



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.02.2003
KOM(2003) 91 endelig

2003/0038 (CNS)

Forslag til

RÅDETS FORORDNING

om ophævelse af forordning (EØF) nr. 3975/87 og om ændring af forordning (EØF) nr. 3976/87 og forordning (EF) nr. 1/2003 med hensyn til flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

1. Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87¹ om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren gælder kun for flytrafik mellem lufthavne i Fællesskabet². Rådets forordning (EF) nr. 1/2003³, der skal erstatte procedurebestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3975/87 fra den 1. maj 2004, ændrer ikke dette forhold⁴. Inden for flytrafikken mellem Fællesskabet og tredjelande har Kommissionen derfor kun begrænsede beføjelser til at håndhæve konkurrencereglerne ved for eksempel at foretage undersøgelser, pålægge virksomhederne at bringe overtrædelser til ophør og pålægge dem forpligtelser og bøder.
2. Lovgivningsmæssigt set er dette unormalt. For med nogle få mindre undtagelser er der for alle andre erhvervssektorer vedtaget procedureforordninger, som anvendes fuldt ud, når konkurrencebegrænsende aftaler eller ulovlig adfærd har mærkbare virkninger på EU-markedet⁵. Fusionsforordningen⁶ skelner heller ikke mellem flytrafik inden for Fællesskabet og flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande. Det betyder, at ensartede strukturtransaktioner - (globale) alliancer mellem flyselskaberne på den ene side og egentlige fusioner på den anden side - behandles efter meget forskellige konkurrenceregler. Ud fra et lovgivningsmæssigt, og især konkurrencepolitisk, synspunkt bør enhver beslutning om strukturændringer inden for luftfartssektoren dog være begrundet i de enkelte aktørers behov og bør ikke påvirkes af de forskellige konkurrencereglers institutionelle fordele eller ulemper. Det er indlysende, at de nuværende regler ikke giver luftfartsselskaberne de lige konkurrencevilkår, som de har behov for. EU må derfor sikre, at det er de samme konkurrenceregler og håndhævelsesordninger, der anvendes på internationale ruter og ruter inden for EU.
3. Kommissionen har tidligere forelagt Rådet en række forslag til udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3975/87, så det også kommer til at omfatte flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande. Kommissionens oprindelige forslag fra 1981 til forordning (EØF) nr. 3975/87 omfattede således internationale flyforbindelser med tredjelande⁷. Under Rådets drøftelser af Kommissionens forslag på daværende tidspunkt blev det dog klart, at dets anvendelsesområde måtte

¹ EFT L 374 af 31.12.1987, ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1284/91 (EFT L 122 af 17.5.1991), Rådets forordning (EØF) nr. 2410/92 (EFT L 240 af 24.8.1992) og Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 (EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1).

² Forordningens artikel 1.

³ EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1.

⁴ Efter artikel 32, litra c), i forordning (EF) nr. 1/2003 er lufttransport mellem Fællesskabets lufthavne og tredjelande udelukket fra dens anvendelsesområde.

⁵ Undtagelserne er trampfart og cabotagetrafik (jf. artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4056/86 om anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler på søtransport), og denne undtagelse er også fastsat i artikel 32, litra a) og b), i forordning (EF) nr. 1/2003.

⁶ Forordning (EØF) nr. 4064/89, ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 (EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1).

⁷ Kommissionens forslag blev forelagt Rådet den 10. august 1981 (EFT C 291 af 12.11.1981, s. 4).

begrænses til international luftfart inden for Fællesskabet, hvis der skulle opnås enighed om det⁸.

4. I 1989 stadfæstede Domstolen i sin dom af 11. april 1989 i sagen *Ahmed Saeed*⁹ sin dom i *Nouvelles Frontières*¹⁰ om anvendelsen af traktatens artikel 81 og fastslog, at traktatens artikel 82 kan anvendes direkte af de nationale domstole, også selv om der ikke findes en gennemførelsesforordning efter traktatens artikel 83, eller en medlemsstats konkurrencemyndigheder eller Kommissionen ikke har grebet ind (efter henholdsvis traktatens artikel 84 og 85). På baggrund af dommen foreslog Kommissionen på ny, at Rådet vedtager forordninger om udvidelse af dens beføjelser til at håndhæve konkurrencereglerne, så de også omfatter flytrafik mellem EU og tredjelande¹¹. Rådet fulgte dog ikke Kommissionens forslag op.
5. I 1997 mente Kommissionen, at der var opstået en række nye faktorer, som gjorde det endnu mere påkrævet, at Kommissionen fik de samme beføjelser i forbindelse med ruter mellem Fællesskabet og tredjelande, som den har i henhold til forordning (EØF) nr. 3975/87 inden for luftfarten i EU¹². Kommissionen henviste især til den lovgivningsmæssige situation, der havde ændret sig væsentligt siden indførelsen af den tredje pakke om liberalisering af luftfarten med virkning fra 1993. Som Kommissionen bemærkede, blev konkurrencespørgsmål stadig mere presserende, efterhånden som de lovgivningsmæssige restriktioner for luftfartsselskabernes kommercielle adfærd blev fjernet. Kommissionen mente derfor, at den burde udstyres med passende håndhævelsesbeføjelser til at sikre, at fordelene ved liberaliseringsprocessen ikke blev delvis opvejet af, at flyselskaberne i Europa eller i tredjelande udviste en restriktiv eller ulovlig adfærd til skade for forbrugerne. Desuden understregede Kommissionen det svage eksterne aspekt ved markedet for luftfart med dets system af bilaterale aftaler mellem Fællesskabets medlemsstater og tredjelande, og fastslog, at det var nødvendigt at skabe et mere struktureret retsgrundlag.
6. Ovennævnte årsager gør sig stadig gældende. Desuden er der for nylig indtruffet nye vigtige forhold, som gør det endnu mere presserende, at der findes ordninger for anvendelse af konkurrencereglerne på flytrafikken mellem Fællesskabet og tredjelande. For det første er internationale alliancer mellem flyselskaber blevet stadig vigtigere, og de har betydelig indvirkning på konkurrenceforholdene i luftfartssektoren i vore dage. For det andet følger det af Domstolens nye dom i sagerne om "open skies", at der er behov for en ensartet politik for den internationale luftfart, herunder en effektiv håndhævelse af Fællesskabets konkurrenceregler. Disse to afgørende faktorer for luftfartssektoren beskrives i det følgende.

⁸ Denne ændring blev foretaget ved memorandum nr. 2 og indføjet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3975/87 (EFT L 374 af 31.12.1987, s. 1). Oprindeligt omfattede Kommissionens beføjelser derfor heller ikke indenrigsflyvning. I forbindelse med den tredje pakke om liberalisering af luftfarten blev anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3975/87 dog udvidet til også at omfatte indenrigstrafik (Rådets forordning (EØF) nr. 2410/9210 af 23. juli 1992, EFT L 240 af 24.8.1992).

⁹ Sag 66/86, Sml. 1989, s. 803.

¹⁰ De forenede sager 209-213/84, Sml. 1986, s. 1425.

¹¹ KOM(89) 417 endelig af 8.9.1989 (EFT C 248 af 29.9.89, s. 7).

¹² KOM(97) 218 endelig af 16.5.1997 (EFT C 165 af 31.5.1997, s. 13).

2. DE INTERNATIONALE SAMARBEJDSAFTALERS VOKSENDE BETYDNING INDEN FOR LUFTFARTSSEKTOREN

7. Der er i de senere år sket en betydelig stigning i antallet af internationale alliancer og andre former for samarbejdsaftaler mellem luftfartsselskaber i Fællesskabet og i tredjelande. I lighed med allianceaftaler inden for luftfarten i Fællesskabet, omfatter sådanne internationale samarbejdsaftaler ofte et nært samarbejde om nøgleparametre, hvor luftfartsselskaberne normalt konkurrerer, som f.eks. fartplaner, kapacitet, takster, indtægter, bonusprogrammer osv., og dermed falder de principielt ind under Fællesskabets konkurrenceregler¹³.
8. Kommissionen har især undersøgt, om en række allianceaftaler mellem luftfartsselskaber i Fællesskabet og USA var forenelige med Fællesskabets konkurrenceregler. I 1996 indledte Kommissionen en procedure i flere sager om luftfartsalliancer og koncentrerede sig i denne forbindelse om de transatlantiske ruter, som disse alliancer beflyver¹⁴. Da der ikke findes en forordning om anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler på transport mellem Fællesskabet og tredjelande, var retsgrundlaget for disse procedurer traktatens artikel 85 (tidligere artikel 89), hvori det er fastsat, at Kommissionen, hvis den finder, at Fællesskabets konkurrenceregler er blevet overtrådt, har beføjelse til at foreslå passende midler til at bringe overtrædelsen til ophør; og at den, hvis dette ikke sker, fastslår ved en begrundet beslutning, at der foreligger en overtrædelse og bemyndiger medlemsstaterne til at træffe de nødvendige modforanstaltninger på de vilkår og i den nærmere udformning, som Kommissionen fastsætter.
9. Kommissionens erfaringer med behandling af disse sager efter traktatens artikel 85 har vist, at det, selv om der i sidste instans blev fundet en tilfredsstillende løsning på de påviste konkurrenceretlige problemer i disse sager¹⁵, er utilfredsstillende ud fra et håndhævelsessynspunkt, at Kommissionen ikke har tilstrækkelige håndhævelsesbeføjelser, og at dette også er tidrøvende og besværligt. Kommissionen mangler især de beføjelser, der er nødvendige i forbindelse med undersøgelsesprocessen. Selv om Kommissionen så vidt muligt anvender procedurerne i forordning (EØF) nr. 3975/87 *mutatis mutandis*, er den i praksis afhængig af, at parterne er indstillet på at give Kommissionen de nødvendige oplysninger. Desuden giver traktatens artikel 85 Kommissionen bemyndigelse til at fastslå ved en begrundet beslutning, at der foreligger en overtrædelse. Men den giver ikke Kommissionen bemyndigelse til at vedtage en beslutning om at pålægge de deltagende virksomheder at bringe en sådan overtrædelse til ophør og pålægge dem de forpligtelser, der er nødvendige for at løse de konkurrenceretlige problemer, som fastsat i artikel 7 i forordning (EØF) nr. 1/2003. Sådanne foranstaltninger skal træffes af de pågældende medlemsstaters kompetente myndigheder. Selv om Kommissionen ved sine seneste undersøgelser af de transatlantiske allianceaftaler inden for luftfarten arbejdede nøje sammen med de pågældende medlemsstaters kompetente myndigheder, er det klart, at denne praksis ikke fuldt ud sikrer en effektiv og ensartet anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler. EU må derfor sikre, at international

¹³ Det skal bemærkes, at Fællesskabets konkurrenceret kun finder anvendelse, hvis handelen mellem medlemsstater påvirkes, og dette afgøres fra sag til sag.

¹⁴ Konkurrenceberetningen for 1996.

¹⁵ Den 24. oktober 2002 besluttede Kommissionen at indstille sin procedure med hensyn til allianceaftalerne mellem henholdsvis KLM og NorthWest og Lufthansa, SAS og United - i sidstnævnte sag efter at parterne havde foreslået en række løsninger på de konkurrenceretlige problemer.

luftfart er underlagt de samme konkurrence- og håndhævelsesregler som ruter inden for EU.

10. Hvis reglerne for håndhævelse af konkurrenceretten udvides til også at omfatte international flytrafik til og fra Fællesskabet, vil luftfartsselskaberne opnå den klare fordel ved et fælles EU-dækkende håndhævelsessystem, at det ved en meget lettere og mere direkte procedure end traktatens artikel 85, kan fastslås, om deres aftale er lovlig i henhold til Fællesskabets konkurrenceregler. Kommissionen vil også fortsætte med at spille en vigtig rolle ved anvendelsen af Fællesskabets konkurrenceret inden for international luftfart, efter at Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 er trådt i kraft. For at sikre en ensartet anvendelse af konkurrencereglerne inden for nettet af konkurrencemyndigheder i EU agter Kommissionen fortsat at fastlægge politikken gennem sin beslutningspraksis i bestemte sager. Luftfartsselskabernes behov for lige konkurrencevilkår inden for alle luftfartsaktiviteter som grundlag for vækst og forbrugervelfærd kan kun sikres ved at fjerne de eksisterende begrænsninger i Kommissionens undersøgelses- og håndhævelsesbeføjelser.

3. DOMSTOLENS DOMME I “OPEN SKIES”-SAGERNE

11. Domstolens nylige afgørelse i “open skies”-sagerne¹⁶ forventes at fremskynde ændringer i luftfartssektoren. Ændringer i de internationale regler vil give de europæiske luftfartsselskaber større muligheder for at omstrukturere deres virksomhed og slå sig sammen gennem alliancer og fusioner (herunder overtagelser). Med indførelsen af en statut for Det Europæiske Selskab vil luftfartsselskaberne desuden få mulighed for at blive egentlige europæiske virksomheder med aktiviteter, der dækker hele Europa.
12. Domstolen fastslog, at medlemsstaterne handlede ulovligt ved at indgå bilaterale aftaler, der indebærer forskelsbehandling mellem Fællesskabets luftfartsselskaber på grundlag af deres ejeres nationalitet. Efter fællesskabsretten er en sådan forskelsbehandling ulovlig, og alle Fællesskabets luftfartsselskaber skal, så længe de på en eller anden måde er etableret i en medlemsstat, kunne beflyve internationale ruter, som udgår fra denne medlemsstat, uanset hvor i Fællesskabet de har deres hovedsæde, eller hvor i Fællesskabet deres ejere er hjemmehørende. Det følger af Domstolens domme, at det princip, at der ikke må udøves forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, gælder i alle aftaler, selv om der er tale om bilaterale luftfartsaftaler, som ikke falder ind under Fællesskabets kompetence, hvilket ellers ville have krævet en fællesskabsaftale.
13. Medlemsstaterne er forpligtede til at åbne deres trafik for selskaber fra andre medlemsstater. På denne baggrund kan luftfartssektoren ikke længere anses for at være opdelt efter nationale grænser. Der er ikke længere nogen grund til, at de

¹⁶ Sag C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 og C-476/98 mod Det Forenede Kongerige, Danmark, Sverige, Finland, Belgien, Luxembourg, Østrig og Tyskland. I dommen fastslås det, at medlemsstaterne handlede ulovligt, da de indgik aftaler med USA om en række spørgsmål, der henhører under fællesskabsretten. Det nævnes specielt, at slots, takster inden for Fællesskabet og edb-reservationssystemer henhører under Fællesskabets kompetence. Domstolen fastslog også, at medlemsstaterne handlede ulovligt ved at indgå bilaterale aftaler, der indebærer forskelsbehandling mellem Fællesskabets luftfartsselskaber på grundlag af deres ejeres nationalitet.

konkurrenceregler, der anvendes på luftfarten inden for Fællesskabet, er anderledes end de regler, der gælder for tredjelande. Kommissionen bør derfor have de samme beføjelser, når den skal behandle et samarbejde mellem luftfartsselskaber inden for Fællesskabet, som når den skal behandle samarbejdsaftaler mellem et selskab i Fællesskabet og et selskab i et tredjeland.

14. Efter Domstolens domme har Kommissionens desuden anmodet Rådet om mandat til at føre forhandlinger med USA om etablering af en ensartet politik for international luftfart¹⁷. En effektiv håndhævelse af Fællesskabets konkurrenceregler udgør en væsentlig del af en sådan samordnet luftfartspolitik. De nuværende konkurrenceregler sikrer ikke i tilstrækkeligt omfang lige konkurrencevilkår for hverken luftfartsselskaberne eller medlemsstaterne, idet den EU-interne luftfart og den internationale trafik til og fra Fællesskabet behandles efter forskellige regler, selv om selskaberne og alliancerne betragter trafikken som en fælles aktivitet. Behovet for en effektiv anvendelse af Fællesskabets konkurrenceregler på international luftfart er derfor blevet endnu vigtigere på baggrund af Domstolens dom.

4. INTET BEHOV FOR AT BIBEHOLDE FORORDNING (EØF) NR. 3975/87

15. Som nævnt vil forordning (EF) nr. 1/2003 fra 1. maj 2004 afløse procedurebestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3975/87¹⁸. De materielle bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3975/87 vil dog fortsat gælde.
16. De bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3975/87, der ikke ophæves ved forordning (EF) nr. 1/2003, er artikel 1 (forordningens anvendelsesområde), artikel 2 (undtagelser for tekniske aftaler) og artikel 20 (forordningens ikrafttræden). Desuden vil artikel 6, stk. 3, fortsat gælde som en overgangsordning for beslutninger om undtagelse efter artikel 81, stk. 3, der vedtages inden 1. maj 2004, indtil disse beslutningers gyldighedsperiode udløber. Indholdet i artikel 1 vil i praksis blive reduceret, hvis konkurrencereglerne, som det foreslås, også kommer til at gælde for flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande, og den begrænsning i anvendelsesområdet, der er fastsat i artikel 1, vil således skulle ophæves. Artikel 20 har ikke nogen selvstændig funktion. Den eneste egentlige materielle bestemmelse i forordning (EØF) nr. 3975/87 vil derfor være artikel 2 om undtagelser for visse typer tekniske aftaler¹⁹.
17. Artikel 2 i forordning (EØF) nr. 3975/87 er blevet fortolket meget stramt af Kommissionen, som mener, at den kun vedrører rent tekniske aftaler²⁰. Den har hidtil aldrig været anvendt formelt i praksis og er rent deklatorisk²¹. Desuden ville der i

¹⁷ Europa-Kommissionens meddelelse om følgerne af Domstolens domme af 19. november 2002 i "open skies"-sagerne (KOM(2002) 649 endelig).

¹⁸ Forordningens artikel 39.

¹⁹ I denne forbindelse adskiller forordning (EØF) nr. 3975/87 sig fra andre forordninger inden for transportsektoren, især forordning (EØF) nr. 1017/68 (landtransport) og forordning (EØF) nr. 4056/86 (søtransport), der begge indeholder gruppefritagelser.

²⁰ Det vil sige aftaler, som udelukkende har til formål og til følge at gennemføre tekniske forbedringer eller samarbejde af teknisk karakter.

²¹ I denne forbindelse henvises til Kommissionens beslutning i FEFC-sagen (EFT L 378 af 31.12.1994, s. 17, nr. 66) og i FETTCSA-sagen (EFT L 268 af 20.10.2000, s. 1, nr. 146-147) om en tilsvarende

givet fald være andre måder, hvorpå Kommissionen kunne tilkendegive sine synspunkter om rent tekniske bestemmelser, der falder ind under artikel 81, stk. 1, for eksempel ved i en konkret sag at træffe beslutning om, at artikel 81 ikke finder anvendelse, hvis det er i Fællesskabets interesse, eller eventuelt ved offentliggørelse af en meddelelse.

18. Da forordning (EØF) nr. 3975/87 ikke længere vil have nogen klar berettigelse, når forordning (EF) nr. 1/2003 træder i kraft, foreslås det, at man i stedet for at udvide anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3975/87 helt ophæver de resterende bestemmelser i forordning (EØF) nr. 3975/87 og opnår den påtænkte udvidelse af konkurrencereglerne til at omfatte flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande ved at foretage de nødvendige ændringer i forordning (EF) nr. 1/2003. Herved opnås en betydelig forenkling af lovgivningen, idet alle former for luftfart vil falde ind under forordning (EF) nr. 1/2003.

5. IKRAFTTRÆDELSESTIDSPUNKT

19. For at undgå en kompliceret overgangsordning vil det være tilrådeligt at anvende den foreslåede forordning fra det tidspunkt, hvor ændringerne af forordning (EØF) nr. 3975/87 ved forordning (EØF) nr. 1/2003 træder i kraft, dvs. fra 1. maj 2004. Efter dette tidspunkt bør det kun være artikel 6, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87, der fortsat gælder for de eksisterende beslutninger om fritagelse, indtil disse udløber.

6. BEFØJELSE TIL AT INDRØMME VISSE GRUPPEFRITAGELSER

20. De foreslåede ændringer i konkurrencereglerne, så de kommer til at omfatte flytrafikken mellem Fællesskabet og tredjelande, bør logisk set kombineres med, at Kommissionen får beføjelse til at indrømme gruppefritagelser i sådanne sager, som det allerede er tilfældet i forbindelse med lufttransport mellem lufthavne i Fællesskabet i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87²².
21. I forbindelse med de forskellige foranstaltninger til liberalisering af det indre marked for luftfart og anvendelsen af konkurrencereglerne på luftfartsselskaber gav Rådet samtidig Kommissionen bemyndigelse til at udstede gruppefritagelsesforordninger.
22. Det er Kommissionens generelle erfaringer med sådanne gruppefritagelser, at de opfylder et egentligt behov for retssikkerhed hos luftfartsselskaberne og andre markedsaktører, samtidig med at de skaber incitament til at opgive tidligere, mere restriktive aftaler. Et sådant behov gør sig også gældende i forbindelse med flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande.
23. I forbindelse med forslaget om at udvide Fællesskabets konkurrenceregler til at omfatte flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande mener Kommissionen, at den også bør have beføjelse til at indrømme gruppefritagelser for sådanne forbindelser,

bestemmelse om tekniske aftaler i henholdsvis artikel 3 i forordning (EØF) nr. 1017/68 og artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 4056/86.

²² EFT L 374 af 31.12.1987, s. 9, senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2411/92 (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 19).

som det er tilfældet inden for flytrafikken mellem lufthavne i Fællesskabet i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87.

24. Det foreslås derfor at ændre anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87 til også at omfatte flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande. Herved vil Kommissionen få bemyndigelse til også at indrømme gruppefritagelser for luftfartsselskabernes aftaler, vedtagelser og samordnede praksis vedrørende international flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande med hensyn til fælles planlægning og samordning af flyplaner, konsultationer om passager- og bagagetakster, for så vidt som de er af betydning for interlining, konsultationer om fragttakster på ruteflyvninger, fælles flydrift på en ny eller mindre travl rute, slottildeling i lufthavne og fælles indkøb, udvikling og drift af edb-reservationssystemer.
25. Kommissionen erkender, at konkurrencebegrænsninger på ruter mellem Fællesskabet og tredjelande vil kunne medføre forvriddinger inden for Fællesskabet på samme måde som restriktioner på ruter inden for Fællesskabet.
26. På grundlag af de beføjelser, Kommissionen får tildelt ved den foreslåede udvidelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87, agter den derfor at udstede en forordning om gruppefritagelse med forbehold af, at bestemte betingelser og forpligtelser overholdes, samtidig med at der tages hensyn til den nuværende gruppefritagelse inden for flytrafikken mellem Fællesskabets lufthavne²³. Fritagelsen skal indrømmes for en begrænset periode, og dens anvendelsesområde skal regelmæssigt tages op til revision på grundlag af den forventede udvikling af et mere konkurrencebetonet klima.

7. KONKLUSION

27. Kommissionen foreslår derfor, at Rådet vedtager forslaget til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3975/87, forordning (EØF) nr. 3976/87 og forordning (EF) nr. 1/2003, således at Kommissionen bliver i stand til at håndhæve Fællesskabets konkurrenceregler og udstede gruppefritagelser for flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande.
28. Forslaget til forordning indeholder følgende ændringsforslag til ovennævnte forordninger:
 - a) ophævelse af forordning (EØF) nr. 3975/87 med undtagelse af artikel 6, stk. 3, der skal betragtes som en overgangsordning, der giver Kommissionen mulighed for at tilbagekalde eller ændre eksisterende beslutninger om fritagelse
 - b) bortfald af ordene "mellem lufthavne i Fællesskabet" i artikel 1 i forordning (EØF) nr. 3976/87

²³ For øjeblikket findes der kun en gruppefritagelse efter Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87, nemlig Rådets forordning (EØF) nr. 1617/93 (EFT L 155 af 26.6.1993, s. 18), senest ændret ved forordning (EF) nr. 1105/2002. Denne forordning vedrører gruppefritagelse indtil 30. juni 2005 for konsultationer om passagertakster og slottildeling i lufthavne, forudsat at visse betingelser og forpligtelser overholdes.

- c) ophævelse af artikel 32, litra c), i forordning (EF) nr. 1/2003, der udelukker flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande fra forordningens anvendelsesområde.
29. Kommissionen foreslår derfor, at Rådet vedtager forslaget til forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3975/87, forordning (EØF) nr. 3976/87 og forordning (EØF) nr. 1/2003. Forslaget til forordning erstatter de forslag, som Kommissionen forelagde Rådet i 1997²⁴, som derfor trækkes tilbage.
30. Det forslag til forordning, som Kommissionen fremlægger sammen med denne begrundelse, falder ind under EØS-aftalen og er derfor EØS-relevant.

²⁴ KOM(97) 218 endelig, EFT C 165 af 31.5.1997, s. 13.

Forslag til

RÅDETS FORORDNING

om ophævelse af forordning (EØF) nr. 3975/87 og om ændring af forordning (EØF) nr. 3976/87 og forordning (EF) nr. 1/2003 med hensyn til flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 83,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²⁵,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet²⁶,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Hverken Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren²⁸, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1/2003²⁹, eller forordning (EF) nr. 1/2003 finder anvendelse på flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande.
- (2) Med hensyn til overtrædelser af traktatens artikel 81 og 82 inden for flytrafikken mellem Fællesskabet og tredjelande har Kommissionen derfor ingen undersøgelses- og håndhævelsesbeføjelser, der svarer til dens beføjelser inden for flytrafikken mellem Fællesskabets medlemsstater. Kommissionen mangler især de nødvendige beføjelser til at foretage undersøgelser, til at pålægge forpligtelser, der er nødvendige for at bringe overtrædelser til ophør, eller til at pålægge bøder for påviste overtrædelser. De særlige rettigheder, beføjelser og forpligtelser, der er tildelt de nationale domstole og medlemsstaternes konkurrencemyndigheder ved forordning (EF) nr. 1/2003, gælder heller ikke for flytrafikken mellem Fællesskabet og tredjelande; det samme er tilfældet med samarbejdsmekanismen mellem Kommissionen og medlemsstaternes konkurrencemyndigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1/2003.
- (3) Konkurrencebegrænsende praksis inden for flytrafikken mellem Fællesskabet og tredjelande kan påvirke handelen mellem medlemsstater. Da de mekanismer i forordning (EF) nr. 1/2003, der har til formål at gennemføre konkurrencereglerne i

²⁵ EFT C [...] af [...], s. [...].

²⁶ EFT C [...] af [...], s. [...].

²⁷ EFT C [...] af [...], s. [...].

²⁸ EFT L 374 af 31.12.1987, s. 1.

²⁹ EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1.

traktatens artikel 81 og 82, også er velegnede i forbindelse med anvendelsen af konkurrencereglerne på flytrafik mellem Fællesskabet og tredjelande, bør forordningens anvendelsesområde udvides til også at omfatte en sådan trafik.

- (4) Artikel 2 i forordning (EØF) nr. 3975/87 er rent deklaratorisk og bør derfor ophæves. Med undtagelse af artikel 6, stk. 3, som fortsat bør gælde for beslutninger, der er vedtaget i henhold til traktatens artikel 81, stk. 3, inden nærværende forordnings ikrafttræden, indtil disse beslutningers gyldighedsperiode udløber, vil forordning (EØF) nr. 3975/87 ikke længere tjene noget formål, når de fleste af dens bestemmelser er blevet ophævet ved forordning (EF) nr. 1/2003; den bør derfor ophæves.
- (5) Desuden bør der foretages en tilsvarende ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87 af 14. december 1987 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på visse kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for luftfartssektoren³⁰, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1/2003. Førstnævnte forordning, der giver Kommissionen beføjelse til ved en forordning at bestemme, at artikel 81, stk. 1, ikke finder anvendelse på visse kategorier af aftaler mellem virksomheder, vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder og samordnet praksis, er for øjeblikket udtrykkeligt begrænset til lufttransport mellem lufthavne i Fællesskabet.
- (6) Kommissionen bør have beføjelse til at udstede gruppefritagelser inden for luftfartssektoren for såvel trafik mellem Fællesskabet og tredjelande som trafik inden for Fællesskabet. Anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3976/87 bør derfor udvides ved afskaffelse af den bestemmelse, der begrænser anvendelsesområdet til flytrafik mellem lufthavne i Fællesskabet.
- (7) Forordning (EØF) nr. 3975/87 bør derfor ophæves, og forordning (EØF) nr. 3976/87 og forordning (EF) nr. 1/2003 bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EØF) nr. 3975/87 ophæves med undtagelse af artikel 6, stk. 3, som fortsat finder anvendelse på beslutninger, der er vedtaget i henhold til traktatens artikel 81, stk. 3, inden ikrafttrædelsen af forordning nr. (EF) nr. 1/2003, indtil disse beslutningers gyldighedsperiode udløber.

Artikel 2

I artikel 1 i forordning (EØF) nr. 3976/87 udgår ordene "mellem lufthavne i Fællesskabet".

Artikel 3

I artikel 32 i forordning (EF) nr. 1/2003 udgår litra c).

³⁰ EFT L 374 af 31.12.1987, s. 9.

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den gælder fra 1. maj 2004.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*