DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 6 luglio 1992

relativa alla conformità di talune tariffe aeree con i criteri di cui all'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2342/90 del Consiglio

(92/398/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2342/90 del Consiglio, del 24 luglio 1990, sulle tariffe dei servizi aerei di linea [1], in particolare l'articolo 5, paragrafo 3,

considerando che il governo del Regno Unito ha chiesto alla Commissione, con lettera in data 15 aprile 1991, registrata dalla Commissione il 2 maggio 1991, di esaminare, in virtù dell'articolo 5, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2342/90, una serie di aumenti tariffari notificati da vettori aerei comunitari per talune rotte a destinazione del e in partenza dal Regno Unito;

considerando che il Regno Unito ha ritirato tale richiesta per quanto riguarda talune tariffe di ritorno con lettere in data 16 maggio 1991 e 16 luglio 1991;

considerando che un approfondito esame delle informazioni su costi e ricavi fornite dai vettori aerei interessati dopo reiterate richieste da parte della Commissione ha permesso di trarre talune conclusioni sulla base dei criteri esposti nell'allegato III,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le tariffe aeree figuranti nell'allegato I della presente decisione sono conformi con quanto disposto dall'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2342/90.

Articolo 2

Le tariffe aeree figurani nell'allegato II della presente decisione non sono conformi con quanto diposto dall'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2342/90. Dette tariffe non possono pertanto fungere da tariffe di riferimento per stagioni successive. Gli Stati membri interessati non hanno ottemperato agli obblighi loro spettanti a norma dell'articolo 3, paragrafo 1 del suddetto regolamento. Essi sono pertanto invitati ad adottare misure al fine di conformarsi a detti obblighi e ad informarne la Commissione in conformità.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania, la Danimarca, il Regno Unito, il Portogallo, la Francia, l'Italia, il Granducato del Lussemburgo, il Belgio, la Spagna e la Grecia, nonché le compagnie aeree Lufthansa, SAS, British Airways, TAP Air Portugal, Air France, Alitalia, Luxair, Sabena, Iberia e Olympic Airways sono destinatarie della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 6 luglio 1992.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

[1] GU n. L 217 dell'11. 8. 1990, pag. 1.

ALLEGATO I

Tariffe che, in base all'esame della Commissione condotto in virtù dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 2342/90, sono state ritenute conformi ai criteri stabiliti dall'articolo 3, paragrafo 1

Rotta	Vettore aereo	Tariffa			
		Andata		Ritorno	
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

Rotta	Vettore aereo	Tariffa		
		Andata	Ritorno	
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

ALLEGATO II

Tariffe che, in base all'esame della Commissione condotto in virtù dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 2342/90, sono state ritenute non conformi ai criteri stabiliti dall'articolo 3, paragrafo 1

Rotta	Vettore aereo	Tariffa			
		Andata		Ritorno	
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	—	

ALLEGATO III

Conformità delle tariffe aeree con i criteri stabiliti all'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2342/90

1. *Introduzione*

Con nota in data 15 aprile 1991 (ricevuta dalla Commissione il 2 maggio 1991), le autorità competenti del Regno Unito hanno chiesto formalmente alla Commissione di esaminare se alcune tariffe aeree fossero conformi ai criteri di cui all'articolo 3, paragrafo 1 del predetto regolamento. Le tariffe aeree sono state presentate dalla British Airways per suo conto, nonché a nome delle compagnie Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways e Luxair per la stagione estiva 1991.

Alla Commissione è stato chiesto inoltre di esaminare se gli Stati membri interessati avessero assolto gli obblighi ad essi spettanti a norma dell'articolo 3, paragrafo 3 del regolamento.

Con note, rispettivamente, del 16 maggio e del 16 luglio 1991, le autorità del Regno Unito hanno ritirato a loro richiesta per talune tariffe di ritorno che la Commissione non ha, pertanto, esaminato.

2. *Obblighi della Commissione, degli Stati membri e dei vettori aerei*

2.1. Considerazioni generali

Il regolamento (CEE) n. 2342/90 ha definito un sistema di duplice rifiuto dell'approvazione per le tariffe aeree che superano di più del 5 % una tariffa di riferimento (1). In questo campo, si può impedire che una tariffa proposta entri in vigore solo se entrambi gli Stati membri interessati ne rifiutano l'approvazione. Tuttavia, nel regolamento è stata inserita una clausola di salvaguardia che consente ad uno Stato di sottoporre la materia per decisione alla Commissione, in quanto gli Stati membri non possono approvare una tariffa che, rispetto ai criteri definiti al paragrafo 1 dell'articolo 3, sia eccessivamente elevata per gli utenti o ingiustificatamente bassa rispetto alla situazione concorrenziale del mercato (articolo 3, paragrafo 3).

A norma del suddetto paragrafo 1 dell'articolo 3, infatti, le tariffe aeree debbono essere in congrua relazione con i pertinenti costi complessivi a lungo termine a carico del vettore aereo richiedente.

2.2. Commissione

Ai sensi dell'articolo 5, in presenza di una richiesta di questo tipo, la Commissione ne informa anzitutto gli altri Stati membri e i vettori aerei interessati e dà loro la possibilità di presentare qualsiasi osservazione che essi ritengano opportuna. Ciò è stato fatto con lettera datata 6 maggio 1991.

Inoltre, la Commissione deve decidere entro un termine di 14 giorni dalla ricezione di una richiesta se le tariffe aeree possano restare in vigore durante il periodo dell'esame. La Commissione, considerata la situazione nel corso della crisi del Golfo, ha deciso di consentire che le tariffe aeree restassero in vigore durante il periodo dell'esame (2).

Infine, la Commissione deve decidere se le tariffe aeree siano in congrua relazione con i pertinenti costi complessivi a lungo termine a carico del vettore aereo richiedente.

2.3. Stati membri e vettori aerei

Oltre agli obblighi loro derivanti a norma dell'articolo 3, paragrafi 1 e 3 del regolamento (CEE) n. 2342/90, gli Stati membri debbono osservare l'obbligo di cui all'articolo 9 di fornire alla Commissione tutte le informazioni necessarie all'esecuzione di un esame approfondito della situazione. Lo stesso obbligo è previsto per i vettori aerei.

3. *I criteri stabiliti dall'articolo 3, paragrafo 1*

3.1. Considerazioni generali

È indispensabile considerare le tariffe aeree a fronte dei pertinenti costi complessivi a lungo termine a carico del vettore aereo ed esaminare che cosa significhino tali concetti.

A lungo termine significa chiaramente che non possono essere prese in considerazione fluttuazioni nei costi di breve durata. È pertanto necessario prendere in considerazione variazioni di costi ed entrate soltanto se dalle informazioni disponibili risulta che le stesse vanno al di là delle normali variazioni di breve durata.

Pertinenti costi complessivi a carico del vettore aereo significherebbe che tutti i costi relativi ad una tariffa aerea debbono essere imputati interamente e non soltanto alla rotta in questione. Qualsiasi approccio marginale, anche se giusto dal punto di vista commerciale, non sarebbe accettabile. D'altro canto, ciò significherebbe anche che non si debbono prendere in considerazione costi relativi ad altre tariffe aeree.

(1) Vedi la definizione data in appendice all'allegato II del suddetto regolamento.
(2) Decisione del 16. 5. 1991.

3.2. Costi di rotta

Nel primo caso ciò significherebbe che si dovrebbero prendere in considerazione tutti i costi direttamente imputabili alle rotte in questione, vale a dire carburante, tasse aeroportuali, personale di volo, ecc. Le attuali pratiche contabili già seguono questa impostazione.

Più complessa invece si presenta l'imputazione dei costi indiretti per rotta. Inevitabilmente, è necessario precisare un certo numero di ipotesi per imputare tali costi a determinate rotte. È possibile in seguito imputare i costi a rotte specifiche con sufficiente esattezza.

Esistono numerosi metodi contabili ed un vettore aereo può, per un motivo o per l'altro, optare per un sistema specifico. Non rientra nei compiti della Commissione stabilire quale sia il metodo adatto, il che del resto non sarebbe possibile. Tuttavia, un vettore aereo deve utilizzare il metodo prescelto secondo criteri coerenti e controllabili e deve accertarsi che tutti i costi indiretti siano imputati. La Commissione può allora procedere sulla base della ripartizione dei costi utilizzata dal singolo vettore.

3.3. Costi per tipo di tariffa

Da questo momento in poi, è necessario formulare un certo numero di ipotesi per calcolare i costi relativi ad un tipo di tariffa specifico.

Sui voli internazionali esistono diverse classi di tariffa che si possono suddividere in tariffe interamente flessibili (prima classe, business ed economica) e tariffe promozionali (Eurobudget, Pex, Apex). La differenza risiede nel servizio offerto ai passeggeri (spazio fra i sedili, pasti, ecc.), in vari altri servizi e, in particolare, nelle condizioni connesse.

Nei voli intraeuropei, la più bassa tariffa interamente flessibile, vale a dire la più bassa tariffa senza alcuna restrizione quanto all'uso, si considera essere, ai sensi del regolamento (CEE) n. 2342/90, la tariffa di riferimento. Nella sua domanda, il Regno Unito chiede che venga esaminato questo tipo di tariffa. Nel caso della compagnia British Airways deve considerarsi quale più bassa tariffa interamente flessibile la cosiddetta club-fare (tariffa « club »).

I costi per produrre un posto non differiscono di molto tra le diverse classi. Le classi più elevate offrono più spazio per posto e migliori servizi di cabina. Tali differenze di costo si possono valutare introducendo alcune semplici ipotesi.

Per contro, l'effettiva differenza relativamente al livello di diverse classi di tariffa deriva dalle condizioni connesse alla tariffa aerea o dalla loro mancanza. La normale tariffa economica interamente flessibile (o « club ») non prevede penali se il passeggero decide di non utilizzare la propria prenotazione. Vale invece il contrario per le tariffe promozionali. Ciò significa che i vettori aerei calcolano gradi di carico per le tariffe promozionali molto più elevati che per le tariffe interamente flessibili. Le statistiche lo confermano e, mentre per le tariffe promozionali si osserva solo una minima percentuale di mancata presentazione all'imbarco (« no shows »), nel caso delle tariffe interamente flessibili è prevedibile una percentuale molto più alta. Infatti, per le tariffe interamente flessibili si constatano gradi di carico del 55-60 % mentre tale valore è dell'85 % per le tariffe promozionali. Tali cifre naturalmente presumono che la compagnia aerea sia in grado di gestire la corretta attrezzatura e si avvalga di un sistema efficace di gestione del rendimento.

Per concludere, si può affermare che è possibile imputare i costi ad una rotta con un buon grado di precisione a condizione che si formulino talune ipotesi, in particolare circa un equo grado di carico, per calcolare i costi relativamente a tipi di tariffa specifici.

Si noti che è sempre possibile esaminare le tariffe aeree, oltre che sulla base dei criteri stabiliti dal regolamento (CEE) n. 2342/90, anche su quella delle regole di concorrenza pertinenti.

4. *Relazioni tra una tariffa aerea e i costi*

La misura ultima per qualsiasi compagnia deve essere ovviamente il profitto globale a livello della compagnia stessa. Sebbene negli anni scorsi la maggior parte dei vettori aerei abbia conseguito utili, al lordo delle ritenute fiscali, del 2 % circa, si ammette generalmente come equo un margine di profitto compreso tra il 10 e il 15 %, vale a dire un coefficiente d'esercizio (OR) del 110-115, atto a coprire gli oneri finanziari e a fornire una remunerazione del capitale investito. Attualmente, pochissimi vettori aerei possono realizzare quest'ultima condizione (1).

Tale coefficiente non può tuttavia applicarsi direttamente rotta per rotta : bisogna riconoscere che la rete di un normale vettore aereo comporta alcune rotte redditizie ed alcune meno o per nulla redditizie, sicché si giustifica un certo grado di sovvenzione incrociata fra rotte.

(1) Un coefficiente di esercizio (OR), indica la relazione tra ricavi e costi.

Pertanto, in base alla rotta, non sarebbe eccessivo un ulteriore 10 % di margine, il che porterebbe il coefficiente d'esercizio accettabile a 125 circa. Oltre a ciò, è necessario calcolare un margine d'errore nell'imputazione dei costi pari al 10 % circa, il che significa che un coefficiente d'esercizio ragionevolmente giustificabile per una tariffa aerea si avvicinerebbe a 140. Tale valore corrisponde alla soglia utilizzata per il precedente caso sottoposto alla Commissione (caso Sterling Airways) (1).

Per calcolare il coefficiente d'esercizio per la tariffa aerea è necessario ipotizzare un equo grado di carico (2). Nella valutazione della Commissione è stato utilizzato un grado di carico del 55 % che, nella maggior parte dei casi, è notevolmente inferiore a quello che i vettori hanno potuto realizzare, ma si ammette di norma che ciò rappresenti un congruo, sebbene prudente, valore per effettuare tale valutazione.

Si allegano gli elementi considerati ogni qualvolta si calcolino i coefficienti d'esercizio per tipo di tariffa.

La redditività globale di una rotta può, in talune circostanze, essere importante per valutare la compatibilità delle nostre tariffe sulla rotta in questione.

Un rendimento scarso, cioè la rotta funziona in perdita o arriva appena a coprire i costi, può indicare come talune ipotesi di calcolo non siano state esatte. Non si può escludere che su rotte specifiche, economicamente difficili non si raggiunga un grado di carico del 55 % e che, per motivi tecnici, esistano limitate possibilità di declassare il materiale utilizzato. Considerazioni analoghe possono valere per nuove rotte in fase di sviluppo. In questi casi un rendimento di rotta scarso può pesare sulle conclusioni basate sul calcolo di un coefficiente d'esercizio relativo al tipo di classe di tariffa.

Un rendimento di rotta scarso può comunque essere compatibile con la conclusione secondo cui la tariffa specifica è troppo elevata. Casi del genere indicano la presenza di sovvenzione incrociata fra tipi di tariffa nel senso che la bassa elasticità dei prezzi nelle tariffe interamente flessibili (viaggi d'affari) viene utilizzata per finanziare artificialmente basse tariffe promozionali (viaggi turistici). Una situazione del genere può provocare distorsioni di concorrenza tra vettori e pertanto non è accettabile.

Sebbene, per la scarsa redditività di una rotta, un vettore aereo possa essere indotto a ottimizzare i propri introiti aumentando le tariffe in segmenti di mercato caratterizzati da bassa elasticità di prezzo della domanda, sarebbe difficile accettare questa opzione nei casi in cui la concorrenza fosse scarsa o nulla per le tariffe interamente flessibili e, in particolare, dove esiste concorrenza per le tariffe promozionali, ad esempio dove il traffico charter è rilevante. In circostanze del genere, tariffe promozionali basse per compagnie aeree di linea possono addirittura rappresentare un comportamento predatorio.

Per tener conto degli sviluppi a più lungo termine, la Commissione ha, di norma, approvato tariffe con coefficiente d'esercizio superiore a 140 quando la rotta indicava risultati globali negativi per almeno due stagioni, mentre ha rifiutato l'approvazione di tariffe con coefficiente d'esercizio per tipo di tariffa molto elevato (più di 180).

5. *Il metodo seguito*

Data la necessità di disporre d'informazioni in merito alla redditività sia delle rotte che delle tariffe aeree, i servizi della Commissione hanno scritto alle compagnie aeree e agli Stati membri interessati invitandoli a fornire le informazioni pertinenti (3). Ottenere ciò dai diversi vettori aerei ha posto la Commissione di fronte a notevoli difficoltà in termini di sforzi e di tempo. Per i disordini provocati dalla crisi del Golfo, talune compagnie aeree hanno incontrato non poche difficoltà a fornire dati aggiornati circa i loro costi, mentre altre non hanno ancora definito metodi di calcolo che corrispondano ai requisiti del regolamento.

Circa il metodo seguito dalla Commissione, si notino i seguenti punti:

— Una volta esaminata la situazione per le stagioni precedenti, si è osservata l'evoluzione generale della tariffa onde accertare se il coefficiente d'esercizio fosse in diminuzione o in aumento. Si è seguita anche la redditività globale della rotta come pure la situazione competitiva (vale a dire il numero di vettori aerei operanti sulla rotta in questione) e si è calcolato il coefficiente d'esercizio OR per le tariffe aeree. Per non tener conto degli effetti di fluttuazioni a breve termine, la Commissione è partita da un punto di vista flessibile e in generale non ha rifiutato l'approvazione di tariffe che superano lievemente la soglia di un coefficiente di esercizio OR di 140 se i risultati globali per la rotta interessata sono apparsi negativi per almeno due stagioni.

— L'esame dei costi è stato effettuato unicamente sulla base di informazioni fornite dai sistemi contabili individuali delle compagnie aeree interessate, ivi compresa la suddivisione in categorie di costi.

(1) Procedura scritta E/1771/80.
(2) Vedi il punto 3.3.
(3) A norma dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2342/90, i vettori aerei e gli Stati membri interessati sono tenuti a fornire tutte le informazioni necessarie alla Commissione.

— Poiché in molti casi le tariffe aeree differiscono notevolmente secondo che siano tariffe di partenza o tariffe di arrivo, è stata effettuata un'analisi separata per ciascuna di esse.

— Per l'imputazione di tutti i costi pertinenti, alcune compagnie aeree hanno incontrato problemi per fornire dati aggiornati, o perché i rispettivi sistemi contabili non erano modernizzati o perché risultava impossibile che potessero fornire dati sui costi rotta per rotta. Sino ad oggi, la Commissione ha adottato un punto di vista flessibile e ha cercato di conciliare queste difficoltà servendosi di stime ed ipotesi.

— Alcuni vettori aerei hanno dichiarato alla Commissione che i fattori che assegnano una più elevata percentuale del costo totale alla classe di affari (+ 6 % per i costi relativi al posto e + 10 % per i costi relativi al passeggero) erano troppo bassi. La Commissione sta cercando di migliorare la metodologia utilizzata per le sue decisioni, in collaborazione con esperti delle compagnie aeree e degli Stati membri. Tuttavia, per la presente proposta la Commissione è giunta a concludere che il margine di errore del 15 % incorporato dovrebbe tener conto di tutte queste incertezze. Comunque, la soglia OR del 140 è stata applicata in modo molto flessibile.

— Alcune rotte hanno indicato OR estremamente elevati per la classe d'affari (fino al 200 circa) e risultati globali negativi per la rotta, il che significa che tali compagnie cercano di mantenere le tariffe del traffico turistico molto basse ricorrendo alla sovvenzione incrociata a carico del traffico d'affari. Una situazione del genere può provocare distorsioni di concorrenza e non è accettabile per le rotte in cui esiste poca o nulla concorrenza per le tariffe interamente flessibili e, in particolare, quando esiste concorrenza sul piano delle tariffe promozionali, vale a dire là dove il traffico charter è importante. Si è pertanto rifiutata l'approvazione di tariffe con coefficiente d'esercizio per tipo di tariffa molto alto (superiore a 180) secondo le informazioni fornite dalle compagnie, anche se il rendimento globale della rotta risultava negativo per due stagioni.

— Qualora ricorra al servizio interlinea (« interlining »), un vettore aereo non riscuoterà la tariffa intera ma soltanto una quota proporzionale. Ciò, comunque, è preso in considerazione in sede di calcolo del coefficiente d'esercizio della rotta.

— Occorre partire dal presupposto che, nella maggior parte delle situazioni in cui l'accesso ad una rotta è limitato da problemi di capacità, la concorrenza verrebbe ad essere di norma assai ridotta. Fra le rotte in questione, il caso di presenta, in particolare, per i vettori che utilizzano gli scali di Heathrow e Gatwick. Tuttavia, anche quando la tariffa sarebbe stata rifiutata sulla base dei criteri summenzionati, la si sarebbe potuta accettare ove vi fosse sufficiente concorrenza sulla rotta (in generale almeno 3 vettori con almeno il 20 % di quota di mercato ciascuno, sempreché tutti questi vettori possano agire da « leaders » dei prezzi). Vi è stata infatti una rotta per la quale è stato applicato tale criterio. Per altre tre rotte, le tariffe non sono state approvate in quando il coefficiente d'esercizio era troppo elevato e il terzo vettore, pur possedendo una quota di mercato superiore al 20 %, serviva la rotta con diritti di quinta libertà senza esercitare una vera « leadership » dei prezzi.

— Si dovrebbe ricordare che l'esame riguarda le tariffe interamente flessibili ritenute per un certo periodo troppo elevate in Europa. In questo contesto, riesce difficile essere persuasi della concorrenza su una rotta se il vettore aereo in questione fa riferimento all'accordo raggiunto in seno alla IATA a giustificazione della tariffa stessa.

— Altre compagnie aeree hanno dichiarato alla Commissione di praticare precisamente un allineamento delle loro tariffe su quelle dei concorrenti a norma dell'articolo 3, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 2342/90. Tuttavia, l'articolo 5, paragrafo 1 diverrebbe privo di senso se la Commissione accettasse tale allineamento verso l'alto di una tariffa quale giustificazione della congrua relazione con i pertinenti costi complessivi di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

— Le tariffe esaminate sono entrate in vigore per la stagione estiva 1991, gravemente influenzata dagli effetti negativi della crisi del Golfo, e in realtà il coefficiente d'esercizio della rotta calcolato sulla base dei dati effettivi 1991 (sempreché forniti dalle compagnie aeree) indicava nella maggior parte dei casi una notevole diminuzione rispetto alle stagioni precedenti. Tuttavia, in base al metodo summenzionato, risultati negativi per una rotta possono essere presi in considerazione solo ove persistano sul lungo periodo, vale a dire per oltre almeno due stagioni (l'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2342/90 si riferisce espressamente ai pertinenti costi complessivi a lungo termine). Pertanto, nella maggior parte dei casi, per la stagione estiva 1991 l'impostazione seguita potrebbe non ancora tener conto degli effetti della crisi del Golfo.

La Commissione ritiene comunque che la crisi del Golfo abbia esercitato effetti negativi a più lungo termine (vale a dire fino al 1992), in particolare per quanto riguarda il livello dei gradi di carico. Decidendo nel maggio 1991 di non sospendere le tariffe per la durata dell'esame, la Commissione faceva già espresso riferimento alla crisi del Golfo. Per essere coerente con tale decisione e tener conto della difficile situazione cui era confrontata l'industria dei trasporti aerei nel 1991, la Commis-

sione ha ricontrollato tutte le tariffe che sarebbero state rifiutate secondo il metodo fin qui applicato. I coefficienti d'esercizio sono stati ricalcolati sulla base di gradi di carico che, in base alle (limitate) informazioni fornite dai vettori aerei, erano enormemente diminuiti nell'estate 1991. In luogo del 55 % per la classe d'affari, la Commissione ha applicato a tali tariffe un grado di carico del 45 %, e in luogo dell'80 % per altri traffici (promozionali) un grado di carico del 70 %. Di conseguenza, la Commissione ha approvato, a titolo eccezionale, un totale di 18 tariffe su rotte che avevano particolarmente risentito della crisi del Golfo e che, in circostanze normali, avrebbero registrato un coefficiente di esercizio nettamente superiore alla soglia del 140.

Alle luce delle considerazioni suesposte, la Commissione ha deciso di accettare tariffe non solo quando il coefficiente di esercizio per tipo di tariffa è, secondo la metodologia summenzionata, inferiore a 140, ma anche :

— quando la rotta funziona in perdita o riesce appena a coprire i costi, senza indizi di sovvenzione incrociata tra classe affari e tariffe a riduzione. Si presume essere questo il caso se il coefficiente d'esercizio per la rotta è rimasto al di sotto del 100 per almeno due stagioni, a meno che il coefficiente d'esercizio per tipo di tariffa non fosse molto elevato (superiore a 180);

— su una rotta servita da più di due vettori quando la quota di mercato del terzo (quarto, quinto) vettore è superiore al 20 % e a condizione che gli stessi possano fungere da « leaders » dei prezzi. In questi casi si presume che la concorrenza realizzabile sulla rotta in questione eserciterà, in virtù delle tariffe di mercato, una pressione sulle tariffe troppo elevate ;

— quando i gradi di carico, gravemente ridotti nel 1991 dagli effetti della crisi del Golfo, hanno spinto i fattori d'esercizio per tipo di tariffa al di sotto della soglio di 140.