DÉCISION DE LA COMMISSION

du 6 juillet 1992

relative à la conformité de certains tarifs aériens avec l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90 du Conseil

(92/398/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2342/90 du Conseil, du 24 juillet 1990, sur les tarifs des services aériens réguliers [1], et notamment son article 5 paragraphe 3,

considérant que le Royaume-Uni, par lettre datée du 15 avril 1991, enregistrée par la Commission le 2 mai 1991, a demandé l'examen, en vertu de l'article 5 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90, de certaines augmentations tarifaires déposées par des transporteurs aériens de la Communauté pour certaines liaisons vers le Royaume-Uni et à partir de celui-ci ;

considérant que, par lettres datées du 16 mai 1990 et du 16 juillet 1991, le Royaume-Uni a retiré cette demande pour certains tarifs « départ » ;

considérant que l'examen détaillé des informations sur les coûts et les recettes fournies par les transporteurs aériens concernés à la suite de diverses requêtes de la Commission a abouti à certaines conclusions fondées sur les critères énoncés dans l'annexe III,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

Les tarifs aériens visés à l'annexe I de la présente décision satisfont aux dispositions de l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90.

Article 2

Les tarifs aériens visés à l'annexe II de la présente décision ne satisfont pas aux dispositions de l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90. Ces tarifs ne peuvent donc servir de tarifs de référence pour les saisons ultérieures. Les États membres concernés ont manqué aux obligations qui leur incombent en vertu de l'article 3 paragraphe 1 dudit règlement. Ils prennent les mesures nécessaires afin de se conformer à ces obligations et en informent la Commission.

Article 3

Le royaume de Belgique, le royaume de Danemark, la république fédérale d'Allemagne, la République hellénique, le royaume d'Espagne, la République française, la République italienne, le grand-duché de Luxembourg, la République portugaise et le Royaume-Uni, ainsi que les transporteurs aériens communautaires, Sabena, SAS, Lufthansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia, Luxair, TAP Air Portugal, British Airways sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 6 juillet 1992.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission

---

[1] JO n° L 217 du 11. 8. 1990, p. 1.

ANNEXE I

Tarifs que la Commission a jugés conformes à l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90 après l'examen visé à l'article 5 dudit règlement

Route	Compagnie aérienne	Tarif			
		Départ		Arrivée	
LHR-CPH	BA	£	216		—
MAN-CPH	BA	£	205		—
LHR-BRU	BA	£	145	BFR	9 490
MAN-BRU	BA	£	173		—
LHR-FCO	BA	£	250		—
LHR-LIN	BA	£	199		—
MAN-LIN	BA	£	254		—
LHR-PSA	BA	£	221		—
LHR-TRN	BA	£	201	LIT	560 000
LHR-VCE	BA	£	229		—
LHR-BLQ	BA	£	228	LIT	543 000
LHR-LUX	BA	£	166	LFR	10 420
LHR-ATH	BA	£	328		—
LHR-MAD	BA	£	229		—
LHR-BCN	BA	£	215		—
LHR-AGP	BA	£	253	ESP	62 500
LON-LIS	BA	£	231		—
LGW-FAO	BA	£	249		—
MAN-CDG	BA	£	204		—
LHR-NCE	BA	£	192		—
LHR-NCE	BA	£	202		—
LHR-BOD	BA	£	205		—
LHR-FRA	BA	£	175		—
LHR-DUS	BA	£	140		—
LHR-HAM	BA	£	189		—
LHR-CGN	BA	£	140		—
LHR-HAJ	BA	£	189		—
LHR-STR	BA	£	192		—
LHR-BRE	BA	£	170		—
MAN-DUS	BA	£	192		—
MAN-FRA	BA	£	204		—
LHR-MUC	BA	£	208		—
LHR-TXL	BA	£	200		—
CPH-LHR	SK	DKK	2 880	£	216
CPH-MAN	SK	DKK	2 945	£	205
BRU-LHR	SN	BFR	9 490	£	145
BRU-MAN	SN	BFR	12 180	£	173
FCO-LHR	AZ		—	£	250
LIN-LHR	AZ		—	£	199
LIN-MAN	AZ	LIT	688 000	£	254
PSA-LHR	AZ		—	£	221
TRN-LHR	AZ	LIT	560 000	£	201
VCE-LHR	AZ		—	£	229
BLQ-LHR	AZ	LIT	543 000	£	228
ATH-LHR	OA	GRD	113 600	£	328
ATH-LHR	OA	GRD	107 100		—
MAD-LHR	IB		—	£	229
BCN-LHR	IB		—	£	215
AGP-LHR	IB	ESP	62 500	£	253
LIS-LON	TP		—	£	231
FAO-LGW	TP		—	£	249

Route	Compagnie aérienne	Tarif	
		Départ	Arrivée
CDG-BHX	AF	—	£ 185
CDG-MAN	AF	—	£ 204
NCE-LHR	AF	—	£ 202
NCE-LHR	AF	—	£ 192
BOD-LHR	AF	—	£ 205
FRA-LHR	LH	—	£ 175
DUS-LHR	LH	—	£ 140
HAM-LHR	LH	—	£ 189
CGN-LHR	LH	—	£ 140
HAJ-LHR	LH	—	£ 189
STR-LHR	LH	—	£ 192
BRE-LHR	LH	—	£ 170
MUC-LHR	LH	—	£ 208
FRA-BHX	LH	—	£ 209
DUS-MAN	LH	—	£ 192
FRA-MAN	LH	—	£ 204
DUS-BHX	LH	—	£ 172
TXL-LHR	LH	—	£ 200

ANNEXE II

Tarifs que la Commission a jugés non conformes à l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90 après l'examen visé à l'article 5 dudit règlement

Route	Compagnie aérienne	Tarif			
		Départ		Arrivée	
LHR-CPH	BA	—		DKK	2 880
MAN-CPH	BA	—		DKK	2 945
MAN-BRU	BA	—		BFR	12 180
LHR-FCO	BA	—		LIT	723 000
LHR-LIN	BA	—		LIT	575 000
MAN-LIN	BA	—		LIT	688 000
LHR-PSA	BA	—		LIT	643 000
LHR-VCE	BA	—		LIT	652 000
LHR-ATH	BA	—		GRD	107 100
LHR-ATH	BA	—		GRD	113 600
LHR-MAD	BA	—		ESP	56 450
LHR-BCN	BA	—		ESP	45 150
BHX-CDG	BA	£	185	—	
BHX-DUS	BA	£	172	—	
BHX-FRA	BA	£	209	—	
FCO-LHR	AZ	LIT	723 000	—	
LIN-LHR	AZ	LIT	575 000	—	
PSA-LHR	AZ	LIT	643 000	—	
VCE-LHR	AZ	LIT	652 000	—	
LUX-LHR	LG	LFR	10 420	£	166
MAD-LHR	IB	ESP	56 450	—	
MAD-BCN	IB	ESP	45 150	—	

ANNEXE III

Conformité des tarifs aériens avec les dispositions de l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90

1. *Introduction*

Par note du 15 avril 1991 (reçue par la Commission le 2 mai 1991), les autorités compétentes du Royaume-Uni ont formellement demandé à la Commission d'examiner la conformité de certains tarifs aériens avec l'article 3 paragraphe 1 du règlement précité. Ces tarifs aériens ont été déposés par British Airways en son nom propre et au nom de Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways et Luxair pour la saison d'été 1991.

La Commission a également été invitée à examiner si les États membres concernés avaient rempli les obligations qui leur incombent conformément aux dispositions de l'article 3 paragraphe 3 dudit règlement.

Par notes des 16 mai et 16 juillet 1991, les autorités du Royaume-Uni ont retiré leur demande d'examen de certains tarifs « arrivées ». Ceux-ci n'ont donc pas été examinés par la Commission.

2. *Obligations de la Commission, des États membres et des transporteurs aériens*

2.1. Généralités

Le règlement (CEE) n° 2342/90 a mis en place un système de double désapprobation en ce qui concerne les tarifs aériens qui dépassent un tarif de référence (1) de plus de 5 %. En d'autres termes, pour qu'un tarif proposé n'entre pas en vigueur, il faut que les deux États membres concernés le désapprouvent. Toutefois, le règlement comporte une clause de sauvegarde qui autorise un État membre à saisir la Commission, les États membres étant tenus de ne pas approuver les tarifs (article 3 paragraphe 3) qui, sur la base des critères fixés à l'article 3 paragraphe 1, sont trop élevés au détriment des usagers ou trop bas étant donné la situation concurrentielle du marché.

L'article 3 paragraphe 1 dispose par ailleurs que les tarifs aériens doivent présenter un rapport raisonnable avec l'ensemble des coûts correspondants supportés à long terme par le transporteur aérien demandeur.

2.2 Commission

Aux termes de l'article 5, la Commission, lorsqu'elle est saisie d'une telle demande, doit en informer au préalable les autres États membres et les transporteurs aériens concernés en leur donnant la possibilité de soumettre leurs observations. Cela a été fait par lettre du 6 mai 1991.

En outre, la Commission doit décider, dans un délai de 14 jours à compter de la réception de la demande, si le tarif aérien reste en vigueur pendant l'instruction de la demande. La Commission a décidé d'autoriser le maintien en vigueur des tarifs aériens durant la période d'instruction (2).

Enfin, la Commission doit également décider si les tarifs aériens en question présentent un rapport raisonnable avec l'ensemble des coûts correspondants supportés à long terme par le transporteur aérien demandeur.

2.3. États membres et transporteurs aériens

Outre les obligations qui leur incombent en vertu de l'article 3 paragraphes 1 et 3 du règlement (CEE) n° 2342/90, les États membres sont tenus, conformément aux dispositions de l'article 9, de mettre à la disposition de la Commission toutes les informations nécessaires pour qu'elle puisse procéder à un examen approfondi de la situation. Cette obligation vaut également pour les transporteurs aériens.

3. *Les critères de l'article 3 paragraphe 1*

3.1. Généralités

Les tarifs aériens doivent être examinés à la lumière de l'ensemble des coûts correspondants supportés par le transporteur aérien. Que faut-il entendre par là ? L'expression « long terme » signifie évidemment que les fluctuations de coûts à court terme ne doivent pas être prises en considération. En conséquence, on ne tiendra compte des variations de coûts et de recettes que si les informations disponibles laissent apparaître que ces variations vont au-delà des variations normalement observées sur le court terme.

Quant aux termes « ensemble des coûts correspondants supportés à long terme », ils signifient que tous les coûts liés à un tarif aérien doivent être supportés globalement, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas être imputés à la seule route considérée. Toute démarche qui s'écarterait de cette approche serait à proscrire, quand bien même elle serait commercialement défendable. Les coûts afférents aux autres tarifs aériens, en revanche, ne doivent pas être pris en considération.

(1) *cf.* définition donnée dans l'appendice à l'annexe II dudit règlement.
(2) Décision du 16 mai 1991.

3.2. Éléments du coût d'une route

Par éléments du coût d'une route, on entend avant tout l'ensemble des coûts directement liés à l'exploitation de la route, tels que les coûts de carburant, les redevances aéroportuaires, les coûts salariaux (personnel navigant technique), etc. Les règles comptables actuelles suivent déjà cette approche. L'imputation des coûts indirects est une opération plus complexe qui, inévitablement, repose sur un certain nombre d'hypothèses. Cela étant, il est néanmoins possible d'imputer de manière assez précise les coûts à des routes spécifiques.

Il existe différentes méthodes comptables et un transporteur aérien peut, pour une raison ou pour une autre, préférer tel ou tel système. Il n'appartient pas à la Commission de dire quelle méthode est la plus correcte, cela étant parfaitement impossible. Toutefois, le transporteur aérien, dès lors qu'il a choisi une méthode déterminée, doit l'appliquer de manière cohérente et contrôlable et s'assurer que tous les coûts indirects soient pris en considération. Après quoi, la Commission peut procéder à une évaluation sur la base de la ventilation des coûts appliquée par chaque compagnie aérienne en particulier.

3.3 Éléments du coût d'un tarif

À ce stade, il est nécessaire de formuler un certain nombre d'hypothèses afin de calculer les coûts liés à un type de tarif particulier.

Sur les vols internationaux, on distingue différents types de tarifs, que l'on peut subdiviser en tarifs entièrement flexibles (première classe, classe affaires et classe économique) et en tarifs promotionnels (Eurobudget, PEX, APEX). La différence entre ces tarifs se situe au niveau du service offert aux passagers (espacement des sièges, repas, etc.) et, plus particulièrement, des conditions qui y sont attachées.

Sur les vols intra-européens, le tarif entièrement flexible le plus bas, c'est-à-dire le tarif le plus bas pratiqué sans restriction en ce qui concerne son utilisation, constitue, au sens du règlement (CEE) n° 2342/90, le tarif de référence. La demande introduite par le Royaume-Uni vise précisément à faire examiner ce type de tarif. Dans le cas de British Airways, le tarif « club » doit être considéré comme le tarif entièrement flexible le plus bas.

Les coûts de production d'un siège sont sensiblement les mêmes d'une classe à l'autre. Les classes haut de gamme offrent plus d'espace entre les sièges et un meilleur service à bord. Ces différences de coûts peuvent être évaluées en formulant quelques hypothèses élémentaires.

La vraie différence de coût des différents types de tarif provient surtout des conditions dont sont assortis les tarifs aériens ou de l'absence de ces conditions. À l'inverse des tarifs promotionnels, le tarif économique normal entièrement flexible (ou club) ne met pas le passager « à l'amende » si celui-ci décide de ne pas utiliser sa réservation. Cela signifie en clair (les statistiques sont là pour le confirmer) que les transporteurs aériens tablent sur des coefficients de remplissage qui sont sensiblement plus élevés pour les tarifs promotionnels que pour les tarifs entièrement flexibles. Si les tarifs promotionnels ne donnent lieu qu'à un faible pourcentage de défections, celles-ci sont généralement beaucoup plus nombreuses pour les tarifs entièrement flexibles. En fait, les compagnies aériennes réalisent des coefficients de remplissage qui se situent aux alentours de 55-60 % pour les tarifs entièrement flexibles et de 85 % pour les tarifs promotionnels. À condition, bien sûr, que le transporteur aérien dispose de l'équipement adéquat et gère efficacement ses recettes.

En conclusion on peut donc affirmer que les coûts peuvent être imputés à une route de manière assez précise mais que, pour les coûts liés à certains types de tarifs spécifiques, il convient de formuler certaines hypothèses, notamment pour établir un coefficient de remplissage raisonnable.

On notera par ailleurs que les tarifs aériens peuvent, outre sur la base des critères du règlement (CEE) n° 2342/90, toujours être examinés sur celle des règles de concurrence auxquelles ils sont soumis.

4. *Rapport entre les coûts et un tarif aérien*

L'élément d'appréciation ultime de toute compagnie aérienne doit évidemment être le bénéfice réalisé globalement. Bien que, au cours des dernières années la plupart des transporteurs aériens aient réalisé des marges bénéficiaires avant impôt guère supérieures à 2 %, on admet généralement qu'une marge bénéficiaire comprise entre 10 et 15 %, soit un *ratio* d'exploitation compris entre 110 et 115, serait raisonnable pour couvrir les charges financières et pour offrir une rémunération suffisante du capital. Actuellement, très peu de transporteurs aériens réalisent une telle marge (1). Ce *ratio* ne peut cependant être appliqué directement route par route. En effet, il est inévitable que le réseau d'un transporteur aérien comporte de bonnes et de moins bonnes routes et une certaine péréquation tarifaire entre les différentes routes est donc justifiable.

(1) Le *ratio* d'exploitation donne le rapport entre les recettes et les coûts.

En ajoutant 10 % de marge supplémentaire, ce qui ne paraît pas excessif, le *ratio* d'exploitation acceptable serait ainsi porté à environ 125. À cela, il faut encore ajouter une marge d'environ 10 % afin de couvrir les erreurs d'imputation des coûts. Pour être raisonnablement acceptable, le *ratio* d'exploitation d'un tarif aérien devrait donc se situer aux alentours de 140. Ce niveau correspond au seuil utilisé lors de l'affaire précédemment instruite par la Commission (affaire Sterling Airways) (1). Pour calculer le *ratio* d'exploitation du tarif aérien, il convient de formuler une hypothèse raisonnable en ce qui concerne le coefficient de remplissage (2). Dans son évaluation, la Commission a retenu un coefficient de remplissage de 55 %. Bien souvent, le coefficient de remplissage réalisé par le transporteur aérien est sensiblement plus élevé mais l'on admet généralement que la barre des 55 % constitue une base raisonnable quoique prudente pour procéder à une telle évaluation.

Les éléments pris en considération pour le calcul des *ratios* d'exploitation spécifiques à chaque type de tarif sont mentionnés dans le tableau joint.

La rentabilité globale d'une route peut, dans certains cas, être importante pour évaluer la compatibilité des tarifs aériens sur la route en question.

Une mauvaise rentabilité, c'est-à-dire une exploitation à perte de la route ou une couverture tout juste suffisante des coûts, peut indiquer que certaines hypothèses de calcul n'ont pas été correctes. Ainsi, il n'est pas à exclure que le coefficient de remplissage de 55 % n'est pas atteint sur certaines routes économiquement difficiles et que les possibilités de déployer du matériel mieux adapté (plus petit) sont limitées pour des raisons techniques. Cette remarque vaut également pour les nouvelles routes en cours de développement. Dans ces cas, les conclusions fondées sur le calcul du *ratio* d'exploitation spécifique à chaque type de tarif peuvent ne pas être confirmées au niveau de la rentabilité de la route, qui peut être mauvaise.

Toutefois, on peut également arriver à la conclusion que certains tarifs sont trop élevés alors que la route, elle, n'est pas rentable. Cette contradiction apparente révèle l'existence d'une péréquation tarifaire, la faible élasticité-prix des tarifs entièrement flexibles (voyages d'affaires) étant destinée à financer des tarifs promotionnels artificiellement bas (trafic de tourisme). Une telle situation peut provoquer une distorsion de la concurrence entre transporteurs aériens et n'est donc pas tolérable.

Bien que la mauvaise rentabilité d'une route puisse amener un transporteur aérien à optimiser ses recettes en accroissant les tarifs sur les segments de marché à faible élasticité-prix de la demande, il serait difficile d'accepter de telles pratiques là où la concurrence est inexistante pour les tarifs entièrement flexibles et, notamment, là où il y a concurrence pour les tarifs promotionnels, c'est-à-dire les liaisons sur lesquelles le trafic *charter* est important. Dans de tels cas, l'application de tarifs promotionnels bas sur des lignes régulières peut même être assimilée à un comportement d'éviction.

Pour tenir compte de l'évolution à long terme, la Commission a généralement approuvé les tarifs affichant un *ratio* d'exploitation supérieur à 140 dès lors que la route a enregistré des résultats négatifs durant au moins deux saisons : les tarifs affichant un *ratio* d'exploitation spécifique très élevé (plus de 180) n'ont cependant pas été approuvés.

5. *Approche pratique*

Compte tenu du fait que la Commission a besoin d'informations relatives à la rentabilité des routes et des tarifs aériens, elle a écrit aux transporteurs aériens et aux États membres concernés et leur a demandé de fournir ces informations (3). La Commission n'a pu obtenir les informations nécessaires auprès des compagnies aériennes qu'au terme d'un long et difficile processus. En raison des turbulences provoquées par la crise du Golfe, certaines compagnies ont eu des difficultés à fournir des données récentes au sujet de leurs coûts, d'autres n'ont pas encore mis en concordance leurs méthodes de calcul avec les prescriptions du règlement. En ce qui concerne l'approche pratique retenue par la Commission, on retiendra notamment les points suivants :

— la situation au cours de la ou des saisons précédentes a été examinée et l'évolution générale du tarif (diminution ou augmentation du *ratio* d'exploitation) a été observée. La rentabilité générale de la route a également été relevée, ainsi que la situation concurrentielle (nombre de transporteurs aériens opérant sur la route en question) et le *ratio* d'exploitation relatif aux différents tarifs aériens calculés. Pour exclure les effets des fluctuations à court terme, la Commission a opté pour la souplesse et, d'une manière générale, n'a pas désapprouvé les tarifs restant en deçà d'un *ratio* d'exploitation de 140 si les résultats globaux de la route en question sont restés négatifs pendant au moins deux saisons,

— l'examen des coûts a été effectué exclusivement sur la base des informations fournies par les compagnies aériennes (chacune appliquant ses propres systèmes comptables), et notamment celles relatives à la ventilation des coûts.

(1) Procédure écrite E/1771/80.
(2) Voir le point 3.3.
(3) En vertu de l'article 9 du règlement (CEE) n° 2342/90, les compagnies aériennes sont tenues de fournir toutes les informations nécessaires à la Commission.

— Compte tenu des écarts parfois importants entre les tarifs « départ » et « arrivée », une analyse séparée a été effectuée pour ces deux types de tarifs,

— pour la prise en considération de tous les coûts correspondants, certaines compagnies aériennes ont éprouvé des difficultés à fournir des données récentes parce leurs systèmes comptables n'avaient pas encore été mis à jour ou parce qu'elles n'étaient pas à même de fournir des données de coûts « route par route ». Jusqu'à présent, la Commission ne s'est jamais départie d'une certaine souplesse et a tenté de pallier ces difficultés par le biais d'estimations et d'hypothèses,

— certaines compagnies aériennes ont expliqué à la Commission que les facteurs attribuant un pourcentage pous élevé du coût total à la classe « affaires » (+ 6 % pour les coûts « sièges » et + 10 % pour les coûts « passagers ») étaient trop faibles. La Commission examine, en collaboration avec les experts des compagnies aériennes et des États membres, la façon dont la méthodologie sur laquelle elle fonde ses décisions pourrait être améliorée. En ce qui concerne la présente proposition, il convient toutefois de souligner que la marge d'erreur de 15 % incorporée à la méthode devrait suffire pour couvrir ces impondérables. En outre, le seuil de 140 fixé pour le *ratio* d'exploitation a été appliqué de façon très souple,

— un certain nombre de routes ont affiché des *ratios* d'exploitation extrêmement élevés dans la classe « affaires » (atteignant parfois 200) et des résultats globaux négatifs pour la route considérée. Normalement, cela signifie que ces compagnies aériennes tentent de pratiquer des tarifs très bas pour le trafic de tourisme en opérant une péréquation tarifaire à partir du trafic d'affaires. Une telle situation risque de provoquer une distorsion de la concurrence et est inacceptable pour les routes où il n'existe pas ou peu de concurrence pour les tarifs entièrement flexibles et, en particulier, dans les situations où il y a peu ou pas de concurrence dans le domaine des tarifs promotionnels, c'est-à-dire sur les routes où le trafic *charter* est prépondérant. Aussi, les tarifs présentant, sur la foi des informations fournies par les compagnies aériennes, un *ratio* d'exploitation spécifique supérieur à 180 ont été désapprouvés, même si la route en question a affiché un résultat global négatif pendant plus de deux saisons,

— lorsque les compagnies aériennes pratiquent l'interligne, elles ne perçoivent pas l'entièreté du tarif mais seulement la part qui leur revient proportionnellement (partage au *prorata*). Il en est tenu compte lors du calcul du *ratio* d'exploitation de la route,

— il faut tenir compte du fait que dans la plupart des situations où l'accès à une route est limité en raison de problèmes de capacité, la concurrence ne peut guère s'exercer normalement. En ce qui concerne les routes qui font l'objet du présent examen, c'est plus particulièrement le cas de celles desservant Heathrow et Gatwick,

— les services de la Commission ont examiné la situation concurrentielle sur les routes incriminées. Même si le tarif avait été désapprouvé sur la base des critères précités, il aurait été accepté dès lors qu'il existe sur la route une concurrence suffisante (d'une manière générale, présence minimale de trois transporteurs détenant chacun une part de marché d'au moins 20 % et à condition que tous ces transporteurs puissent exercer un effet d'entraînement en matière de prix). En réalité, ce critère a été appliqué pour une route bien déterminée.

Pour trois autres, les tarifs n'ont pas été approuvés parce que le *ratio* d'exploitation était trop élevé et que le troisième transporteur bien qu'il détînt une part de marché supérieure à 20 %, desservait la route au titre de la cinquième liberté sans toutefois pouvoir exercer un effet d'entraînement en matière de prix,

— l'examen porte, il faut le rappeler, sur les tarifs entièrement flexibles, considérés un temps comme trop élevés en Europe. Il est difficile de se persuader de l'existence d'une quelconque concurrence sur une route dès lors que le transporteur aérien invoque l'accord conclu avec l'IATA pour justifier le tarif aérien. D'autres compagnies ont déclaré à la Commission qu'elles ne faisaient qu'aligner leurs tarifs sur ceux de leurs concurrents, conformément aux dispositions de l'article 3 paragraphe 5 du règlement (CEE) n° 2342/90. Or, l'article 5 paragraphe 1 serait vidé de tout son sens si la Commission acceptait l'argument de l'alignement sur un tarif plus élevé,

— les tarifs examinés ont été appliqués durant la saison d'été 1991, fortement influencée par les retombées négatives de la crise du Golfe. En fait, le *ratio* d'exploitation calculé pour chaque route sur la base des données réelles de 1991 (dès lors qu'elles ont été fournies par les compagnies aériennes) a enregistré dans la plupart des cas une chute significative par rapport aux saisons précédentes. Or, la méthode précitée prescrit que les résultats négatifs enregistrés sur une route ne peuvent être pris en considération que s'ils s'observent sur une période assez longue, c'est-à-dire supérieure à au moins deux saisons (l'article 3 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2342/90 se réfère expressément aux coûts supportés à long terme). Aussi, pour la saison d'été 1991, cette approche ne pouvait donc (dans la plupart des cas) déjà tenir compte des effets de la crise du Golfe.

La Commission estime cependant que la crise du Golfe a eu des retombées négatives à plus long terme (c'est-à-dire bien au-delà de janvier 1992), notamment au niveau des coefficients de remplissage. En décidant, en mai 1991, de ne pas suspendre les tarifs pendant la durée de l'instruction, la Commission avait déjà expressément fait référence à la crise du Golfe. Pour rester dans la logique de cette décision et tenir compte des difficultés rencontrées par l'industrie aéronautique en 1991, la Commission a une nouvelle fois contrôlé tous les tarifs qui auraient été désapprouvés compte tenu de la méthode appliquée jusque là. Les *ratios* d'exploitation ont été recalculés sur la base des coefficients de remplissage qui, d'après les (rares) informations fournies par les compagnies aériennes, ont

fortement reculé durant la saison d'été 1991. Au lieu d'un coefficient de remplissage de 55 % pour la classe « affaires », la Commission a appliqué à ces tarifs un coefficient de 45 %, et au lieu de 80 % pour les autres tarifs (promotionnels), elle a appliqué un coefficient de remplissage de 70 %. En conséquence, il est proposé à la Commission d'approuver, à titre exceptionnel, un ensemble de 18 tarifs relatifs à des routes qui ont été particulièrement touchées par la crise du Golfe et qui, en temps normal, auraient affiché un *ratio* d'exploitation nettement supérieur à 140.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission a décidé d'accepter les tarifs, non seulement lorsque le *ratio* d'exploitation spécifique à chaque type de tarif, calculé selon la méthode précitée, est inférieur à 140, mais également :

— lorsqu'une compagnie aérienne exploite une route à perte ou qu'elle couvre tout juste les coûts sans qu'il y ait une indication de péréquation tarifaire entre la classe « affaires » et les tarifs réduits. On considère que tel est le cas lorsque le *ratio* d'exploitation de la route est resté en deçà de 100 durant au moins deux saisons, sauf si le *ratio* d'exploitation spécifique aux tarifs était particulièrement élevé (plus de 180),

— sur les routes exploitées par plus de deux transporteurs aériens et lorsque la part de marché détenue par le troisième (quatrième, cinquième) transporteur(s) est supérieure à 20 % et à condition qu'il(s) puisse(nt) exercer un effet d'entraînement en matière de prix. On estime que lorsque ces conditions sont réunies, il s'exerce une pression sur les tarifs trop élevés par le simple jeu de la concurrence sur la route en question,

— lorsque les coefficients de remplissage, sévèrement touchés en 1991 par les effets de la crise du Golfe, ont entraîné dans leur chute les *ratios* d'exploitation spécifiques aux tarifs au point de les faire retomber au-dessous de 140.