

NAŘÍZENÍ KOMISE (EHS) č. 1617/93

ze dne 25. června 1993

o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě týkajících se společného plánování a koordinace letových řádů, společného poskytování služeb, konzultací o tarifech pravidelné osobní a nákladní dopravy a přidělování volných letištních časů

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 3976/87 o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví letecké dopravy¹, naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 2411/92², a zejména na článek 2 uvedeného nařízení,

po zveřejnění návrhu tohoto nařízení³,

po konzultaci s Poradním výborem pro restriktivní praktiky a dominantní postavení v letecké dopravě,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EHS) č. 3976/87 zmocňuje Komisi aby formou nařízení prohlásila, že se čl. 85 odst. 1 nevztahuje na určité kategorie dohod mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě týkajících se přímo nebo nepřímo poskytování služeb v letecké dopravě.
- (2) Dohody, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě týkající se společného plánování a koordinace letových řádů, společného provozu leteckých služeb, konzultací o tarifech a přidělování volných letištních časů na letištích mohou omezit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- (3) Společné plánování a koordinace letových řádů leteckých služeb může pomoci zajistit zachování služeb v méně rušných obdobích dne, méně rušných obdobích sezóny nebo na méně obsazených trasách k rozvoji vhodnějších spojení, a tím ke prospěchu pro uživatele letecké dopravy. Avšak ustanovení týkající se dodatečných letů nesmějí vyžadovat schválení jiných osob nebo obsahovat finanční sankce. Dohody musí také umožnit stranám od nich odstoupit s rozumně krátkou výpovědní dobou.
- (4) Dohody, kterými menší letecké společnosti získávají marketingovou a finanční podporu od jiné letecké společnosti, mohou menším leteckým společnostem pomoci poskytovat letecké služby na nových nebo méně vytížených trasách. Aby však nedošlo k omezením, která nejsou nevyhnutelná k dosažení tohoto cíle, musí být trvání takového společného provozu omezeno na dobu nezbytnou k získání dostatečného obchodního postavení. Blokovaná výjimka nesmí být poskytnuta pro společný provoz, u kterého by mohl být od obou

¹ Úř. věst. č. L 374, 31. 12. 1987, s. 9.

² Úř. věst. č. L 240, 24. 8. 1992, s. 19.

³ Úř. věst. č. C 253, 30. 9. 1992, s. 5.

stran rozumně očekávaný nezávislý provoz leteckých služeb. Těmito podmínkami není dotčena možnost požádat Komisi o individuální výjimku podle článku 5 nařízení Rady (EHS) č. 3975/87⁴, naposledy pozměněného nařízením (EHS) č. 2410/92⁵, pokud podmínky nejsou splněny nebo pokud strany potřebují prodloužení trvání společného provozu. Individuální výjimku je důvodné udělit zejména tehdy, pokud strany chtějí využít možnosti přístupu k trhu vytvořené nařízením Rady (EHS) č. 2408/92⁶ tím, že společně provozují trasy, které nejsou ani nové, ani méně využitelné, ale jinak plní podmínky uvedeného nařízení.

- (5) Konzultace o tarifech osobní a nákladní dopravy mohou přispět k obecné přijatelnosti podmínek propojení ve prospěch leteckých dopravců i uživatelů letecké dopravy. Tyto konzultace však nesmějí jít dále než je usnadnění propojení. Nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby⁷ je založeno na zásadě volné tvorby cen, a proto zvyšuje možnost cenové soutěže v letecké dopravě. Hospodářská soutěž proto nemůže být vyloučena konzultacemi o tarifech za pravidelnou osobní a nákladní dopravu. Tyto konzultace mohou proto v současné době povoleny, pokud jsou omezeny na tarify, které zvyšují současné propojení linek, pokud je účast na těchto konzultacích nepovinná, pokud nevedou k dohodě o tarifech nebo souvisejících podmínkách, pokud na ně v zájmu průhlednosti může Komise a dotčené členské státy vyslat pozorovatele a pokud jsou zúčastnění letečtí dopravci v mechanismu konzultací zavázáni k propojení se všemi ostatními zúčastněnými dopravci za tarify uplatňované přepravujícími leteckými společnostmi pro projednávanou kategorii tarifů.

Komise znovu zhodnotí důsledky konzultací o tarifech na cenovou soutěž na základě nařízení (EHS) č. 2409/92 s ohledem na vývoj letecké dopravy ve Společenství a může popřípadě učinit změny ve výjimkách během jejich platnosti.

- (6) Dohody o přidělování volných letištních časů na letištích a tvorba letových řádů letišť mohou zlepšit využití kapacit letadel a vzdušného prostoru, usnadnit řízení letového provozu a pomoci rozšířit nabídku služeb letecké dopravy z letiště. Pokud však nemá být hospodářská soutěž vyloučena, musí zůstat možný vstup na přetížená letiště. Aby se poskytl uspokojivý stupeň zabezpečení a průhlednosti, může být taková dohoda přijata pouze tehdy, pokud se všichni příslušní letečtí dopravci mohou účastnit jednání a přidělování je prováděno na nediskriminačním a průhledném základě.
- (7) Podle článku 4 nařízení (EHS) č. 3976/87 se toto nařízení vztahuje se zpětnou působností na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, které existovaly ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, pokud splňují podmínky pro výjimky stanovené tímto nařízením.
- (8) Podle článku 7 nařízení (EHS) č. 3976/87 má toto nařízení také upřesnit okolnosti, za kterých může Komise v konkrétních případech zrušit blokovou výjimku.

⁴ Úř. věst. č. L 374, 31. 12. 1987, s. 1.

⁵ Úř. věst. č. L 240, 24. 8. 1992, s. 18.

⁶ Úř. věst. č. L 240, 24. 8. 1992, s. 8.

⁷ Úř. věst. č. L 240, 24. 8. 1992, s. 15.

- (9) Nejsou třeba žádosti podle článků 3 nebo 5 nařízení (EHS) č. 3975/87 u dohod bez dalšího vyňatých na základě tohoto nařízení. Pokud však existují skutečné pochybnosti, mohou podniky požádat Komisi, aby prohlásila, zda jsou jejich dohody s tímto nařízením v souladu.
- (10) Tímto nařízením není dotčeno použití článku 86 Smlouvy,
- PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

HLAVA I

BLOKOVÉ VÝJIMKY

Článek 1

V souladu s čl. 85 odst. 3 Smlouvy a s výhradou podmínek stanovených v nařízení se prohlašuje, že čl. 85 odst. 1 Smlouvy se nevztahuje na dohody mezi podniky v odvětví letecké dopravy, rozhodnutí sdružení těchto podniků a jednání ve vzájemné shodě mezi těmito podniky, jejichž cílem je

- společné plánování a koordinace letových řádů mezi letišti Společenství,
- společný provoz letecké dopravy podle letového řádu na nové nebo málo vytížené trase mezi letišti Společenství,
- provádění konzultací o tarifech pro přepravu cestujících s jejich zavazadly a zboží na pravidelných leteckých trasách mezi letišti Společenství,
- přidělování volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť, pokud se týkají leteckých služeb mezi letišti Společenství.

HLAVA II

ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY

Článek 2

Zvláštní podmínky pro společné plánování a koordinaci letových řádů

Výjimka týkající se společného plánování a koordinace letových řádů se použije pouze při splnění těchto podmínek:

- a) plánování a koordinace slouží
 - i) k zajištění, prostřednictvím nezávazných dohod, dostatečné nabídky služeb v méně vytížených obdobích dne, méně vytížených obdobích sezóny nebo na méně vytížených trasách, nebo
 - ii) ke stanovení, prostřednictvím závazných dohod, letových řádů, které usnadní propojení stávajících služeb mezi účastníky při přepravě cestujících nebo zboží a minimální kapacity k tomu nezbytné;
- b) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nezahrnují závazky přímo ani nepřímo omezovat kapacity poskytované účastníkům ani rozdělení kapacit;
- c) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nebrání dopravcům podílejícím se na plánování a koordinaci zavádět doplňkové služby, aniž by byli sankcionováni a aniž by bylo nezbytné schválení ostatních účastníků;

- d) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nebrání dopravcům odstoupit od plánování a koordinace pro budoucí sezóny, aniž by byli sankcionováni, na základě výpovědi s výpovědní dobou ne delší než tři měsíce;
- e) dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě nemají za cíl ovlivňovat letové řády přijaté dopravci, kteří se na nich nepodílejí.

Článek 3

Zvláštní podmínky pro společný provoz

Výjimka týkající se společného provozu letecké dopravy se použije pouze při splnění těchto podmínek:

- a) společný provoz se týká podílení se jednoho leteckého dopravce na nákladech a příjmech jiného leteckého dopravce s ohledem na pravidelnou leteckou službu, kterou provozuje;
- b)
 - i) neexistovala přímá letecká přeprava mezi oběma dotýcnými letišti čtyři přepravní sezóny předcházející společnému provozu,
 - ii) kapacita trasy, na kterou se vztahuje společný provoz, nepřesahuje 30 000 míst ročně v každém směru nebo v případě tras delších než 750 km, na kterých je přímé letecké spojení provozováno nejvýše dvakrát denně, 60 000 míst ročně v každém směru;
- c) letecký dopravce provozující letecké služby nabízí kromě společně provozovaných služeb na jednom z dotýcných letišť kapacitu do 90 000 míst ročně;
- d) příjmy z letecké dopravy v územní působnosti tohoto nařízení pro leteckého dopravce provozujícího letecké služby a jakéhokoliv jiného dopravce, který přímo nebo nepřímo drží většinový podíl na provozujícím leteckém dopravci, nepřesahují ročně 400 milionů ECU;
- e) žádná straně není bráněno provozovat doplňkové služby letecké dopravy na vlastní účet mezi oběma dotýcnými letišti nebo nezávisle stanovovat tarify, kapacity a letové řády těchto služeb;
- f) trvání společného provozu nepřesahuje tři roky;
- g) každá strana může ukončit společný provoz výpovědí s výpovědní dobou ne delší než tři měsíce před koncem přepravní sezóny.

Článek 4

Zvláštní ustanovení o konzultacích o tarifech osobní a nákladní dopravy

1. Výjimka týkající se konání konzultací o tarifech osobní a nákladní dopravy se použije pouze při splnění těchto podmínek:

- a) účastníci projednávají pouze tarify placené uživateli letecké dopravy přímo podílejícímu se leteckému dopravci nebo jeho oprávněnému zástupci za pravidelnou přepravu cestujících nebo přepravu zboží mezi letišti, jakož i podmínky vztahující se k těmto tarifům. Konzultace se nesmějí týkat kapacity, pro kterou jsou tyto tarify stanoveny;

- b) konzultace vedou k vzájemnému propojení, tj. uživatel letecké dopravy musí být schopen s ohledem na typy tarifů nebo sezóny, které byly předmětem konzultací,
- i) kombinovat na jeden přepravní doklad službu, která byla předmětem konzultací, se službami na stejných nebo spojovacích trasách provozovaných jinými leteckými dopravci, přičemž tarify a podmínky stanoví letecká společnost provádějící přepravu, a
 - ii) pokud to povolují podmínky týkající se počáteční rezervace, změnit rezervaci služby, která byla předmětem konzultací, na službu na téže trase prováděné jiným dopravcem za tarify a podmínky uplatňované jiným leteckým dopravcem,
- za předpokladu, že letecký dopravce může odmítnout povolit takové kombinace a změny rezervace z objektivních a nediskriminačních důvodů technické nebo obchodní povahy, zejména pokud má letecký dopravce provádějící přepravu pochybnosti o platební schopnosti dopravce, který by vybíral platby za tuto přepravu; v tom případě to musí být tomuto leteckému dopravci sděleno písemně,
- c) tarify pro cestující nebo zboží, které jsou předmětem konzultací, uplatňují zúčastnění letečtí dopravci bez diskriminace na základě státní příslušnosti cestujícího nebo místa bydliště ve Společenství nebo na základě původu zboží v rámci Společenství,
- d) účast na konzultacích je volitelná a otevřená pro kteréhokoli leteckého dopravce, který provozuje nebo zamýšlí provozovat přímé nebo nepřímé letecké služby na dané trase,
- e) konzultace nejsou pro účastníky závazné, tj. účastníkům zůstává po konzultacích právo jednat nezávisle, pokud jde o tarify osobní a nákladní dopravy,
- f) konzultace nevedou k dohodě o odměnách zástupců nebo jiných prvků projednávaných tarifů,
- g) pokud je požadováno oznamování tarifů, oznamuje každý účastník jednotlivě každý tarif, který nebyl předmětem konzultací s příslušnými orgány dotyčných členských států, sám nebo prostřednictvím svého zástupce nebo svého obchodního zástupce.
2. a) Komise a dotyčné členské státy mají právo vysílat na konzultace o tarifech pozorovatele. Za tímto účelem jsou letečtí dopravci povinni oznámit dotyčným členským státům a Komisi současně s účastníky dobu, místo a předmět těchto konzultací, a to nejméně deset dní předem.
- b) Toto oznámení se provádí
- i) dotyčným členským státům postupy, které stanoví dotyčné orgány těchto členských států,
 - ii) Komisi postupy, které budou zveřejněny v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

- c) Podrobná zpráva o těchto konzultacích musí být Komisi předložena zúčastněnými leteckými dopravci nebo jejich jménem ve stejné době jako účastníkům, avšak nejpozději než šest týdnů po těchto konzultacích.

Článek 5

Zvláštní podmínky týkající se přidělování volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť

1. Výjimka týkající se přidělování volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť se použije pouze při splnění těchto podmínek:
- a) konzultace vedoucí k přidělení volných letištních časů a stanovení letových řádů letišť jsou otevřeny pro všechny letecké dopravce, kteří projeví o volné letištní časy, které jsou předmětem konzultací, zájem,
 - b) pravidla přednosti jsou stanovena bez diskriminace, tj. netýkají se ani přímo ani nepřímo totožnosti ani státní příslušnosti dopravce ani kategorií služeb, berou v úvahu omezení pravidel rozdělení letecké dopravy stanovené příslušnými vnitrostátními nebo mezinárodními orgány a potřebu uživatelů a příslušného letiště. S výhradou písmene d) mohou tato pravidla přednosti vzít v úvahu práva nabytá leteckými dopravci používáním určitých letištních časů v odpovídající předchozí sezóně;
 - c) pravidla přednosti jednou stanovená jsou na žádost dostupná kterékoliv zúčastněné straně;
 - d) nově vstupujícím ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení Rady (EHS) č. 95/93⁸ je přiděleno 50 % nově vytvořených nebo nevyužitých letištních časů a letištních časů, kterých se dopravci během sezóny nebo na jejím konci vzdali nebo které se stanou jinak dostupnými, pokud nově vstupující žádají o volné letištní časy;
 - e) letečtí dopravci účastníci se konzultací mají nejpozději v době konzultací přístup k údajům týkajícím se
 - stávajících letištních časů leteckých společností v časovém pořadí pro všechny letecké dopravce na letišti,
 - vyžádaných letištních časů (počáteční vyžádání) podle leteckých dopravců v časovém pořadí pro všechny letecké dopravce,
 - přidělených volných letištních časů a nevyřízených žádostí o přidělení volných letištních časů pro letecké dopravce v časovém pořadí podle leteckých dopravců pro všechny letecké dopravce,
 - zbývajících nevyužitých letištních časů,
 - úplných podrobností o použitých kritériích pro přidělování.
- Je-li žádost o přidělení volných letištních časů zamítnuta, má dotyčný letecký dopravce nárok na odůvodnění.
2. a) Komise a dotyčné členské státy mají právo vysílat na konzultace o přidělování volných letištních časů a stanovení letištních letových řádů

⁸ Úř. věst. č. L 14, 22. 1. 1993, s. 1.

konané v souvislosti s mnohostranným zasedáním před každou sezónou pozorovatele. Za tímto účelem jsou letečtí dopravci povinni oznámit dotyčným členským státům a Komisi současně s účastníky dobu, místo a předmět těchto konzultací, a to nejméně deset dní předem.

- b) Toto oznámení se provádí
 - i) dotyčným členským státům postupy, které stanoví dotyčné orgány těchto členských států,
 - ii) Komisi postupy, které budou zveřejněny v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

HLAVA III

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 6

Zrušení blokové výjimky

Komise může zrušit blokovou výjimku podle tohoto nařízení souladu s článkem 7 nařízení (EHS) č. 3976/87, pokud v určitém případě zjistí, že dohoda, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě vyňaté podle tohoto nařízení má proto určité účinky neslučitelné s podmínkami stanovenými v čl. 85 odst. 3 Smlouvy nebo jsou zakázány článkem 86 Smlouvy, zejména pokud

- i) neexistuje účinná cenová soutěž na jakékoliv trase nebo skupině tras, na které se vztahovaly konzultace o tarifech. V tom případě se výhoda z tohoto nařízení odejme těm leteckým dopravcům, kteří se podíleli na konzultacích o tarifech pro dané trasy;
- ii) letecká služba společně provozovaná podle článku 3 není vystavena přímo ani nepřímo účinné hospodářské soutěži dopravních služeb mezi dvěma spojenými letišti nebo sousedními letišti nebo jinými druhy dopravy, které nabízejí rychlost, pohodlí a ceny srovnatelné s leteckou dopravou mezi městy obsluhovanými oběma dotyčnými letišti. V tom případě se výhoda z tohoto nařízení odejme s ohledem na dotyčnou společně provozovanou přepravu;
- iii) použití článku 5 neumožnilo nově vstupujícím získat takové letištní časy, jaké mohou být požadovány na přetížených letištích, aby se stanovily letové řády, které by těmto dopravcům umožnily účinně soutěžit s dopravci již provozujícími jakoukoliv trasu na letiště a z něj, a hospodářská soutěž na těchto trasách je tímto podstatně narušena. V tom případě se výhoda z tohoto nařízení odejme s ohledem na přidělování volných letištních časů na daném letišti.

Článek 7

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. července 1993.

Je použitelné do dne 30. června 1998.

Toto nařízení se vztahuje se zpětnou působností na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě, které existovaly ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, od okamžiku, kdy byly splněny podmínky pro použití tohoto nařízení.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 25. června 1993.

Za Komisi
Karel VAN MIERT
člen Komise