

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1523/96

av den 24 juli 1996

om ändring av förordning (EEG) nr 1617/93 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden med avseende på gemensam planering och samordning av tidtabeller, gemensam drift, samråd om passagerar- och frakttaxor i regelbunden luftfart samt fördelning av avgångs- och ankomsttider på flygplatser

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3976/87 av den 14 december 1987 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn⁽¹⁾, senast ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, särskilt artikel 3 i denna,

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor på luftfartens område,

efter offentliggörande av utkastet till denna förordning⁽²⁾, och

med beaktande av följande:

(1) Enligt kommissionens förordning (EEG) nr 1617/93⁽³⁾, ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, är artikel 85.3 i fördraget tillämplig på avtal mellan företag inom lufttrafiksektorn, beslut av sammanslutningar av sådana företag och samordnade förfaranden mellan sådana företag då dessa avtal, beslut och samordnade förfaranden bland annat syftar till samråd om taxor för befordran av passagerare med bagage och av frakt i regelbunden luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.

(2) Det var huvudsakligen följande två faktorer som motiverade antagandet av en förordning om undantag beträffande samråd om taxor för varutransport:

— Dels nödvändigheten av att ge företagen tid att anpassa sig till den ökade konkurrensen.

— Dels önskan att bidra till ett allmänt godtagande av villkoren för "interlining", vilket både transportörerna och användarna gynnas av.

(3) Vad gäller den första av dessa faktorer bör det påpekas att sedan förordning (EEG) nr 3976/87 antogs har företagen haft åtta år till sitt förfogande för att anpassa sig till en mer konkurrensutsatt miljö. Genom rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretagets tillträde till flyglinjer inom gemenskapen⁽⁴⁾, ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, skapades dessutom fullständigt fri tillgång till marknaden från den 1 april 1997.

(4) En sådan tidsfrist förefaller tillräcklig för en anpassning till förändrade marknadsförhållanden, och det är alltså inte längre motiverat att förlänga den.

(5) Vad gäller "interlining" bör följande förhållanden beaktas:

— Av de upplysningar och dokument som lämnats av flygbolagen och av IATA framgår att de priser som blivit följden av samråden om taxor ligger upp till 70 % över marknadspriserna. Detta innebär bland annat att de transporter som genomförs inom ramen för "interlining"-avtal utförs till priser som förhandlas fram mellan speditörerna och transportörerna eller deras representanter och som inte har något reellt samband med de taxor som fastställs vid samråden om taxor. Det framgår således att "interlining" i vissa fall fungerar med taxor som avviker med över 50 % från de taxor som fastställts vid samråden.

— Det framgår även att bolag som inte deltar i samråden om taxor ändå utan svårigheter genomför transporter inom ramen för "interlining"-avtal.

— Enligt de upplysningar som lämnats av bolagen har andelen flygförsändelser inom gemenskapen som genomförs inom ramen för "interlining"-avtal sjunkit från 30 % under 1991 till 11 % i slutet av 1994. För vissa bolag är denna andel lägre än 2 %.

⁽¹⁾ EGT nr L 374, 31.12.1987, s. 9.

⁽²⁾ EGT nr C 322, 2.12.1995, s. 15.

⁽³⁾ EGT nr L 155, 26.6.1993, s. 18.

⁽⁴⁾ EGT nr L 240, 24.8.1992, s. 8.

- I vissa fall tillämpas dessa mycket höga taxor, som har fastställts vid samråd om taxor, på speditörerna, även om det inte är fråga om "interlining".
 - Vissa flygbolag har försökt reformera systemet för fastställande av taxor vid samråden om taxor, och införa lägre taxor, men dessa försök har misslyckats, på grund av motstånd från en majoritet av bolagen.
- (6) Med hänsyn till dessa omständigheter förefaller samråden om taxor inte längre vara nödvändiga för att bidra till godtagande av de allmänna villkoren för "interlining". Dessa samråd leder dessutom till fastställande av höga taxor på bekostnad av användarna och de är inte längre nödvändiga för att säkerställa att "interlining" fungerar, bland annat med tanke på att avtalen i fråga är få till antalet och att deras karaktär huvudsakligen är bilateral.
- (7) Samråd om flygfrakttaxor bör därför inte längre omfattas av förordning (EEG) nr 1617/93.
- (8) En tidsfrist bör fastställas för ändring av de avtal och samordnade förfaranden som berörs.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 1617/93 ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 tredje strecksatsen skall ersättas med följande:

"— Samråd om taxor för befordran av passagerare med bagage i regelbunden luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen."

2. Artikel 4 ändras på följande sätt:

a) Titeln skall ersättas med följande:

"Särskilda bestämmelser för samråd om passagerartaxor".

b) Punkt 1 ändras på följande sätt:

i) Inledningsfrasen skall ersättas med följande:

"Undantaget för samråd om passagerartaxor gäller endast om följande villkor uppfylls."

ii) Punkt 1.a skall ersättas med följande:

"a) Deltagarna avhandlar endast luftfartstaxor vilka konsumenterna av lufttransporttjänster skall betala direkt till ett deltagande lufttrafikföretag eller dess godkända agenter för befordran som passagerare samt villkoren i samband med dessa taxor. Samråden får inte utsträckas till att omfatta den kapacitet för vilken sådana taxor skall tillämpas."

iii) Punkt 1.c skall ersättas med följande:

"c) De passagerartaxor som samråden avser tillämpas av de deltagande lufttrafikföretagen utan diskriminering med hänsyn till passagerarnas nationalitet och hemvist inom gemenskapen."

iv) Punkt 1.e skall ersättas med följande:

"e) Samråden är inte bindande för deltagare, det vill säga att deltagarna efter samråden behåller sin rätt att handla självständigt med avseende på passagerartaxor."

Artikel 2

Befintliga avtal och samordnade förfaranden får ändras för att följa denna förordning senast den 30 juni 1997.

Artikel 3

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

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

Utfärdad i Bryssel den 24 juli 1996.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen