ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Ιουλίου 1992

σχετικά με τη συμφωνία ορισμένων αεροπορικών ναύλων με τα κριτήρια του άρθρου 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου

(92/398/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1900 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών [1], και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι το Ηνωμένο Βασίλειο ζήτησε από την Επιτροπή, με επιστολή της 15ης Απριλίου 1991, την οποία παρέλαβε η Επιτροπή στις 2 Μαΐου 1991, να εξετάσει, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90, ορισμένες αυξήσεις αεροπορικών ναύλων, τις οποίες εφάρμοσαν κοινοτικοί αερομεταφορείς για δρομολόγια προς και από το Ηνωμένο Βασίλειο·

ότι το Ηνωμένο Βασίλειο απέσυρε το αίτημα αυτό σχετικά με ορισμένους ναύλους επιστροφής, με επιστολές της 16ης Μαΐου 1990 και 16ης Ιουλίου 1991·

ότι η λεπτομερής εξέταση των στοιχείων σχετικά με το κόστος και τα έσοδα που παρείχαν οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς, μετά από αιτήσεις της Επιτροπής, οδήγησαν σε ορισμένα συμπεράσματα τα οποία βασίζονται στα κριτήρια που αναφέρονται στο παράρτημα III,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι αεροπορικοί ναύλοι που αναφέρονται στο παράρτημα I της παρούσας απόφασης συμφωνούν με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90.

Άρθρο 2

Οι αεροπορικοί ναύλοι που απαριθμούνται στο παράρτημα II της παρούσας απόφασης δεν συμφωνούν με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90. Οι ναύλοι αυτοί δεν μπορούν, κατά συνέπεια, να χρησιμοποιηθούν ως ναύλοι αναφοράς για μεταγενέστερες περιόδους. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δεν έχουν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις τους βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Καλούνται να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις και να ενημερώσουν σχετικά την Επιτροπή.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου, στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, στην Ελληνική Δημοκρατία, στο Βασίλειο της Ισπανίας, στη Γαλλική Δημοκρατία, στην Ιταλική Δημοκρατία, στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, στην Πορτογαλική Δημοκρατία και στο Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς και στους κοινοτικούς αερομεταφορείς Sabena, SAS, Lufthansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia, Luxair, TAP Air Portugal και British Airways.

Βρυξέλλες, 6 Ιουλίου 1992.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής

[1] ΕΕ αριθ. L 217 της 11. 8. 1990, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Ναύλοι για τους οποίους η εξέταση της Επιτροπής βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 οδήγησε στο συμπέρασμα ότι συμφωνούν με τα κριτήρια του άρθρου 3 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού

Διαδρομή	Αεροπορική εταιρεία	Ναύλος			
		Μετάβαση		Επιστροφή	
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

Διαδρομή	Αεροπορική εταιρεία	Ναύλος	
		Μετάβαση	Επιστροφή
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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ναύλοι για τους οποίους η εξέταση της Επιτροπής βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 οδήγησε στο συμπέρασμα ότι συμφωνούν με τα κριτήρια του άρθρου 3 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού

Διαδρομή	Αεροπορική εταιρεία	Ναύλος			
		Μετάβαση		Επιστροφή	
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	—	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Συμφωνία ορισμένων αεροπορικών ναύλων με τα κριτήρια του άρθρου 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90

1. *Εισαγωγή*

Με επιστολή στις 15 Απριλίου 1991 (που παρέλαβε η Επιτροπή στις 2 Μαΐου 1991) οι αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ζήτησαν επίσημα από την Επιτροπή να εξετάσει κατά πόσον ορισμένοι αεροπορικοί ναύλοι συμφωνούν με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του ανωτέρω κανονισμού. Οι αεροπορικοί ναύλοι εφαρμόστηκαν από την British Airways για λογαριασμό της ίδιας και της Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways και Luxair για τη θερινή περίοδο 1991.

Επιπλέον, ζητήθηκε από την Επιτροπή να εξετάσει εάν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εκπλήρωσαν τις υποχρεώσεις τους βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού.
Με επιστολές της 16ης Μαΐου και της 16 Ιουνίου 1991, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου απέσυραν το αίτημά τους για ορισμένους ναύλους επιστροφής οι οποίοι, άρα, δεν εξετάστηκαν από την Επιτροπή.

2. *Υποχρεώσεις της Επιτροπής, των κρατών μελών και των αερομεταφορέων*

2.1. Γενικά

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 καθιέρωσε ένα σύστημα διπλής απόρριψης για τους αεροπορικούς ναύλους οι οποίοι υπερβαίνουν ένα ναύλο αναφοράς [1] περισσότερο από 5 %. Στην περίπτωση αυτή, ο προτεινόμενος ναύλος μπορεί να μην τεθεί σε ισχύ εφόσον και τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μέλη τον απορρίψουν. Πάντως, στον κανονισμό προβλέπεται μια διασφάλιση η οποία επιτρέπει σε κάποιο κράτος να υποβάλει το θέμα στην Επιτροπή για απόφαση, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να μην εγκρίνουν κάποιο ναύλο (άρθρο 3 παράγραφος 3) ο οποίος κρίνεται, σε σχέση με τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, υπερβολικά υψηλός εις βάρος των χρήστων ή αδικαιολόγητα υψηλός σε σχέση με τους χρήστες ή αδικαιολόγητα χαμηλός δεδομένης της ανταγωνιστικής κατάστασης της αγοράς.

Το άρθρο 3 παράγραφος 1, ορίζει ότι οι αεροπορικοί ναύλοι πρέπει να βρίσκονται σε εύλογη αναλογία προς το μακροπρόθεσμο και πλήρως κατανεμημένο σχετικό κόστος του αιτούντος αερομεταφορέα.

2.2. Επιτροπή

Σύμφωνα με το άρθρο 5, όταν η Επιτροπή λαμβάνει μια τέτοια αίτηση, πρέπει αρχικά να ενημερώσει τα υπόλοιπα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς και να τους παρέχει τη δυνατότητα να υποβάλουν ενδεχομένως τις παρατηρήσεις τους. Σχετική με το θέμα αυτό είναι η επιστολή της 6ης Μαΐου 1991.

Επιπλέον, η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει εντός 14 ημερών από την παραλαβή του προαναφερόμενου αιτήματος εάν οι αεροπορικοί ναύλοι θα συνεχίσουν να ισχύουν κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση κατά τη διάρκεια της κρίσης στον Κόλπο, αποφάσισε να επιτρέψει την ισχύ των αεροπορικών ναύλων κατά τη διάρκεια της περιόδου εξέτασής τους [2].

Τέλος, η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει εάν οι εν λόγω αεροπορικοί ναύλοι συνδέονται εύλογα με το πλήρως κατανεμημένο μακροπρόθεσμο κόστος του αιτούντος αερομεταφορέα.

2.3. Κράτη μέλη και αερομεταφορείς

Επιπλέον των υποχρεώσεών τους σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 και άρθρο 3 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90, τα κράτη μέλη υποχρεούνται, σύμφωνα με το άρθρο 9, να παρέχουν στην Επιτροπή όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ορθή εξέταση της κατάστασης. Η ίδια η υποχρέωση ισχύει και για τους αερομεταφορείς.

3. *Τα κριτήρια του άρθρου 3 παράγραφος 1*

3.1. Γενικά

Οι αεροπορικοί ναύλοι είναι σκόπιμο να εξεταστούν σε σύγκριση με το μακροπρόθεσμο πλήρως κατανεμημένο σχετικό κόστος και να μελετηθεί η σημασία των προτύπων αυτών. «Μακροπρόθεσμο» σημαίνει σαφώς ότι δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη οι βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις του κόστους. Κατά συνέπεια, οι μεταβολές στο κόστος και τα έσοδα πρέπει να συνυπολογιστούν μόνον εφόσον από τις διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει ότι υπερβαίνουν τις συνήθεις βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις.

«Πλήρως κατανεμημένο σχετικό κόστος» σημαίνει ότι όλες οι συνιστώσες του κόστους οι οποίες συνδέονται με κάποιο αεροπορικό ναύλο πρέπει να κατανεμηθούν πλήρως και όχι μόνο για το εν λόγω δρομολόγιο. Δεν θα γίνει αποδεκτή καμία οριακή προσέγγιση, ούτε και εάν στέκει λογικά από εμπορικής απόψεως. Από την άλλη πλευρά, σημαίνει επίσης ότι δεν θα ληφθεί υπόψη το κόστος το οποίο αφορά άλλους αεροπορικούς ναύλους.

[1] Βλέπε ορισμό που δίνεται στο παράρτημα II του εν λόγω κανονισμού.
[2] Απόφαση της 16. 5. 1991.

3.2. Κόστος δρομολογίων

Καταρχήν, αυτό σημαίνει ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη όλα τα στοιχεία του κόστους τα οποία αφορούν άμεσα τα υπό εξέταση δρομολόγια. Τέτοια στοιχεία κόστους περιλαμβάνουν τα καύσιμα, τα έξοδα αεροδρομίου, ιπτάμενου προσωπικού κ.λπ. Οι τρέχουσες λογιστικές πρακτικές ακολουθούν ήδη την προσέγγιση αυτή. Η κατανομή του έμμεσου κόστους ανά δρομολόγιο είναι περισσότερο πολύπλοκη. Αναπόφευκτα είναι απαραίτητο να καθοριστούν ορισμένες υποθέσεις για να κατανεμηθούν τα στοιχεία αυτά του κόστους στα δρομολόγια. Η κατανομή αυτή σε συγκεκριμένα δρομολόγια μπορεί να γίνει με αρκετή ακρίβεια.

Υπάρχουν αρκετές λογιστικές μέθοδοι και οι αερομεταφορείς έχουν τη δυνατότητα για οποιονδήποτε λόγο να χρησιμοποιήσουν ένα συγκεκριμένο σύστημα. Δεν είναι καθήκον της Επιτροπής να καθορίσει το ποια μέθοδος είναι σωστή, στο βαθμό που κάτι τέτοιο είναι αδύνατον. Οι αερομεταφορείς, πάντως, πρέπει να χρησιμοποιούν με συνέπεια την επιλεγείσα μέθοδο και με τρόπο που να είναι δυνατός ο έλεγχος, εξασφαλίζοντας ότι έχουν κατανεμηθεί όλα τα στοιχεία του έμμεσου κόστους. Η Επιτροπή μπορεί στη συνέχεια να προχωρήσει, βάσει της ανάλυσης του κόστους που έχει χρησιμοποιηθεί από τους μεμονωμένους αερομεταφορείς.

3.3. Κόστος κατηγοριών ναύλων

Στο εξής θα πρέπει να γίνουν ορισμένες προϋποθέσεις για να γίνει δυνατός ο υπολογισμός του κόστους μιας ορισμένης κατηγορίας ναύλων.

Στις διεθνείς πτήσεις, οι διάφοροι ναύλοι μπορούν να διαιρεθούν σε πλήρως ελαστικούς ναύλους (πρώτη θέση, διακεκριμένη και οικονομική) και μειωμένους ναύλους (Eurobudget, PEX, APEX). Οι ναύλοι αυτοί διαφέρουν στην προσφερόμενη εξυπηρέτηση των επιβατών (άνεση των καθισμάτων, γεύματα, κ.λπ.) ανάλογα με τις προσφερόμενες υπηρεσίες και, ιδιαίτερα, σε σχέση με τους επιβαλλόμενους όρους.

Στις πτήσεις εντός Ευρώπης, ο χαμηλότερος πλήρως ελαστικός ναύλος, δηλαδή ο χαμηλότερος ναύλος χωρίς περιορισμούς στη χρήση θεωρείται, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90, ως ο ναύλος αναφοράς. Το αίτημα του Ηνωμένου Βασιλείου έχει ως στόχο την εξέταση της κατηγορίας αυτής ναύλου. Στην περίπτωση της British Airways, ο λεγόμενος ναύλος club πρέπει να θεωρηθεί ως ο χαμηλότερος πλήρως ελαστικός ναύλος.

Το κόστος παραγωγής μιας θέσης δεν διαφέρει σημαντικά μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών θέσεων. Οι πρώτες θέσεις προσφέρουν συνήθως περισσότερο χώρο ανά κάθισμα και καλύτερες υπηρεσίες θαλάμου επιβατών. Οι διαφορές αυτές του κόστους μπορούν να υπολογιστούν με την εισαγωγή ορισμένων απλών υποθέσεων.

Η πραγματική διαφορά σχετικά με το επίπεδο του κόστους των διαφόρων κατηγοριών ναύλων, πάντως, προκύπτει από τους όρους που επιβάλλονται στον αεροπορικό ναύλο ή την έλλειψή τους. Ο συνήθης πλήρως ελαστικός οικονομικός αεροπορικός ναύλος (ή club) δεν επιφέρει κυρώσεις στην περίπτωση όπου ο επιβάτης αποφασίσει να μην χρησιμοποιήσει την κράτησή του. Το αντίθετο συμβαίνει για τους μειωμένους ναύλους. Αυτό σημαίνει ότι οι αερομεταφορείς υπολογίζουν με συντελεστές πληρότητας οι οποίοι είναι σημαντικά υψηλότεροι για τους μειωμένους ναύλους σε σχέση με τους πλήρως ελαστικούς ναύλους. Οι στατιστικές επιβεβαιώνουν το γεγονός αυτό και, ενώ στους μειωμένους ναύλους σημειώνεται πολύ χαμηλό ποσοστό περιπτώσεων μη εμφάνισης των επιβατών, στους πλήρως ελαστικούς ναύλους το ποσοστό αυτό αναμένεται πολύ υψηλότερο. Πράγματι, για τους πλήρως ελαστικούς ναύλους, οι συντελεστές πληρότητας είναι συνήθως 55 έως 60 %, ενώ για τους μειωμένους ναύλους το αντίστοιχο ποσοστό είναι 85 %. Τα στοιχεία αυτά προϋποθέτουν φυσικά ότι οι αερομεταφορείς είναι σε θέση να λειτουργήσουν με το σωστό εξοπλισμό και διαθέτουν ένα αποτελεσματικό σύστημα μάνατζμεντ.

Συμπερασματικά, μπορεί να αναφερθεί ότι το κόστος είναι δυνατόν να κατανεμηθεί με μεγάλο βαθμό ακρίβειας σε κάποιο δρομολόγιο πλήν όμως πρέπει να γίνουν ορισμένες υποθέσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά κάποιο λογικό συντελεστή πληρότητας, ούτως ώστε να υπολογιστεί το κόστος σε σχέση με συγκεκριμένη κατηγορία ναύλων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αεροπορικοί ναύλοι είναι δυνατόν, επιπλέον των κριτηρίων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90, να εξετάζονται πάντοτε με βάση τους σχετικούς κανόνες του ανταγωνισμού.

4. *Σχέση μεταξύ αεροπορικών ναύλων και κόστους*

Το τελικό μέτρο σύγκρισης για κάθε εταιρεία πρέπει να είναι σαφώς το συνολικό κέρδος. Μολονότι κατά τα προηγούμενα έτη οι περισσότεροι αερομεταφορείς πραγματοποιούσαν κέρδη πριν από φόρους της τάξης του 2 %, αναγνωρίζεται γενικά ότι ένα περιθώριο κέρδους μεταξύ 10 και 15 % θα ήταν λογικό, δηλαδή ένας συντελεστής εκμετάλλευσης 110 έως 115 για να καλυφθούν τα χρηματοοικονομικά έξοδα και να εξασφαλιστεί η απόδοση του κεφαλαίου. Επί του παρόντος, μόνο ορισμένοι αερομεταφορείς φαίνεται να το έχουν επιτύχει (1). Ο συντελεστής αυτός δεν μπορεί, πάντως, να εφαρμοστεί άμεσα σε μεμονωμένη βάση για κάθε δρομολόγιο. Είναι σωστό να θεωρηθεί ότι ένα σύνηθες δίκτυο αερομεταφορέων θα περιλαμβάνει ορισμένα αποδοτικά δρομολόγια και ορισμένα μη αποδοτικά, δηλαδή δικαιολογείται ορισμένος βαθμός αμοιβαίας επιδότησης μεταξύ δρομολογίων.

(1) Ο συντελεστής εκμετάλλευσης δείχνει τη σχέση μεταξύ εσόδων και κόστους.

Σε μια βάση ανά δρομολόγιο, ένα περαιτέρω περιθώριο 10 % δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υπερβολικό και θα έχει σαν αποτέλεσμα να καταστεί ο συντελεστής εκμετάλλευσης περίπου 125. Επιπλέον, είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη ένα περιθώριο για σφάλματα κατά την κατανομή του κόστους της τάξης του 10 %, που σημαίνει ότι ενας λογικά αποδεκτός συντελεστής εκμετάλλευσης για κάποιο ναύλο θα φθάσει στο 140. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί με το όριο που χρησιμοποιήθηκε για την προηγούμενη περίπτωση που εξέτασε η Επιτροπή (υπόθεση Sterling Airways) (1). Για να υπολογιστεί ο συντελεστής εκμετάλλευσης για τον αεροπορικό ναύλο είναι απαραίτητο να γίνει μια υπόθεση σχετικά με κάποιο λογικό συντελεστή πληρότητας (2). Κατά την αξιολόγηση της Επιτροπής ελήφθη υπόψη συντελεστής πληρότητας 55 %. Ο συντελεστής αυτός είναι στις περισσότερες περιπτώσεις σημαντικά χαμηλότερος από εκείνον που έχουν επιτύχει οι αερομεταφορείς, πλην όμως είναι αποδεκτό ότι αποτελεί μια λογική τιμή για την πραγματοποίηση μιας τέτοιας εκτίμησης.

Τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των συντελεστών εκμετάλλευσης κατηγοριών ναύλων αναφέρονται στο συνημμένο πίνακα.

Η συνολική αποδοτικότητα ενός δρομολογίου είναι δυνατόν, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, να είναι σημαντική για την εξέταση της συμφωνίας των αεροπορικών ναύλων για το υπό εξέταση δρομολόγιο.

Μια χαμηλή αποδοτικότητα ανά δρομολόγιο, δηλαδή η λειτουργία ενός δρομολογίου με ζημία ή με την απλή κάλυψη των εξόδων, μπορεί να σημαίνει ότι δεν έχουν γίνει σωστά ορισμένες υποθέσεις σχετικά με τον υπολογισμό. Δεν μπορεί να αποκλειστεί η περίπτωση μη επίτευξης συντελεστή πληρότητας 55 % για συγκεκριμένα, προβληματικά από οικονομικής απόψεως δρομολόγια και ότι οι δυνατότητες μείωσης του χρησιμοποιούμενου εξοπλισμού είναι, για τεχνικούς λόγους, περιορισμένες. Το ίδιο μπορεί να ισχύει και για νέα δρομολόγια που βρίσκονται υπό εξέλιξη. Στις περιπτώσεις αυτές, μια χαμηλή απόδοση ανά δρομολόγιο είναι δυνατόν να βαρύνει τα συμπεράσματα που βασίζονται στον υπολογισμό του συντελεστή εκμετάλλευσης ο οποίος συνδέεται με μια κατηγορία ναύλων.

Η χαμηλή πάντως απόδοση ενός δρομολογίου μπορεί να σημαίνει ότι ο συγκεκριμένος ναύλος είναι υπερβολικά υψηλός. Οι περιπτώσεις αυτές φανερώνουν αμοιβαία επιδότηση μεταξύ κατηγοριών ναύλων από την άποψη ότι η χαμηλή ελαστικότητα τιμής για τους πλήρως ελαστικούς ναύλους (επαγγελματικά ταξίδια) χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση τεχνητά χαμηλών μειωμένων ναύλων (ταξίδια αναψυχής). Μια τέτοια κατάσταση είναι δυνατόν να νοθεύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων και, για το λόγο αυτό, δεν είναι αποδεκτή.

Μολονότι η χαμηλή απόδοση ενός δρομολογίου μπορεί να οδηγήσει κάποιο αερομεταφορέα στην αριστοποίηση του εισοδήματός του με την αύξηση των ναύλων σε τμήματα της αγοράς με χαμηλή ελαστικότητα ζήτησης, μια τέτοια ενέργεια θα είναι δύσκολη στην περίπτωση όπου υπάρχει πολύ χαμηλός ή σχεδόν καθόλου ανταγωνισμός για τους πλήρως ελαστικούς ναύλους και, ιδιαίτερα, σε καταστάσεις όπου υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ των μειωμένων ναύλων π.χ. στα δρομολόγια ναυλωμένων πτήσεων. Στις περιπτώσεις αυτές οι μειωμένοι ναύλοι για τις τακτικές αερογραμμές είναι δυνατόν να θεωρηθούν ότι αποτελούν επιθετική συμπεριφορά.

Για να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε μια μακροπρόθεσμη περίοδο, η Επιτροπή γενικά ενέκρινε τους ναύλους με συντελεστή εκμετάλλευσης άνω του 140 εφόσον το δρομολόγιο είχε συνολικά αρνητικά αποτελέσματα κατά τη διάρκεια δύο τουλάχιστον περιόδων· οι ναύλοι με πολύ υψηλό συντελεστή εκμετάλλευσης κατηγορίας δρομολογίου (άνω του 180), πάντως απορρίφθηκαν.

5. *Προσέγγιση στην πράξη*

Δεδομένου ότι είναι απαραίτητες οι πληροφορίες τόσο όσον αφορά την απόδοση των δρομολογίων όσο και των αεροπορικών ναύλων, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν γραπτώς από τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς και τα κράτη μέλη να τους παράσχουν τα αναγκαία αυτά στοιχεία (3). Η συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών από τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες ήταν ιδιαίτερα δύσκολη και χρονοβόρα για την Επιτροπή. Λόγω των ανωμαλιών που προκλήθηκαν από την κρίση στον Κόλπο, ορισμένοι αερομεταφορείς αντιμετώπισαν προβλήματα στην παροχή πρόσφατων στοιχείων σχετικά με το κόστος τους· άλλοι δεν είχαν ακόμη θεσπίσει κάποια μέθοδο υπολογισμού που να ανταποκρίνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού. Για την προσέγγιση της Επιτροπής στην πράξη, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα:

— η κατάσταση κατά την προηγούμενη περίοδο (περιόδους) εξετάστηκε και έγιναν διάφορες παρατηρήσεις σχετικά με τη γενική εξέλιξη των ναύλων, δηλαδή εάν ο συντελεστής εκμετάλλευσης μειώθηκε ή αυξήθηκε. Η συνολική αποδοτικότητα των δρομολογίων λήφθηκε επίσης υπόψη μαζί με την κατάσταση από πλευράς ανταγωνισμού (δηλαδή ενεργός αριθμός αερομεταφορέων στο υπό εξέταση δρομολόγιο) και υπολογίστηκαν οι συντελεστές εκμετάλλευσης για τους ναύλους. Για να αποκλειστούν οι επιπτώσεις των βραχυπρόθεσμων διακυμάνσεων, η Επιτροπή υιοθέτησε μια ευέλικτη θέση και, γενικά, δεν απέρριψε ναύλους οι οποίοι υπερέβαιναν το όριο του συντελεστή εκμετάλλευσης 140 στην περίπτωση όπου τα συνολικά αποτελέσματα του υπό εξέταση δρομολογίου ήταν αρνητικά τουλάχιστον κατά τη διάρκεια δύο περιόδων,

— η εξέταση του κόστους έγινε μόνο βάσει των πληροφοριών που υπήρχαν σχετικά με τα μεμονωμένα λογιστικά συστήματα των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης σε κατηγορίες κόστους,

(1) Γραπτή διαδικασία E/1771/80.
(2) Βλέπε σημείο 3.3.
(3) Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 οι αεροπορικές εταιρείες και τα κράτη μέλη υποχρεούνται να παράσχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στην Επιτροπή.

— επειδή διαπιστώθηκε σημαντική διαφορά σε πολλές περιπτώσεις μεταξύ ναύλων επιστροφής και ναύλων μετάβασης, πραγματοποιήθηκε χωριστή ανάλυση για καθένα από τους ναύλους αυτούς,

— για την κατανομή όλων των στοιχείων του σχετικού κόστους, ορισμένες αεροπορικές εταιρείες δεν μπόρεσαν να παράσχουν πρόσφατα στοιχεία λόγω του ότι τα λογιστικά τους συστήματα δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν ή επειδή δεν ήταν σε θέση να παράσχουν στοιχεία κόστους για κάθε δρομολόγιο χωριστά. Μέχρι τη στιγμή εκείνη, η Επιτροπή υιοθέτησε μια ευέλικτη στάση και προσπάθησε να επιλύσει τις δυσκολίες αυτές μέσω εκτιμήσεων και υποθέσεων,

— ορισμένες αεροπορικές εταιρείες δήλωσαν στην Επιτροπή ότι οι παράγοντες οι οποίοι απέδιδαν έναν υψηλότερο ποσοστό του συνολικού κόστους στη διακεκριμένη θέση (+6 % για το κόστος που αφορά την θέση και +10 % για το κόστος που αφορά τους επιβάτες) ήταν υπερβολικά χαμηλοί. Η Επιτροπή προσπαθεί να βελτιώσει τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται κατά τη λήψη των αποφάσεών της, σε συνεργασία με εμπειρογνώμονες από τις αεροπορικές εταιρείες και τα κράτη μέλη. Για την παρούσα πρόταση, πάντως, η Επιτροπή έφθασε στο συμπέρασμα ότι το εγγενές περιθώριο σφάλματος 15 % πρέπει να ληφθεί υπόψη για τις τυχαίες αυτές μεταβλητές. Παρόλα αυτά, εφαρμόστηκε με πολύ ελαστικό τρόπο το όριο συντελεστή εκμετάλλευσης 140,

— για ορισμένα δρομολόγια, ο συντελεστής εκμετάλλευσης ήταν ιδιαίτερα υψηλός στη διακεκριμένη θέση (μέχρι 200 περίπου) και τα συνολικά αποτελέσματα για το δρομολόγιο ήταν αρνητικά. Αυτό σημαίνει ότι οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες προσπαθούν να διατηρήσουν πολύ χαμηλούς ναύλους για τα ταξίδια αναψυγής με επιδότηση από τα ταξίδια για επαγγελματικούς λόγους. Μια τέτοια κατάσταση είναι δυνατόν να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και δεν είναι αποδεκτή για δρομολόγια με ελάχιστο ή ανύπαρκτο ανταγωνισμό στους πλήρως ελαστικούς ναύλους και, ιδιαίτερα, σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανταγωνισμός για τους μειωμένους ναύλους, π.χ. στις ναυλωμένες πτήσεις. Κατά συνέπεια, οι ναύλοι με πολύ υψηλό συντελεστή εκμετάλλευσης κατηγορίας ναύλου άνω του 180 απορρίφθηκαν, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχαν οι αεροπορικές εταιρείες, ακόμη και εάν η συνολική απόδοση του δρομολογίου ήταν αρνητική κατά τη διάρκεια δύο περιόδων,

— στην περίπτωση συνδυασμού εταιρειών σε μία γραμμή (interlining) ο αερομεταφορέας δεν θα εισπράξει τον πλήρη ναύλο παρά μόνο ένα τμήμα αυτού. Πάντως, το ποσοστό αυτό λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό του συντελεστή εκμετάλλευσης για το δρομολόγιο,

— πρέπει να υποτεθεί ότι στις περισσότερες περιπτώσεις όπου η πρόσβαση σε ένα δρομολόγιο είναι περιορισμένη λόγω προβλημάτων μεταφορικής ικανότητας, ο ανταγωνισμός περιορίζεται συνήθως σημαντικά. Από τα υπό εξέταση δρομολόγια, αυτό συμβαίνει ιδιαίτερα για εκείνα τα οποία χρησιμοποιούν το Heathrow και Gatwick,

— πάντως, ακόμη και αν ο ναύλος έχει απορριφθεί σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρονται ανωτέρω, θα είχε γίνει αποδεκτός εάν υπήρξε επαρκής ανταγωνισμός για το δρομολόγιο (γενικά τουλάχιστον τρεις αερομεταφορρείς με ελάχιστο μερίδιο αγοράς 20 % ο καθένας, υπό τον όρο ότι όλοι αυτοί οι αερομεταφορείς μπορούν να λειτουργήσουν ηγετικά στον καθορισμό των τιμών).

— υπήρξε πράγματι ένα δρομολόγιο στο οποίο εφαρμόστηκε το εν λόγω κριτήριο. Για τρία άλλα δρομολόγια, οι ναύλοι δεν εγκρίθηκαν λόγω του ότι ο συντελεστής εκμετάλλευσης ήταν υπερβολικά υψηλός και ο τρίτος μεταφορέας, μολονότι κατείχε μερίδιο αγοράς άνω του 20 % εξυπηρετούσε το δρομολόγιο με δικαίωμα πέμπτης ελευθερίας χωρίς να έχει ηγετική θέση στον καθορισμό της τιμής,

— υπενθυμίζεται ότι η εξέταση αφορά τους πλήρως ελαστικούς ναύλους οι οποίοι για κάποιο χρονικό διάστημ θεωρήθηκαν ως ιδιαίτερα υψηλοί στην Ευρώπη. Στο πλαίσιο αυτό, είναι δύσκολο να γίνει αποδεκτό ότι υπάρχει ανταγωνισμός σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο στην περίπτωση όπου ο υπό εξέταση αερομεταφορέας αναφέρεται στη συμφωνία που έκανε με την IATA σαν δικαιολογία για τον αεροπορικό ναύλο. Άλλες εταιρείες ανέφεραν στην Επιτροπή ότι προσάρμοζαν τους ναύλους τους με εκείνους των ανταγωνιστών τους σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90. Πάντως, το άρθρο 5 παράγραφος 1 θα έχανε τη σημασία του εάν η Επιτροπή δεχόταν μια τέτοια προσαρμογή προς το υψηλότερο επίπεδο ναύλου, ως δικαιολογία για τη σύνδεση με το κόστος σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1,

— οι ναύλοι που εξετάζονται τέθηκαν σε ισχύ τη θερινή περίοδο 1991, η οποία είχε επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από τις αρνητικές επιπτώσεις της κρίσης στον Κόλπο. Πράγματι ο συντελεστής εκμετάλλευσης δρομολογίου που υπολογίστηκε με βάση τα πραγματικά δεδομένα για το 1991 (σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχαν οι αεροπορικές εταιρείες) σημείωσε στις περισσότερες περιπτώσεις σοβαρή μείωση σε σχέση με τις προηγούμενες περιόδους. Πάντως, σύμφωνα με τη μέθοδο που αναφέρθηκε ανωτέρω, τα αρνητικά αποτελέσματα του δρομολογίου μπορούν μόνο να ληφθούν υπόψη εάν διατηρηθούν για ένα μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, δηλαδή άνω των δύο τουλάχιστον περιόδων [το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2342/90 αναφέρεται ρητά στο μακροπρόθεσμο πλήρως κατανεμημένο σχετικό κόστος]. Για τη θερινή περίοδο 1991 η προσέγγιση αυτή θα μπορούσε, και άρα στις περισσότερες περιπτώσεις, να μην λάβει υπόψη της τις επιπτώσεις λόγω της κρίσης στον Κόλπο.

Η Επιτροπή θεωρεί πάντως ότι η κρίση στον Κόλπο είχε αρνητικές συνέπειες για ένα μεγαλύτερο χρονικό διάστημα (δηλαδή και μέσα στο 1992), ιδιαίτερα όσον αφορά το επίπεδο των συντελεστών πληρότητας. Όταν αποφάσισε το Μάιο 1991 να μην αναστείλει τους ναύλους κατά τη διάρκεια της εξέτασής τους, η Επιτροπή είχε ρητά αναφερθεί στην κρίση του Κόλπου. Στο πλαίσιο της απόφασης αυτής και για να ληφθεί υπόψη η δύσκολη κατάσταση που αντιμετώπιζε η αεροναυτική βιομηχανία κατά το 1991, η Επιτροπή εξέτασε εκ νέου όλους τους ναύλους οι οποίοι είχαν απορριφθεί σύμφωνα με την μέχρι εκείνη τη στιγμή εφαρμοσθείσα μέθοδο. Οι συντελεστές εκμετάλλευσης υπολογίστηκαν εκ νέου με βάση τους συντε-

λεστές πληρότητας οι οποίοι σύμφωνα με τις (περιορισμένες) πληροφορίες τις οποίες παρείχαν οι αεροπορικές εταιρείες ήταν ιδιαίτερα μειωμένοι κατά το θέρος του 1991. Αντί για 55 % για τη διακεκριμένη θέση, η Επιτροπή εφάρμοσε στους ναύλους αυτούς συντελεστή πληρότητας 45 % και αντί για 80 % για άλλους (μειωμένους) ναύλους συντελεστή πληρότητας 70 %. Σαν αποτέλεσμα, η Επιτροπή, κατ' εξαίρεση, ενέκρινε συνολικά 18 ναύλους για δρομολόγια τα οποία επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από την κρίση στον Κόλπο και τα οποία, κάτω από κανονικές περιστάσεις, θα είχαν συντελεστή εκμετάλλευσης σαφώς ανώτερο από το όριο του 140.

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή απεφάσισε να αποδεχθεί τους ναύλους όχι μόνο στην περίπτωση όπου ο συντελεστής εκμετάλλευσης κατηγορίας ναύλου είναι, σύμφωνα με την ανωτέρω αναφερθείσα μεθοδολογία χαμηλότερος από 140, αλλά επίσης:

— όταν το δρομολόγιο λειτουργεί με ζημία ή καλύπτει απλώς τα έξοδα, χωρίς ένδειξη αμοιβαίας επιδότησης μεταξύ διακεκριμένης θέσης και μειωμένων ναύλων. Αυτό υποτίθεται ότι συμβαίνει στην περίπτωση όπου ο συντελεστής εκμετάλλευσης για το δρομολόγιο ήταν χαμηλότερος από 100 τουλάχιστον κατά τη διάρκεια δύο περιόδων, εκτός εάν ο συντελεστής εκμετάλλευσης κατηγορίας ναύλου ήταν ιδιαίτερα υψηλός (άνω του 180),

— σε ένα δρομολόγιο το οποίο εξυπηρετούν περισσότεροι των δύο αερομεταφορέων και όπου το μερίδιο αγοράς του τρίτου (τέταρτου, πέμπτου) αερομεταφορέα (αερομεταφορέων) υπερβαίνει το 20 % και υπό τον όρο ότι μπορούν να ενεργούν ως έχοντες ηγετική θέση στον καθορισμό της τιμής. Στις περιπτώσεις αυτές υποτίθεται ότι ο ισχύων ανταγωνισμός για το εν λόγω δρομολόγιο θα μπορεί, μέσω των ναύλων που ισχύουν στην αγορά, να ασκήσει πίεση στους υπερβολικά υψηλούς ναύλους,

— εφόσον οι συντελεστές πληρότητας οι οποίοι μειώθηκαν σημαντικά κατά το 1991 λόγω της κρίσης στον Κόλπο, συμπίεσαν τους συντελεστές εκμετάλλευσης κατηγορίας ναύλου κάτω του ορίου του 140.