händelse av motstridiga ansökningar från nya konkurrenter skall den nya konkurrent som erbjuder den högsta kapaciteten gynnas.

52. Om kommissionen inte motsätter sig parternas förslag inom 6 veckor efter IATA:s slotkonferens slut, skall förslaget anses vara godkänt.

53. Om kommissionen inte godkänner det förslag parterna lämnat, skall parterna, om andra transportföretag har ansökt till parterna om tider, utan dröjsmål till kommissionen föreslå andra transportföretag som kan väljas som nya konkurrenter.

54. Senast en vecka (1) efter kommissionens godkännande av den nya konkurrenten på den berörda linjen skall parterna skriftligen överlämna sitt förslag till tilldelning av tider till den valda nya konkurrenten.

2.3 Spridning av tider på flygplatsen Paris-Charles de Gaulle (CDG)

55. För att se till att parternas kunder till fullo kan dra nytta av anslutande flyg, och utan att det påverkar tillämpningen av avsnitt 2.1, skall de tider som frigörs av parterna på Paris-CDG spridas enligt följande.

56. I detta avsnitt avses med högtrafikperiod på morgonen dygnsperioderna 1 och 2 och med högtrafikperiod på kvällen avses dygnsperioderna 4 och 5.

57. Antalet tider som parterna frigör på Paris-CDG för de berörda linjerna Paris-Milano och Paris-Rom skall inte överskrida två (2) tidspar per högtrafikperiod på morgonen och två (2) tidspar per högtrafikperiod på kvällen.

58. För var och en av de andra berörda linjerna skall antalet tider som parterna frigör på Paris-CDG inte överskrida ett (1) tidspar per högtrafikperiod på morgonen och ett (1) tidspar per högtrafikperiod på kvällen. Dessutom skall parterna för dessa linjer sammantaget inte vara skyldiga att frigöra fler än totalt två (2) tidspar under dygnsperiod 2.

Lokal tid	Dygnsperiod
6:00	1
7:00	
8:00	
9:00	2
10:00	
11:00	
12:00	3
13:00	
14:00	
15:00	4
16:00	
17:00	
18:00	5
19:00	
20:00	
21:00	6
22:00	
23:00	

2.4 Frigörande av tider på flygplatserna i Paris och Milano

2.4.1 Frigörande av tider på flygplatserna i Paris

59. Eftersom Parisflygplatserna CDG och ORY är utbytbara, får de tider som skall frigöras på Paris flygplatser enligt dessa åtaganden antingen frigöras på CDG eller ORY efter parternas godtycke.

60. Parterna är dock skyldiga att på specifik begäran från en ny konkurrent frigöra tider på ORY-flygplatsen för trafik på en berörd linje i en situation där

- det vid dagen för undantaget inte finns något konkurrerande erbjudande på CDG som är jämförbart med det på ORY på den berörda linjen,
- en sådan ny konkurrent redan driver trafik på den berörda linjen från ORY vid dagen för undantaget och vill öka turtätheten på linjen från denna flygplats,

— den nya konkurrenten driver alla sina tidtabellslagda flygningar som trafikerar Paris från eller till ORY-flygplatsen, och

— den nya konkurrenten inte kan få tider på ORY-flygplatsen via standardförfarandet för slottilldelning.

61. I sådana fall skall parterna på ORY-flygplatsen frigöra totalt högst fyra (4) dagliga tidspar.

62. Om alla villkor utom det tredje är uppfyllda, bör den nya konkurrenten överväga att flytta den trafik som för närvarande drivs från ORY på den berörda linjen till CDG. I så fall kan konkurrenten ansöka om tider på CDG i enlighet med avsnitt 2.2.2. Dess ansökan skall då omfatta alla turer som den vill driva på den berörda linjen från CDG, inklusive de turer som överfördes från ORY.

2.4.2 Frigörande av tider på LIN-flygplatsen

63. Parterna är skyldiga att på särskild begäran från en ny konkurrent frigöra tider på LIN-flygplatsen endast om en sådan ny konkurrent redan trafikerar den berörda linjen från LIN och önskar öka turtätheten på den linjen från LIN. I detta fall skall parterna om de övriga villkoren i dessa åtaganden är uppfyllda frigöra tider inom ramen för de lagstadgade gränser och krav som råder på LIN vid tiden för begäran.

2.5 Tider som frigjorts före beslutet om undantag

64. Parterna är beredda att på förhand frigöra tider till en ny konkurrent på en berörd linje för IATA-sommarsäsongen 2004 på frivillig grund. Om parterna har frigjort tider till en potentiell ny konkurrent före kommissionens antagande av beslutet om undantag, skall dessa tider räknas med i det antal tider som skall frigöras enligt dessa åtaganden.

65. En ny konkurrent som önskar erhålla tider från parterna i enlighet med detta avsnitt skall underrätta parterna om sin begäran senast den 15 januari 2004.

66. Den nya konkurrenten skall samtidigt sända en kopia av begäran till kommissionen.

67. Den nya konkurrenten skall väljas av parterna i enlighet med de kriterier som fastställs i avsnitt 2.2.8 och 2.2.9. Parterna skall till kommissionen sända sitt förslag till val av ny konkurrent på den berörda linjen.

68. Om kommissionen inte motsätter sig parternas förslag inom två veckor från mottagandet av förslaget, skall det anses vara godkänt.

3. Åtaganden avseende interlining

3.1 Ingående av avtal om interlining

69. På begäran från en ny konkurrent skall parterna ingå ett interlineavtal avseende en ny konkurrents linje som denne trafikerar (om konkurrenten inte har något gällande interlineavtal med parterna).

70. Sådana interlineavtal skall vara underställda följande restriktioner:

- De skall enbart gälla första klass, business class och kategorier för nöjesresor.
- De skall gälla interlining på grundval av parternas offentliggjorda priser för enkelresor när en biljett för en enkelresa utfärdas eller hälften av parternas offentliggjorda priser för tur- och returbiljetter när en tur- och returbiljett utfärdas.
- De skall vara begränsade till trafiken mellan de båda flygplatser som den nya konkurrenten trafikerar.
- Det skall omfattas av MITA-reglerna och/eller sedvanliga affärsvillkor.
- De skall innehålla möjligheten för den nya konkurrenten, eller resebyråerna, att erbjuda en tur- och returresa som berättigar till flygning med parterna den ena vägen och med den nya konkurrenten den andra vägen.

71. Beroende på platstillgången i den relevanta priskategorin skall parterna ta ombord passagerare som har en flygkupong utfärdad av den nya konkurrenten för resa på den nya konkurrentens linjer. För att undvika missbruk får dock parterna kräva att den nya konkurrenten eller resenären, beroende på omständigheterna, betalar den (positiva) skillnaden mellan det pris som tas ut av parterna och det pris som tas ut av den nya konkurrenten. Om den nya konkurrentens pris är lägre än

värdet på den flygkupong som utfärdas av parterna, är parterna endast skyldiga att godkänna flygkupongen upp till den nya konkurrentens pris. En ny konkurrent skall ha samma skydd i de fall där parternas pris är lägre än värdet på den flygkupong som utfärdats av den nya konkurrenten.

72. Alla interlineavtal som ingås i enlighet med avsnitt 3 för den nya konkurrentens linje skall upphöra automatiskt om den nya konkurrenten upphör att trafikera den linjen.

3.2 Särskilda prorata-avtal

73. På begäran av en ny konkurrent skall parterna ingå ett särskilt prorata-avtal med den konkurrenten för trafik mellan flygplatser i antingen Frankrike och/eller Italien under förutsättning att en sträcka av resan gäller en av de berörda linjerna. Villkoren i avtalet skall motsvara de avtalsvillkor som parterna har med icke-allianstransportföretag eller andra allianstransportföretag på den berörda linjen.

4. Bonusprogram

74. Om en ny konkurrent inte deltar i något av parternas bonusprogram (frequent flyer programme) eller inte har ett eget jämförbart bonusprogram skall parterna tillåta konkurrenten att på begäran delta i deras gemensamma bonusprogram för den nya konkurrentens linjer som denne trafikerar. Avtalet med den nya konkurrenten skall ingås till på marknaden konkurrenskraftiga priser för de linjer denne trafikerar.

75. Avtal som gäller en ny konkurrents linje och som ingåtts i enlighet med avsnitt 4 skall upphöra automatiskt om den nya konkurrenten upphör att trafikera den linjen.

5. Åtagande att underlätta intermodala passagerartransporter

76. På begäran av ett järnvägsbolag eller annat marktransportföretag eller ett sjöfartsföretag som trafikerar Frankrike och Italien (nedan "intermodalpartner") skall parterna ingå ett intermodalavtal, enligt vilket de erbjuder lufttransport av resenärer på deras flygningar på berörda linjer som ett led i en resa som omfattar mark- eller sjötransport utförd av intermodalpartnern.

77. Alla intermodalavtal som ingås i enlighet med avsnitt 5 skall bygga på MITA-principerna (inklusive Intermodal Interline Traffic Agreement – Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) och sedvanliga affärsvillkor.

78. Parterna skall godkänna full proportionell fördelning enligt de villkor som tillämpas av MITA-medlemmar, även på de sträckor där enbart järnvägstrafik står till buds. Om intermodalpartnern behöver uppgifter om en sträckning, en destinationsort eller ett pristillägg, skall parterna rikta en sådan begäran till IATA enligt normala IATA-förfaranden.

79. På begäran av en potentiell intermodalpartner skall parterna verka i god anda för att nå en överenskommelse om villkor som är jämförbara med dem som beviljats andra intermodalpartner, under förutsättning att de nödvändiga kraven är uppfyllda, i synnerhet vad gäller säkerhet, servicekvalitet, försäkringsskydd och ansvarsbegränsningar. Villkoren i ett sådant avtal skall ha företräde framför de allmänna åtagandena enligt avsnitt 5.

6. Bestämmelse om ökad turtäthet

80. Parterna skall inte öka turtätheten på en berörd linje, under en period som inleds då en ny konkurrent har erhållit tider från parterna för trafik på den berörda linjen och som omfattar minst två fullständiga påföljande IATA-säsonger, med undantag för extraordinära händelser som kräver extra flygningar på kort sikt.

7. Varaktigheten för undantag och villkor

81. Parternas skyldighet att fullgöra åtaganden skall gälla från den dag då kommissionen antar ett beslut om undantag enligt artikel 5.4 i förordning (EEG) nr 3975/87.

82. Åtagandena löper ut samma dag som undantaget enligt artikel 81.3 upphör att gälla.

83. Om kommissionen återkallar undantaget enligt artikel 81.3 för samarbetsavtalet i enlighet med artikel 6 i förordning (EEG) nr 3975/87 eller en motsvarande bestämmelse i en efterföljande förordning, om undantaget enligt artikel 81.3 ogiltigförklaras, eller om parterna säger upp de anmälda samarbets-

avtalen, skall villkoren förlora sin giltighet från dagen för återkallandet av undantaget, dagen för beslutet om ogiltigförklaring eller dagen för uppsägning av avtalen. I sådana fall skall parterna ha rätt att kräva och få tillbaka de tider som enligt dessa åtaganden tillhandahållits ett flygbolag som, vid tidpunkten för återkallandet av undantaget, beslutet om ogiltigförklaring eller uppsägningen, trafikerar linjer mellan Frankrike och Italien genom att använda de tiderna. Parterna skall även ha rätt att säga upp alla interlineavtal, särskilda prorata-avtal, avtal om bonusprogram eller intermodalavtal som ingåtts i enlighet med dessa åtaganden.

8. Klausul om granskning

84. Kommissionen får som svar på en välgrundad begäran från parterna ge uppskov från, ändra eller ersätta parternas skyldigheter enligt dessa åtaganden.

III. SLUTSATS

85. Kommissionen uppmanar enligt artikel 16.3 i förordning (EEG) nr 3975/87 berörda parter att inkomma med synpunkter på detta tillkännagivande, och i synnerhet de föreslagna åtagandena, inom 45 dagar från offentliggörandet av detta tillkännagivande. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Att. Michel Lamalle eller Christine Tomboy
Ärende COMP/A.38.284/D2
Enhet COMP/D2
Kontor J-70 02/5
B-1049 Bryssel
Rue de la Loi/Wetstraat 200
Fax (32-2) 296 98 12
E-post: michel.lamalle@cec.eu.int eller
christine.tomboy@cec.eu.int