

**Zawiadomienie zgodnie z art. 5 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3976/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 traktatu WE do pewnych grup porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu lotniczego**

(2006/C 42/05)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Zgodnie z art. 5 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3976/87 Komisja zwraca się do zainteresowanych stron o nadsyłanie uwag dotyczących załączonego projektu rozporządzenia Komisji (WE) w sprawie zastosowania art. 81 ust. 3 traktatu wobec grup porozumień w dziedzinie transportu powietrznego w ciągu jednego miesiąca od publikacji niniejszego zawiadomienia na adres jednostki D2 w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Unit D2, Office J70 2/55  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Brussels  
Faks: (32-2) 295 01 28  
E-mail: comp-revision-1617-93@cec.eu.int

**Projekt**

**Rozporządzenie Komisji w sprawie zastosowania art. 81 ust. 3 traktatu wobec pewnych grup 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 grup porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu lotniczego<sup>(1)</sup>, a szczególnie jego art. 2,

po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia,

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>(2)</sup>.
- (2) Rozporządzenie (WE) 1/2003 przewiduje, że porozumienia objęte art. 81 ust. 1 spełniające warunki art. 81 ust. 3 Traktatu 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, rozporządzeniem 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

<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. 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.)

przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych<sup>(1)</sup> zostało postanowione, 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 dotychczasowej formie czy też rozszerzyć jego zakres. Komisja otrzymała odpowiedzi od państw członkowskich, linii lotniczych, agentów biur podróży oraz grup konsumentskich.
- (7) W świetle wyników konsultacji oraz wprowadzonego na mocy rozporządzenia (WE) 1/2003 bezpośrednio stosowanego systemu wyłączenia nie ma wystarczających podstaw, aby nadal twierdzić na mocy rozporządzenia, że przepisy art. 81 ust. 1 nie stosują 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) 1617/93 już wygasło, konieczne jest przyjęcie na okres przejściowy nowego rozporządzenia o grupowym wyłączeniu.
- (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 przestrzni 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 upływie tego terminu, w świetle powyższych rozważań, linie lotnicze powinny same ocenić, czy porozumienia między przedsiębiorstwami i ich wspólne praktyki uzgodnione oraz decyzje związków przedsiębiorstw wchodzące w zakres art. 81 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.

- (10) Konsultacje w sprawie taryf pasażerskich mogą przyczynić się do powszechnego przyjęcia ustalonych między liniami cen biletów i stawek, 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 rozwinał 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 nie tylko na trasach pomiędzy portami lotniczymi na terenie Wspólnoty, ale także na trasach między Wspólnotą a krajami trzecimi.
- (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 IATA.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 155 z 26.6.1993, str. 18. Rozporządzenie zmienione ostatnio Aktem Przystąpienia z 2003 r.

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

- (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 warunki art. 81 ust. 3 traktatu. Dlatego w przypadku tego rodzaju konsultacji należy przyznać wyłączenie grupowe obowiązujące do dnia 30 czerwca 2008 r.
- (17) 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. Przewoźnicy lotniczy biorący udział w konsultacjach powinni w odniesieniu do każdego sezonu IATA, począwszy od dnia 1 lipca 2006 r., gromadzić dane dla wszystkich grup cen biletów, co do których uzgodnione zostały ceny biletów w ramach systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi.
- (18) 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.
- (19) Prawo wspólnotowe w dziedzinie lotnictwa cywilnego odnoszące się do rynku wewnętrznego zostało na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym<sup>(1)</sup> rozszerzone do obszaru obejmującego teren Wspólnoty oraz Norwegię, Islandię i Liechtenstein. Dlatego do celów stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia loty pomiędzy Wspólnotą a Norwegią, Islandią i Liechtensteinem powinny być traktowane tak samo jak loty wewnątrz Wspólnoty.
- (20) Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską<sup>(2)</sup> w sprawie transportu lotniczego ujedynolica przepisy odnoszące się do międzynarodowego lotnictwa cywilnego w ramach obszaru obejmującego Wspólnotę i Szwajcarię. Do celów stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, tak długo jak to rozporządzenie

będzie obowiązywało, loty pomiędzy Wspólnotą a Szwajcarią powinny być traktowane tak samo jak loty wewnątrz Wspólnoty.

- (21) 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:

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

#### 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:

- konsultacje w sprawie przydziału czasu na start lub lądowanie i rozkładów lotów dla portów lotniczych są dostępne dla wszystkich przewoźników lotniczych wyrażających zainteresowanie przydziałami czasu na start lub lądowanie, które są przedmiotem konsultacji;
- zasady pierwszeństwa są ustalane i stosowane bez dyskryminacji, tzn. nie mają ani bezpośredniego, ani pośredniego związku z tożsamością lub narodowością przewoźnika, ani też kategorią świadczonych usług; uwzględniają ograniczenia lub zasady podziału w ruchu lotniczym ustanowione przez właściwe organy krajowe lub międzynarodowe i biorą pod uwagę interesy podróżnych i portów lotniczych;

<sup>(1)</sup> Porozumienie między Wspólnotami Europejskimi, ich Państwami Członkowskimi a Republiką Austrii, Republiką Finlandii, Republiką Islandii, Księstwem Liechtensteinu, Królestwem Norwegii i Królestwem Szwecji w sprawie Europejskiego Obszaru Gospodarczego, Dz.U. L 1, 3.1.1994, str. 1, ostatnio zmienione decyzją nr 87/2005 Wspólnego Komitetu EOG z dnia 10 czerwca 2005 r. zmieniającą załącznik XXII (Prawo spółek) do porozumienia EOG, Dz.U. L 268 z 13.10.2003, str. 23.

<sup>(2)</sup> Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, Dz.U. L 114 z 30.4.2002, str. 73.



- c) zasady pierwszeństwa mogą uwzględniać prawa nabyte przez przewoźników w wyniku uprzedniego korzystania z danych przydziałów czasu na start lub lądowanie w analogicznym sezonie; nowym przewoźnikom, przedstawionym w art. 2 lit. b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93<sup>(1)</sup>, przydziela się jednak 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; nowym przewoźnikom przydziela się 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;
- d) ustanowione zasady pierwszeństwa udostępnia się na żądanie każdej zainteresowanej stronie;
- e) przewoźnicy lotniczy uczestniczący w konsultacjach mają dostęp, najpóźniej w czasie ich trwania, do informacji w sprawie:
- zwyczajowego przydziału czasu na start lub lądowanie dla poszczególnych linii lotniczych, w porządku chronologicznym, dla wszystkich przewoźników korzystających z portu lotniczego;
  - wniosek o przydział czasu na start lub lądowanie (wstępnie) złożonych przez przewoźników, w porządku chronologicznym dla wszystkich przewoźników;
  - przydziałów czasu na start lub lądowanie przyznanym przewoźnikom, a także osobnego wykazu niezrealizowanych wniosków o przydział — w porządku chronologicznym i według przewoźników;
  - dostępnych jeszcze przydziałów czasu na start lub lądowanie;
  - 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 powiadomiani są uczestnicy konsultacji, jednak w terminie nie krótszym niż na 10 dni przed ich rozpoczęciem.

Powiadomić należy:

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 14 z 22.1.1993, str. 1, zmienione ostatnio rozporządzeniem (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 1 z 4.9.2003, str. 1).

- 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) i c) stosuje się tylko wtedy, gdy spełnione są następujące kryteria:
- uczestnicy mają omawiać 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 cen i stawek; konsultacje te nie wykraczają poza zakres, dla którego odnośne taryfy mają zostać ustalone;
  - wynikiem konsultacji ma być wzajemna akceptacja biletów między przewoźnikami lotniczymi, tzn. użytkownicy transportu lotniczego, stosownie do typów biletów lotniczych lub stawek oraz sezonów będących przedmiotem konsultacji, muszą mieć możliwość:
    - zebrania na jednym dokumencie podróży połączenia, które było przedmiotem konsultacji, z innymi połączeniami na tej samej trasie lub trasach łączących obsługiwanych przez innych przewoźników lotniczych, przy czym stosowne ceny biletów, stawki i warunki są określone przez linię lotniczą (lub linie lotnicze) dokonującą przewozu and
    - na ile pozwalają na to warunki pierwotnej rezerwacji, dokonywanie zmian rezerwacji połączenia podlegającego konsultacjom na połączenie na tej samej trasie, obsługiwane przez innego przewoźnika lotniczego, zgodnie z cenami biletów i stawek oraz na warunkach stosowanych przez tego innego przewoźnika;
  - przewoźnik lotniczy musi mieć możliwość odmowy 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
  - taryfy pasażerskie podlegające konsultacjom mają być stosowane przez uczestniczących w nich przewoźników lotniczych w sposób niedyskryminujący ze względu na przynależność narodową lub miejsce zamieszkania pasażerów;
  - uczestnictwo w konsultacjach musi być dobrowolne i otwarte dla każdego przewoźnika lotniczego, który obsługuje lub zamierza obsługiwać połączenia na omawianej trasie;

- f) konsultacje nie mogą być wiążące dla uczestników, tzn. po konsultacjach uczestnicy muszą zachować prawo do niezależnych działań w zakresie taryf pasażerskich;
- g) konsultacje nie mogą prowadzić do porozumienia odnośnie do prowizji przedstawicieli ani innych części omawianych taryf;
- h) w przypadkach gdy należy zgłaszać taryfikację, każdy uczestnik indywidualnie ma zgłosić właściwym organom poszczególne taryfy, które nie były przedmiotem konsultacji; przy dokonywaniu tego musi mieć on możliwość działania osobiście lub za pośrednictwem przedstawiciela zgłaszającego bądź generalnego przedstawiciela handlowego.

2. Od dnia 1 lipca 2006 r. przewoźnicy lotniczy biorący udział w konsultacjach w sprawie taryf pasażerskich dotyczących rejsowych połączeń lotniczych między portami na terenie Wspólnoty a portami w krajach trzecich gromadzą dane odnośnie do:

- i) liczby biletów wystawionych według taryf ustalonych w ramach przedmiotowych konsultacji jako ogólnej liczby biletów wystawionych na połączenia między Wspólnotą Europejską a krajami trzecimi;
- ii) zakresu, w jakim bilety według taryf ustalonych w ramach przedmiotowych konsultacji są rzeczywiście wykorzystywane w systemie akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi;
- iii) zakresu, w jakim bilety, które nie są według taryf ustalonych w ramach przedmiotowych konsultacji, są rzeczywiście wykorzystywane w systemie akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi.

Dane są gromadzone dla wszystkich grup cen biletów, w których uzgodnione są ceny biletów w ramach systemu akceptacji biletów między przewoźnikami lotniczymi. Gromadzone dane są przedstawiane Komisji przez zainteresowanego przewoźnika lub w jego imieniu co sześć miesięcy.

3. Komisja i zainteresowane państwa członkowskie są uprawnione do wysyłania obserwatorów na konsultacje dotyczące taryf. 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, jednak w terminie nie krótszym niż na 10 dni przed ich rozpoczęciem.

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;

Odnośni 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 [...] 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 2008 r.

Z dniem wejścia w życie niniejsze rozporządzenie obowiązuje z mocą wsteczną w odniesieniu do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych istniejących w odnośnym dniu, od momentu spełnienia warunków stosowania niniejszego rozporządzenia.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia [...]

W imieniu Komisji

Członek Komisji

---