

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1459/2006**

z dnia 28 września 2006 r.

**w sprawie zastosowania art. 81 ust. 3 Traktatu wobec pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w zakresie konsultacji w sprawie taryf pasażerskich stosowanych w ramach rejsowych połączeń lotniczych oraz przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 3976/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu lotniczego <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 2,po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia <sup>(2)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominującej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Z dniem 1 maja 2004 r. sektor transportu lotniczego podlega ogólnie stosowanym przepisom rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu <sup>(3)</sup>.
- (2) Rozporządzenie (WE) nr 1/2003 przewiduje, że porozumienia objęte art. 81 ust. 1 Traktatu, spełniające warunki określone w art. 81 ust. 3, nie są zakazane, bez konieczności podejmowania w tym względzie uprzedniej decyzji. W zasadzie przedsiębiorstwa i związki powinny oceniać teraz same, czy ich porozumienia, praktyki uzgodnione i decyzje są zgodne z art. 81 Traktatu.
- (3) Rozporządzenie (EWG) nr 3976/87 upoważnia Komisję do stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu na mocy rozporządzenia w stosunku do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych odnoszących się bezpośrednio lub pośrednio do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach między portami lotniczymi na terenie Wspólnoty oraz trasach między Wspólnotą a krajami trzecimi.
- (4) Porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione dotyczące konsultacji w sprawie taryf pasażerskich w rejsowych połączeniach lotniczych i przydziału czasu na start lub

lądowanie w portach lotniczych oraz rozkłady lotów dla portów lotniczych mogą ograniczać konkurencję i wpływać na handel między państwami członkowskimi.

- (5) Jednak z uwagi na fakt, że przedmiotowe porozumienia, decyzje lub praktyki uzgodnione mogą być z zyskiem dla klientów transportu lotniczego lub przewoźników lotniczych, rozporządzenie Komisji (EWG) nr 1617/93 z dnia 25 czerwca 1993 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych dotyczących wspólnego planowania i koordynacji rozkładów, wspólnych przedsięwzięć i konsultacji w sprawie taryf pasażerskich i towarowych w rejsowych połączeniach lotniczych oraz przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych <sup>(4)</sup> przewiduje, że art. 81 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do m.in. pewnych porozumień, decyzji lub praktyk uzgodnionych dotyczących konsultacji w sprawie taryf oraz przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych w przypadku połączeń lotniczych pomiędzy lotniskami w zakresie Wspólnoty. Rozporządzenie (EWG) nr 1617/93 wygasło w dniu 30 czerwca 2005 r.
- (6) W czerwcu 2004 r. Komisja rozpoczęła konsultacje w sprawie przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 1617/93 w celu ustalenia, czy należałoby zaprzestać stosowania wyłączenia grupowego, stosować je nadal w pierwotnej formie czy też rozszerzyć jego zakres. Komisja otrzymała odpowiedzi od państw członkowskich, linii lotniczych, agentów biur podróży oraz grup konsumenckich.
- (7) W świetle wyników konsultacji oraz wprowadzonego na mocy rozporządzenia (WE) nr 1/2003 bezpośrednio stosowanego systemu wyłączenia nie ma wystarczających podstaw, aby nadal twierdzić na mocy rozporządzenia, że przepisów art. 81 ust. 1 nie stosuje się względem konsultacji w sprawie przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz rozkładów lotów dla portów lotniczych lub względem konsultacji w sprawie taryf za przewóz pasażerów i ich bagażu w przypadku rejsowych połączeń lotniczych pomiędzy lotniskami na terenie Wspólnoty. Liniom lotniczym powinno się pozostawić wystarczająco dużo czasu na przystosowanie się do nowej sytuacji i na dokonanie własnej oceny, czy zawarte przez nie porozumienia i stosowane praktyki są zgodne z art. 81 Traktatu oraz w razie konieczności na ich zmianę. Z uwagi na fakt, że rozporządzenie (EWG) nr 1617/93 już wygasło, konieczne jest przyjęcie na przejściowy nowy rozporządzenia o grupowym wyłączeniu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 374 z 31.12.1987, str. 9. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 1).

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 42 z 18.2.2006, str. 15.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 1).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 155 z 26.6.1993, str. 18. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 2003 r.

- (8) Porozumienia w sprawie przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz rozkładów lotów dla portów lotniczych mogą przyczynić się lepszemu wykorzystaniu przepustowości portów lotniczych i przestrzeni powietrznej, ułatwić kontrolę ruchu powietrznego i zapewnić sprawną obsługę lotów z portu lotniczego. Aby nie ograniczyć konkurencji, musi zostać zachowany także dostęp do portów lotniczych o dużym natężeniu ruchu. W celu zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i przejrzystości porozumienia w tej kwestii mogą być dopuszczone jedynie w tym przypadku, gdy wszyscy zainteresowani przewoźnicy lotniczy będą dopuszczeni do udziału w negocjacjach i jeśli przydział dokonywany jest w sposób przejrzysty w oparciu o zasadę niedyskryminacji.
- (9) Grupowe wyłączenie w odniesieniu do konsultacji w sprawie przydziału czasu na start lub lądowanie oraz rozkładów lotów dla portów lotniczych powinno zostać przyznane do dnia 31 grudnia 2006 r., jeśli konsultacje dotyczą połączeń lotniczych, których port wyjściowy lub port docelowy znajduje się na terenie Wspólnoty. Po dniu 31 grudnia 2006 r. linie lotnicze powinny same ocenić, czy porozumienia między przedsiębiorstwami i ich wspólne praktyki uzgodnione oraz decyzje związków przedsiębiorstw wchodzące w zakres art. 81 ust. 1 Traktatu spełniają warunki art. 81 ust. 3. Ocena powinna uwzględniać między innymi to, czy wszyscy zainteresowani przewoźnicy lotniczy mogą brać udział w konsultacjach w sprawie przydziału czasu na start lub lądowanie oraz rozkładów lotów dla portów lotniczych oraz czy konsultacje te są prowadzone w oparciu o zasadę niedyskryminacji i w sposób przejrzysty. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty <sup>(1)</sup>.
- (10) Konsultacje w sprawie taryf pasażerskich mogą przyczynić się do powszechnego przyjęcia ustalonych między liniami taryf pasażerskich, z korzyścią zarówno dla przewoźników, jak i użytkowników transportu lotniczego. Jednakże uzgodnienia nie będą wykraczać poza zakres celu, jakim jest ułatwienie stosowania systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi (*interlining*).
- (11) Wynik konsultacji rozpoczętych przez Komisję w czerwcu 2004 r. w sprawie przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 1617/93 wskazuje na to, że rynek transportu lotniczego w obrębie Wspólnoty rozwijał się w sposób, który w coraz mniejszym stopniu pozwala na zapewnienie zgodności konsultacji w sprawie taryf ze wszystkimi kryteriami zawartymi w art. 81 ust. 3 Traktatu.
- (12) Grupowe wyłączenie w odniesieniu do konsultacji w sprawie taryf za przewóz pasażerów i ich bagażu w ramach rejsowych połączeń lotniczych pomiędzy portami lotniczymi znajdującymi się na terenie Wspólnoty powinno zostać przyznane do dnia 31 grudnia 2006 r. Po upływie tego terminu linie lotnicze powinny same ocenić, czy porozumienia między przedsiębiorstwami i ich wspólne praktyki uzgodnione oraz decyzje związków przedsiębiorstw objęte art. 81 ust. 1 Traktatu spełniają warunki art. 81 ust. 3 Traktatu.
- (13) Z dniem 1 maja 2004 r. Komisja została upoważniona na mocy rozporządzenia do stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu w odniesieniu do połączeń lotniczych na trasach między Wspólnotą a krajami trzecimi oraz na trasach pomiędzy portami lotniczymi na terenie Wspólnoty.
- (14) W przeciwieństwie do ruchu powietrznego wewnątrz Wspólnoty, połączenia lotnicze pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi są na ogół regulowane w ramach porozumień dwustronnych dotyczących usług lotniczych. Porozumienia te znacznie różnią się między sobą pod względem charakteru i poziomu szczegółowości wymogów regulacyjnych. Bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego, przy uwzględnieniu rozporządzenia (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi <sup>(2)</sup>, cechą wspólną umów dotyczących usług lotniczych jest ograniczanie i/lub regulowanie dostępu do rynku i/lub określanie cen, co może wpływać hamująco na konkurencję między przewoźnikami lotniczymi na trasach pomiędzy Wspólnotą a krajami trzecimi. Cechą wspólną umów dotyczących usług lotniczych jest ponadto ograniczanie możliwości przewoźników do przystąpienia do umów o wzajemnej współpracy, które oferują użytkownikom alternatywę do systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi w ramach Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA).
- (15) Ilość podróży pasażerskich z przesiadką na trasach między Wspólnotą a krajami trzecimi jest znacznie większa niż w przypadku lotów międzynarodowych w ramach Wspólnoty. Stąd też korzyści dla pasażerów wynikające z systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi na trasach pomiędzy Wspólnotą a krajami trzecimi powinny być większe.
- (16) Można zakładać z dużą dozą pewności, że konsultacje w sprawie taryf za przewóz pasażerów i ich bagażu w przypadku rejsowych połączeń lotniczych pomiędzy portami na terenie Wspólnoty a portami w krajach trzecich spełniają obecnie warunki art. 81 ust. 3 Traktatu. Jednakże rynek transportu lotniczego rozwija się niezwykle szybko. Dlatego w przypadku tego rodzaju konsultacji należy przyznać krótkie wyłączenie grupowe obowiązujące do dnia 31 października 2007 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 14 z 22.1.1993, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 50).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 7.

- (17) Właściwe organy w Stanach Zjednoczonych Ameryki i Australii dokonują przeglądu swojej polityki antymonopolowej w odniesieniu do porozumień w sprawie taryf pasażerskich w ramach IATA. Przeglądy te powinny zostać zakończone do czerwca 2007 r. Wskazane zatem jest, aby Komisja poddała do tego czasu przeglądowi wyłączenie grupowe dotyczące porozumień w sprawie taryf pasażerskich na trasach pomiędzy Wspólnotą a tymi krajami.
- (18) Na użytek Komisji należy gromadzić dane na temat względnego stosowania taryf pasażerskich ustalonych w ramach konsultacji oraz ich względnego znaczenia dla rzeczywistej akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi na trasach pomiędzy Wspólnotą a krajami trzecimi. Wspomniane dane powinny umożliwić Komisji dokonanie lepszej oceny skutków ograniczeń regulacyjnych wynikających z porozumień dwustronnych dotyczących usług lotniczych. Począwszy od dnia 1 maja 2004 r., przewoźnicy lotniczy biorący udział w konsultacjach powinni w odniesieniu do każdego sezonu IATA gromadzić dane dla wszystkich grup cen biletów, co do których uzgodnione zostały ceny biletów w ramach systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi.
- (19) Zgodnie z art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3976/87 niniejsze rozporządzenie powinno stosować się ze skutkiem wstecznym do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych, które istniały w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zakładając, że spełniają one warunki do zastosowania wyłączenia określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (20) Prawo wspólnotowe w dziedzinie lotnictwa cywilnego, odnoszące się do rynku wewnętrznego, zostało na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym rozszerzone do obszaru obejmującego teren Wspólnoty oraz Norwegię, Islandię i Liechtenstein. Dlatego loty pomiędzy Wspólnotą a Norwegią, Islandią i Liechtensteinem powinny być traktowane tak samo jak loty wewnątrz Wspólnoty. Na mocy decyzji Wspólnego Komitetu EOG rozszerzono zakres prawodawstwa wspólnotowego na obszar objęty Porozumieniem EOG. Do celów niniejszego rozporządzenia powinno się jednak ustalić, że wyłączenie grupowe przewidziane w odniesieniu do lotów poza Wspólnotą nie dotyczy lotów pomiędzy portami we Wspólnocie i portami w Norwegii, Islandii i Liechtensteinie.
- (21) Na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego<sup>(1)</sup> rozszerzono zakres prawodawstwa wspólnotowego w zakresie lotnictwa cywilnego istotnego dla rynku wewnętrznego na obszar Wspólnoty i Szwajcarii. Zatem tak długo jak to porozumienie będzie obowiązywało, loty pomiędzy Wspólnotą a Szwajcarią powinny być traktowane tak samo jak loty wewnątrz Wspólnoty. Na mocy decyzji Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy porozumienia prawodawstwo wspólnotowe obejmuje obszar, którego dotyczy porozumienie. Do celów niniejszego rozporządzenia należy jednak ustalić, że wyłączenie grupowe przewidziane w odniesieniu do połączeń między Wspólnotą a krajami trzecimi nie dotyczy lotów pomiędzy portami we Wspólnocie i portami w Szwajcarii.
- (22) Rozporządzenie to pozostaje bez uszczerbku dla stosowania art. 82 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### Wyłączenia

Zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia, niniejszym stwierdza się, że art. 81 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do porozumień między przedsiębiorstwami w sektorze transportu lotniczego, decyzji związków takich przedsiębiorstw i praktyk uzgodnionych między takimi przedsiębiorstwami, które mają na celu realizację jednego lub większej ilości poniższych założeń:

- a) prowadzenie konsultacji w sprawie przydziału czasu na start lub lądowanie oraz rozkładów lotów dla portów lotniczych, jeśli dotyczą połączeń lotniczych, których port wyjściowy lub port docelowy znajduje się na terenie Wspólnoty;
- b) prowadzenie konsultacji w sprawie taryf za przewóz pasażerów i ich bagażu w ramach rejsowych połączeń lotniczych pomiędzy portami na terenie Wspólnoty, z jednej strony, a portami w Szwajcarii, Norwegii, Islandii lub Liechtensteinie, z drugiej strony;
- c) prowadzenie konsultacji w sprawie taryf za przewóz pasażerów i ich bagażu w ramach rejsowych połączeń lotniczych między portami na terenie Wspólnoty, z jednej strony, a portami w Australii i Stanach Zjednoczonych Ameryki, z drugiej strony;
- d) prowadzenie konsultacji w sprawie taryf za przewóz pasażerów i ich bagażu w ramach rejsowych połączeń lotniczych między portami na terenie Wspólnoty, z jednej strony, a portami w krajach trzecich innych niż te, o których mowa w pkt b) i c), z drugiej strony.

<sup>(1)</sup> Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (Dz.U. L 114 z 30.4.2002, str. 73).

## Artykuł 2

**Przydział czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz rozkłady lotów dla portów lotniczych**

1. Artykuł 1 lit. a) stosuje się tylko wtedy, gdy spełnione są następujące warunki:

- a) konsultacje są dostępne dla wszystkich przewoźników lotniczych wyrażających zainteresowanie przydziałami czasu na start lub lądowanie, które są przedmiotem konsultacji;
- b) zasady pierwszeństwa są ustalane i stosowane bez dyskryminacji, bezpośredniej lub pośredniej, na podstawie tożsamości, przynależności państwowej przewoźnika lub kategorii świadczonych usług, które uwzględniają ograniczenia lub zasady podziału w ruchu lotniczym ustanowione przez właściwe organy krajowe lub międzynarodowe i biorą pod uwagę interesy podróżnych i portów lotniczych; z zastrzeżeniem pkt c) takie zasady pierwszeństwa mogą uwzględniać prawa nabyte przez przewoźników w wyniku uprzedniego korzystania z danych przydziałów czasu na start lub lądowanie w analogicznym sezonie;
- c) czas przydzielony na start lub lądowanie nowym przewoźnikom, określonym w art. 2 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 95/93, jest następujący:
  - i) w ramach portów lotniczych Wspólnoty 50 % nowoutworzonych lub nieużywanych przydziałów czasu na start lub lądowanie bądź takich, które zostały zwolnione przez przewoźnika w trakcie lub z końcem sezonu albo stały się dostępne w inny sposób, aby pozwolić w ten sposób nowym przewoźnikom efektywnie konkurować z uznanymi przewoźnikami na trasach z danego portu lotniczego lub do niego; przydział dla nowych przewoźników może być mniejszy niż 50 %, jeżeli wnioski od nowych przewoźników stanowią poniżej 50 % wszystkich wniosków o takie nowe przydziały czasu na start lub lądowanie;
  - ii) w ramach portów lotniczych na terenie krajów trzecich odpowiednią część przydziałów czasu na start lub lądowanie, aby zapewnić im dostęp do portów lotniczych o dużym natężeniu ruchu na trasach między tymi portami a portami na terenie Wspólnoty;
- d) ustanowione zasady pierwszeństwa udostępnia się na żądanie każdej zainteresowanej stronie;
- e) przewoźnicy lotniczy uczestniczący w konsultacjach mają dostęp, najpóźniej w czasie trwania konsultacji, do informacji w sprawie:
  - i) zwyczajowego przydziału czasu na start lub lądowanie dla poszczególnych przewoźników, w porządku chronologicznym, dla wszystkich przewoźników korzystających z portu lotniczego;

- ii) wniosków o przydział czasu na start lub lądowanie (wstępnie) złożonych przez przewoźników, w porządku chronologicznym dla wszystkich przewoźników;
  - iii) przydziałów czasu na start lub lądowanie przyznanych przewoźnikom, a także osobnego wykazu niezrealizowanych wniosków o przydział w porządku chronologicznym, w odniesieniu do wszystkich przewoźników;
  - iv) dostępnych jeszcze przydziałów czasu na start lub lądowanie;
  - v) wszelkich szczegółów dotyczących kryteriów stosowanych przy przydziale;
- f) jeżeli wniosek o przydział czasu na start lub lądowanie nie zostanie uwzględniony, przewoźnikowi należy podać powody takiej decyzji.

2. Komisja i zainteresowane państwa członkowskie są uprawnione do wysyłania obserwatorów na konsultacje w sprawie przydziału czasu na start lub lądowanie oraz rozkładów lotów dla portów lotniczych odbywające się na forum wielostronnym przed każdym sezonem. W tym celu przewoźnicy lotniczy powiadomią zainteresowane państwa członkowskie i Komisję o ich dacie, miejscu i przedmiocie w ten sam sposób, w jaki powiadamiani są uczestnicy konsultacji. Termin powiadomienia zainteresowanych państw członkowskich i Komisji nie może być krótszy niż 10 dni przed rozpoczęciem konsultacji.

Powiadomić należy:

- a) zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z procedurami ustanowionymi przez właściwe organy tych państw członkowskich;
- b) Komisję, zgodnie z procedurami, które zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

## Artykuł 3

**Konsultacje w sprawie taryf pasażerskich**

1. Artykuł 1 lit. b), c) i d) stosuje się tylko wtedy, gdy spełnione są następujące kryteria:

- a) uczestnicy konsultacji omawiają jedynie ceny biletów lotniczych, które użytkownicy transportu lotniczego płacą bezpośrednio uczestniczącemu przewoźnikowi lub jego autoryzowanym przedstawicielom za wykonanie usługi w zakresie przewozu pasażerów w ramach połączenia rejsowego, a także warunki dotyczące wspomnianych taryf pasażerskich; konsultacje te nie wykraczają poza zakres, dla którego odnośne taryfy mają zostać ustalone;

- b) wynikiem konsultacji ma być wzajemna akceptacja biletów między przewoźnikami lotniczymi, tzn. użytkownicy transportu lotniczego, stosownie do typów tariff pasażerskich oraz sezonów będących przedmiotem konsultacji, mają możliwość:
- i) zebrania na jednym bilecie połączenia, które było przedmiotem konsultacji, z innymi połączeniami na tej samej trasie lub trasach łączących obsługiwanych przez innych przewoźników lotniczych, przy czym stosowne tariffy pasażerskie i warunki są określone przez linię lotniczą (lub linie lotnicze) dokonującą przewozu; oraz
  - ii) na ile pozwalają na to warunki pierwotnej rezerwacji, dokonywania zmian rezerwacji połączenia podlegającego konsultacjom na połączenie na tej samej trasie, obsługiwane przez innego przewoźnika lotniczego, zgodnie z tariffami pasażerskimi oraz na warunkach stosowanych przez tego innego przewoźnika;
- c) przewoźnik lotniczy ma prawo odmówić dokonania łączenia i zmiany rezerwacji z obiektywnych i niedyskryminujących przyczyn natury technicznej bądź handlowej, zwłaszcza w przypadku, gdy przewoźnik dokonujący przewozu zgłasza zastrzeżenia odnośnie do zdolności kredytowej przewoźnika pobierającego opłatę za przewóz; w tym przypadku przewoźnik lotniczy musi być o tym poinformowany na piśmie;
- d) tariffy pasażerskie podlegające konsultacjom są stosowane przez uczestniczących w nich przewoźników lotniczych w sposób niedyskryminujący ze względu na przynależność narodową lub miejsce zamieszkania pasażerów;
- e) uczestnictwo w konsultacjach jest dobrowolne i otwarte dla każdego przewoźnika lotniczego, który obsługuje lub zamierza obsługiwać połączenia na omawianej trasie;
- f) konsultacje nie są wiążące dla uczestników, tzn. po konsultacjach uczestnicy zachowują prawo do niezależnych działań w zakresie tariff pasażerskich;
- g) konsultacje nie prowadzą do porozumienia odnośnie do prowizji przedstawicieli ani innych części omawianych tariff.
2. Przewoźnicy lotniczy biorący udział w konsultacjach w sprawie tariff pasażerskich dotyczących rejsowych połączeń lotniczych między portami na terenie Wspólnoty a portami w krajach trzecich, innymi niż wymienione w art. 1 lit. b), gromadzą dane odnośnie do:
- a) liczby biletów wystawionych według tariff ustalonych w ramach przedmiotowych konsultacji jako ogólnej liczby biletów wystawionych na przelot między Wspólnotą a krajami trzecimi, innymi niż wymienione w art. 1 lit. b);
  - b) zakresu, w jakim bilety według tariff ustalonych w ramach przedmiotowych konsultacji są wystawiane na przelot w ramach połączenia, w którym pasażer korzysta z systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi;
  - c) zakresu, w jakim bilety, których nie dotyczą tariffy ustalone w ramach przedmiotowych konsultacji, są wystawiane na przelot w ramach połączenia, w którym pasażer korzysta z systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi.
- Dane są gromadzone dla wszystkich rodzajów biletów i stawek będących przedmiotem konsultacji. Dane umożliwiają rozróżnienie między różnymi formami współpracy między przewoźnikami lotniczymi, pozwalającymi pasażerom na łączenie na jednym bilecie usług świadczonych przez więcej niż jednego przewoźnika. Gromadzone dane są przedstawiane Komisji przez zainteresowanego przewoźnika lub w jego imieniu za każdy sezon IATA, począwszy od dnia 1 maja 2004 r. Dane mogą być udostępnione właściwym władzom państw członkowskich.
3. Komisja i zainteresowane państwa członkowskie są uprawnione do wysyłania obserwatorów na konsultacje dotyczące tariff. W tym celu przewoźnicy lotniczy powiadomią zainteresowane państwa członkowskie i Komisję o ich dacie, miejscu i przedmiocie w ten sam sposób, w jaki powiadamiani są uczestnicy konsultacji. Zainteresowane państwa członkowskie oraz Komisję powiadamia się w terminie nie krótszym niż 10 dni.
- Powiadomić należy:
- a) zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z procedurami ustanowionymi przez właściwe organy tych państw członkowskich;

b) Komisję, zgodnie z procedurami, które zostaną opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Oдноśni przewoźnicy lotniczy lub przedstawiciel działający w ich imieniu przedkładają Komisji pełne sprawozdanie w sprawie konsultacji w tym samym terminie co uczestnikom konsultacji, nie później jednak niż sześć tygodni po ich zakończeniu.

#### Artykuł 4

#### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Wyłączenia przyznane zgodnie z art. 1 lit. a) i b) obowiązują do dnia 31 grudnia 2006 r.

Wyłączenia przyznane zgodnie z art. 1 lit. c) obowiązują do dnia 30 czerwca 2007 r.

Wyłączenia przyznane zgodnie z art. 1 lit. d) obowiązują do dnia 31 października 2007 r.

Niniejsze rozporządzenie obowiązuje z mocą wsteczną w odniesieniu do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych istniejących w dniu jego wejścia w życie, ze skutkiem od momentu spełnienia warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 28 września 2006 r.

W imieniu Komisji

Neelie KROES

Członek Komisji