Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

REGLAMENTO (CEE) Nº 1617/93 DE LA COMISIÓN

de 25 de junio de 1993

relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de horarios, la utilización conjunta de líneas, las consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros y mercancías en los servicios aéreos regulares y la asignación de períodos horarios en los aeropuertos

(DO L 155 de 26.6.1993, p. 18)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**A1**	Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia	C 241	21	29.8.1994
	(adaptada por Decisión 95/1/CE, Euratom, CECA del Consejo)	L 1	1	1.1.1995

▼B

REGLAMENTO (CEE) Nº 1617/93 DE LA COMISIÓN

de 25 de junio de 1993

relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de horarios, la utilización conjunta de líneas, las consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros y mercancías en los servicios aéreos regulares y la asignación de períodos horarios en los aeropuertos

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo [1], cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 2411/92 [2], y, en particular, su artículo 2,

Previa publicación del proyecto del presente Reglamento [3],

Previa consulta al Comité consultivo sobre acuerdos y posiciones dominantes en el sector del transporte aéreo,

Considerando lo siguiente:

(1) En virtud del Reglamento (CEE) nº 3976/87, la Comisión está facultada para aplicar, mediante Reglamento, el apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas relacionados directa o indirectamente con la prestación de servicios de transporte aéreo;

(2) Los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de horarios, la utilización conjunta de líneas o las consultas sobre tarifas y la asignación de períodos horarios pueden restringir la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros;

(3) La planificación conjunta y la coordinación de horarios en un servicio aéreo puede contribuir a mantener el servicio en las franjas horarias, temporadas y rutas menos concurridas y favorecer transbordos dentro de un mismo aeropuerto, con el consiguiente beneficio para los usuarios del transporte aéreo. No obstante, las cláusulas sobre vuelos suplementarios no deben exigir la aprobación de las otras partes ni contener penalizaciones financieras. Asimismo, las partes deberán estar autorizadas a retirarse del acuerdo, con un preaviso razonablemente corto;

(4) Los acuerdos con arreglo a los cuales una compañía aérea pequeña recibe apoyo financiero y comercial de otra compañía aérea, pueden permitir a aquélla prestar servicios aéreos en rutas nuevas o menos concurridas. No obstante, para evitar restricciones que no sean indispensables para el logro de este objetivo, la duración de la utilización conjunta debe limitarse al tiempo necesario para adquirir una posición comercial suficiente. La exención por categorías no debe concederse a aquella utilización conjunta en la que cabría razonablemente esperar que las dos partes pudieran explotar el servico aéreo de forma independiente. Estas condiciones se entiende sin perjuicio de la posibilidad de presentar, en su caso, con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo [4], cuya última

(1) DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 9.
(2) DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 19.
(3) DO nº C 253 de 30. 9. 1992, p. 5.
(4) DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.

▼B

modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 2410/92 [1], una exención individual si no se cumplen las condiciones o si las partes precisan ampliar la duración de la utilización conjunta. En particular, una exención individual puede justificarse si las partes desean, mediante una utilización conjunta, aprovecharse de las oportunidades de acceso al mercado que ofrece el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo [2] en rutas que no sean nuevas ni menos concurridas; pero que cumplan, por otra parte, las condiciones establecidas en el presente Reglamento;

(5) Las consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías pueden contribuir a la aceptación generalizada de tarifas que favorezcan el «interlining», en beneficio tanto de las compañías aéreas como de los usuarios. No obstante, las consultas no deberán perseguir otro fin que no sea facilitar el «interlining». El Reglamento (CEE) nº 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos [3] se basa en el principio de libre fijación de precios, por lo que las posibilidades la competencia de precios en el sector del transporte aéreo son mayores. Así, pues, esas consultas no pueden tener por efecto eliminar la competencia. Por lo tanto, pueden autorizarse por el momento las consultas entre compañías aéreas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías, siempre que se limiten a tarifas que favorezcan un «interlining» efectivo, que la participación en las mismas sea facultativa, no conduzcan a un acuerdo sobre tarifas o condiciones afines, la Comisión y los Estados miembros interesados, en aras de una mayor transparencia, puedan participar en dichas consultas en calidad de observadores, y las compañías aéreas que participen en el sistema de consultas estén obligadas a «interlining» con las demás compañías aéreas interesadas, aplicando las tarifas que aplique la compañía aérea para la categoría de tarifas de discusión.

La Comisión reexaminará los efectos de las consultas en materia de tarifas sobre la competencia en los precios, a la luz de la aplicación del Reglamento (CEE) nº 2409/92 y del desarrollo del sector del transporte aéreo en la Comunidad, y podrá introducir las modificaciones necesarias en dicha exención durante el período de validez de la misma;

(6) Los acuerdos de asignación de períodos horarios en los aeropuertos y de fijación de horarios pueden mejorar la utilización de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo, facilitar el control del tráfico aéreo y contribuir a ampliar la oferta de servicios de transporte aéreo desde el aeropuerto. No obstante, para que se mantenga la competencia, debe seguir siendo posible el acceso a los aeropuertos congestionados. Para proporcionar un grado satisfactorio de seguridad y transparencia, dichos acuerdos sólo podrán aceptarse si todas las compañías aéreas interesadas pueden participar en las negociaciones y si la asignación se hace de forma no discriminatoria transparente;

(7) Con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3976/87, el presente Reglamento debe aplicarse con efecto retroactivo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de entrada en vigor del mismo, siempre que se cumplan las condiciones para la exención previstas en el presente Reglamento;

(8) Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3976/87, el presente Reglamento deberá especificar las circunstancias en las que la Comisión podrá retirar a las empresas el beneficio de la exención por categoría;

(9) Los acuerdos exentos automáticamente en virtud del presente Reglamento no deben ser objeto de una solicitud de conformidad

(1) DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 18.
(2) DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.
(3) DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 15.

▼B

con los artículos 3 y 5 del Reglamento (CEE) nº 3975/87. No obstante, en caso de que existan serias dudas, las empresas pueden solicitar a la Comisión una declaración sobre la compatibilidad de sus acuerdos con el presente Reglamento;

(10) El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación del artículo 86 del Tratado,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

TÍTULO I

EXENCIÓN

Artículo 1

Con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado y con sujeción a las disposiciones del presente Reglamento, el apartado 1 del artículo 85 se declara inaplicable a los acuerdos entre compañías de transporte aéreo, a las decisiones de asociaciones de dichas compañías aéreas y a las prácticas concertadas entre tales compañías aéreas que se propongan uno o varios de los objetivos siguientes:

— la planificación conjunta y la coordinación de un horario de servicio aéreo entre aeropuertos de la Comunidad;

— la utilización conjunta de un servicio aéreo regular, en una ruta nueva o de baja densidad entre aeropuertos de la Comunidad;

— la celebración de consultas sobre tarifas aplicables al transporte de pasajeros, con su equipaje, y al transporte de mercancías en servicios regulares entre aeropuertos de la Comunidad;

— la asignación de períodos horarios y la fijación de horarios en los aeropuertos en la medida en que se refieren a los servicios aéreos entre aeropuertos de la Comunidad.

TÍTULO II

DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 2

Disposiciones especiales aplicables a la planificación conjunta y a la coordinación de los horarios

La exención relativa a la planificación conjunta y la coordinación del horario de un servicio aéreo únicamente será aplicable cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) Dicha planificación y coordinación tiene por objeto:

   i) asegurar, mediante un acuerdo no vinculante, una oferta satisfactoria de servicios aéreos en horas del día o períodos de menor afluencia, o en rutas menos frecuentadas; o

   ii) fijar mediante un acuerdo vinculante, unos horarios que faciliten el transbordo «interlining» de pasajeros o mercancías entre los servicios ofrecidos por los participantes y proporcionar una capacidad mínima para estos horarios;

b) los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no incluyen disposiciones que puedan limitar, directa o indirectamente, las capacidades que deben proporcionar los participantes, o repartir las capacidades;

c) los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no impiden a las campañías aéreas que participen en una planificación y coordinación establecer servicios suplementarios sin penalización y sin necesidad del acuerdo de los demás participantes;

d) los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no impiden a las compañías aéreas participantes retirarse de la planificación y coordinación, para las temporadas siguientes, sin penalización alguna, mediante un preaviso exigido no a tres meses;

▼B

e) los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no tienen por objeto influir en los horarios de las compañías aéreas que no participen en ellos.

Artículo 3

Disposicionos especiales aplicables a la utilización conjunta de líneas

La exención relativa a la utilización conjunta de un servicio aéreo únicamente será aplicable cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) la utilización conjunta implica la participación de una compañía aérea en los costes e ingresos de otra para un servicio de transporte aéreo regular explotado por esta última;

b) i) no ha existido un servicio aéreo directo entre los dos aeropuertos de que se trate durante las cuatro temporadas de tráfico precendentes al inicio de la utilización conjunta,

ii) la capacidad en la ruta objeto de utilización conjunta no es superior a 30 000 plazas anuales en cada dirección; dicha capacidad puede duplicarse en rutas de más de 750 kilómetros, en las que ya exista como máximo dos servicios directos por día;

c) la compañía aérea que explota el servicio ofrece una capacidad, además del servicio aéreo explotado conjuntamente no superior a 90 000 plazas anuales en uno de los aeropuertos de que se trate;

d) los ingresos del transporte aéreo en el ámbito de aplicación geográfico del presente Reglamento que obtiene la compañía aérea que explota el servicio, así como los obtenidos por cualquier otra compañía aérea que directa o indirectamente tenga una participación de control en la compañía aérea que ofrece el servicio, no son superiores a 400 millones de ecus anuales;

e) no se impide a ninguna parte explotar servicios aéreos adicionales por su propia cuenta entre los dos aeropuertos de que se trate ni fijar independientemente las tarifas, capacidades y horarios de los mismos;

f) la duración de la utilización conjunta no es superior a tres años;

g) cada parte puede poner fin a su participación en la utilización conjunta mediante un preaviso no superior a tres meses y con efectos a finales de la temporada de tráfico.

Artículo 4

Disposiciones especiales aplicables a las consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías

1. La exención relativa a la celebración de consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías únicamente será aplicable cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) los participantes discuten únicamente las tarifas de transporte aéreo de pasajeros y de mercancías que los usuarios del transporte aéreo habrán de pagar directamente a una compañía aérea participante o a sus agentes autorizados, por el pasaje o por el transporte de carga en un vuelo regular de aeropuerto a aeropuerto, así como las condiciones relacionadas con estas tarifas. Las consultas no se refieren a las capacidades con respecto a las cuales serán aplicables dichas tarifas;

b) las consultas conducen al «interlining», es decir, que con relación a los tipos de tarifas y las temporadas objeto de las consultas, los usuarios de transporte aéreo deben poder:

i) combinar en un documento único de transporte el servicio objeto de las consultas con otros servicios en las mismas rutas o en otras de enlace explotadas por otras compañías aéreas, siendo fijadas las tarifas y condiciones por las compañías que realizan el transporte,

ii) en la medida en que lo permitan las condiciones de la reserva inicial, cambiar la reserva de un servicio objeto de consulta por

▼B

otro servicio en la misma ruta explotado por una compañía aérea diferente, con la tarifa y las condiciones aplicadas por esta compañía aérea, aunque la compañía aérea pueda denegar tales combinaciones y cambios de reserva por razones de orden técnico o comercial objetivas y no discriminatorias, en particular cuando la compañía aérea que realice el transporte dude de la solvencia de la compañía aérea que habría de percibir el pago del mismo; en ese caso deberá informarse a esta última por escrito;

c) las tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías objeto de consulta son aplicadas por las compañías aéreas participantes sin discriminación por razón de la nacionalidad o el lugar de residencia de los pasajeros o por razón del lugar de origen de las mercancías dentro de la Comunidad;

d) la participación en dichas consultas es voluntaria y estar abierta a cualquier compañía aérea que realice o proyecte realizar servicios aéreos directos o indirectos en la ruta de que se trate;

e) las consultas no son vinculantes para los participantes, es decir, que una vez efectuadas las consultas, los participantes conservan el derecho de actuar con independencia en lo que respecta a las tarifas de transporte de pasajeros y de mercancías;

f) las consultas no den lugar a un acuerdo sobre la remuneración de los agentes u otros elementos de las tarifas objeto de discusión;

g) cuando se exige el registro de las tarifas, los participantes depositan individualmente cada una de las tarifas que no sea objeto de consulta ante las autoridades competentes de los Estados miembros de que se trate, por si mismo o a través su de su agente encargado del depósito de su representante comercial.

2. a) La Comisión y los Estados miembros de que se trate deberán ser admitidos en calidad de observadores en las consultas sobre tarifas. A tal fin, las compañías aéreas deberán comunicar a los Estados miembros de que se trate y a la Comisión, con un mínimo de diez días de antelación, la fecha, el lugar y el objeto de las consultas que figuren en la notificación a los participantes;

b) la notificación deberá efectuarse:

i) por lo que respecta a los Estados miembros de que se trate, con arreglo al procedimiento que establecerán las autoridades competentes de dichos Estados,

ii) por lo que respecta a la Comisión, con arreglo a los procedimientos que se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*;

c) un informe completo de las consultas deberá ser presentado a la Comisión por las propias compañías aéreas implicadas o en su nombre, al mismo tiempo que a los participantes, a más tardar seis semanas después de que tuvieran lugar las consultas.

Artículo 5

Disposiciones especiales aplicables a la asignación de períodos horarios y a la fijación de horarios

1. La exención relativa a la asignación de períodos horarios y a la fijación de los horarios únicamente será aplicable cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) las consultas relativas a la asignación de períodos horarios y a la fijación de horarios están abiertas a todas las compañías aéreas que hayan manifestado su interés en los períodos horarios objeto de consulta;

b) las reglas de prioridad se establecen y aplican sin discriminación, es decir, sin relación directa o indirecta con la identidad o la nacionalidad de la compañía aérea o la categoría del servicio, tienen en cuenta las limitaciones y reglas de distribución del tráfico aéreo establecidas por las autoridades nacionales o internacionales y tienen debidamente en cuenta las necesidades de los viajeros y del

▼B

aeropuerto de que se trate. Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra d), dichas reglas de prioridad pueden tener en cuenta los derechos adquiridos por las compañías aéreas al haber utilizado un período horario determinado en la temporada anterior correspondiente;

c) las reglas de prioridad están a disposición de cualquier parte interesada que las solicite;

d) se asignán a los nuevos participantes, tal como se definen en la letra b) del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo [1], el 50 % de los períodos horarios creados, no utilizados o liberados por una compañía aérea durante una temporada o al final de la misma, o que queden disponibles por algún otro motivo, en la medida en que los nuevos participantes hayan presentado solicitudes de períodos horarios pendientes de tramitación;

e) las compañias aéreas que participan en las consultas tienen a caso, a más tardar en el momento de la consultas, a la información relativa a:

— una relación cronológica de los períodos horarios históricos de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto,

— los períodos horarios solicitados (solicitudes iniciciales por compañía y por orden cronológico respecto de todas las compañías aéreas,

— todos los períodos horarios asignados y las solicitudes pendientes de todas las compañías aéreas, por compañía y por orden cronológico respecto de todas las compañías aéreas,

— los períodos horarios aún disponibles,

— una explicación pormenorizada sobre los criterios utilizados para la asignación.

En caso de que no sea aceptada una solicitud de períodos horarios, la compañía aérea de que se rate tendrá derecho a conocer las razones que han motivado tal decisión.

2. a) La Comisión y los Estados miembros interesados deberán ser admitidos en calidad de observadores en las consultas relativas a la asignación de los períodos horarios y a la fijación de horarios en los aeropuertos en al marco de una reunión multilateral antes de cada temporada. A tal fin, las compañías aéreas deberán comunicar a los Estados miembros de que se trate y a la Comisión, con un mínimo de diez días de antelación, fecha, el lugar y el objeto de las consultas que figuren en la notificación de los participantes;

b) la notificación deberá efectuarse:

i) por lo que respecta a los Estados miembros de que se trate, con arreglo al procedimiento que establecerán las autoridades competentes de dichos Estados,

ii) por lo que respecta a la Comisión, con arreglo a los procedimientos que se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

TÍTULO III

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 6

Retirada de la exención por categorías

Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3976/87, la Comisión podrá retirar el beneficio de la exacción por categorías de conformidad con el presente Reglamento si comprobare que, en un caso concreto, un acuerdo, decisión o práctica concertada exentos en virtud del presente Reglamento surten, sin embargo, determinados efectos incompatibles con las condiciones establecidas en el apartado

[1] DO nº L 14 de 22. 1. 1993, p. 1.

▼B

3 del artículo 85 del Tratado o prohibidos por el artículo 86 del mismo, en especial cuando:

i) no exista competencia efectiva de precios en alguna ruta o grupo de rutas aéreas objeto de consultas sobre tarifas. En estos casos el beneficio del presente Reglamento se retirará respecto de la ruta o grupo de rutas de que se trate y de las compañías aéreas que hayan participado en las consultas sobre tarifas relativas a dichas rutas;

ii) un servicio aéreo de utilización conjunta con arreglo al artículo 3 no sea objeto de una competencia efectiva, de servicios de transporte aéreo directos o inderectos entre dos aeropuertos conectados o entre dos aeropuertos cercanos o por otros modos de transporte que ofrezcan rapidez, facilidades y precios comparables al transporte aéreo entre las ciudades a las que prestan servicios los dos aeropuertos conectados. En estos casos el beneficio de la aplicación del presente Reglamento se retirará respecto del servicio de utilización conjunta de que se trate;

iii) la aplicación del artículo 5 no haya permitido a los nuevos participantes obtener los períodos horarios precisos en un aeropuerto sobrecargado, a fin de fijar unos horarios que les permitan competir efectivamente con las compañías aéreas beneficiadas, en rutas desde o hacia dicho aeropuerto, produciéndose un considerable deterioro de la competencia en dichas rutas. En estos casos el beneficio de la aplicación del presente Reglamento se retirará respecto de la asignación de períodos horarios en el aeropuerto de que se trate.

▼A1

Artículo 6 bis

La prohibición contenida en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado no será aplicable a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que estuvieran en vigor en la fecha de la adhesión de Austria, Finlandia y Suecia y que, por el hecho de esta adhesión, se encuentren incluidos en el ámbito del apartado 1 del artículo 85, siempre que en los seis meses siguientes a la fecha de la adhesión se modifiquen de forma tal que cumplan con las condiciones establecidas en el presente Reglamento. No obstante, el presente artículo no será aplicable a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que, en la fecha de la adhesión, ya estén contemplados en el apartado 1 del artículo 53 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

▼B

Artículo 7

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de 1993. Será aplicable hasta el 30 de junio de 1988.

El presente Reglamento será aplicable con efecto retroactivo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de su entrada en vigor desde el momento en que se hayan cumplido las condiciones para la aplicación del presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.