DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 6 de julio de 1992

relativa a la conformidad de determinadas tarifas aéreas con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90 del Consejo

(92/398/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2342/90 del Consejo, de 24 de julio de 1990, sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares [1] y, en particular, el apartado 3 de su artículo 5,

Considerando la solicitud del Reino Unido, presentada mediante carta de 15 de abril de 1991 y registrada por la Comisión el 2 de mayo de 1991, de que se examinen, con arreglo al apartado 1 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2342/90, determinadas tarifas aéreas presentadas por varias compañías aéreas comunitarias para determinadas rutas con destino al y procedentes del Reino Unido;

Considerando la retirada de esta solicitud en relación con algunas rutas presentadas por el Reino Unido mediante cartas de 16 de mayo y 16 de julio de 1991;

Considerando que, después de examinar atentamente la información de costes y beneficios suministrada por las compañías aéreas afectadas, repetidamente solicitada por la Comisión, se ha podido llegar a ciertas conclusiones basadas en los criterios que se exponen en el Anexo III,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las tarifas aéreas que figuran en el Anexo I de la presente Decisión se ajustan a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90.

Artículo 2

Las tarifas aéreas que figuran en el Anexo II de la presente Decisión no se ajustan a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90. Estas tarifas, por lo tanto, no pueden servir de referencia para temporadas posteriores. Los Estados miembros afectados no han clumplido sus obligaciones previstas en dicho apartado 1 del artículo 3. Adoptarán las medidas necesarias para cumplir dichas obligaciones e informarán de ello a la Comisión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán la República Federal de Alemania, el Reino de Bélgica, el Reino de Dinamarca, el Reino de España, la República Francesa, la República Helénica, la República Italiana, el Gran Ducado de Luxemburgo, la República Portuguesa y el Reino Unido y las compañías aéreas comunitarias Lufthansa, Sabena, SAS, Iberia, Air France, Olympic Airways, Alitalia, Luxair, TAP-Air Portugal y British Airways.

Hecho en Bruselas, el 6 de julio de 1992.

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión

[1] DO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 1.

ANEXO I

Tarifas que, tras el examen llevado a cabo por la Comisión con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2342/90, han demostrado ajustarse a los criterios del apartado 1 del artículo 3 de dicho Reglamento

Ruta	Compañía aérea	Tarifa			
		Salida		Llegada	
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

Ruta	Compañía aérea	Tarifa		
		Salida	Llegada	
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

ANEXO II

Tarifas que, tras el examen llevado a cabo por la Comisión con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2342/90, han demostrado no ajustarse a los criterios del apartado 1 del artículo 3 de dicho Reglamento

Ruta	Compañía aérea	Tarifa			
		Salida		Llegada	
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	—	

ANEXO III

Conformidad de las tarifas aéreas con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90

I. *Introducción*

Mediante nota de fecha 15 de abril de 1991 (recibida por la Comisión el 2 de mayo de 1991), las autoridades competentes del Reino Unido pidieron oficialmente a la Comisión que examinara si una serie de tarifas aéreas se ajustaban a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del mencionado Reglamento. Las tarifas aéreas, correspondientes al verano de 1991, las presentaba British Airways en nombre propio y en el de Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways y Luxair.

También se pedía a la Comisión que averiguara si los Estados miembros habían cumplido las obligaciones que les impone el apartado 3 del artículo 3 de dicho Reglamento.

Mediante notas de 16 de mayo y 16 de julio de 1991, las autoridades del Reino Unido retiraron su solicitud respecto a ciertas tarifas de llegada que, consiguientemente, no han sido examinadas por la Comisión.

2. *Obligaciones de la Comisión, los Estados miembros y las compañías aéreas*

2.1. Observaciones generales

El Reglamento (CEE) nº 2342/90 instaura un sistema de doble desaprobación de las tarifas aéreas que superen una tarifa de referencia (1) en más de un 5 %. Según aquél, sólo puede evitarse que una tarifa entre en vigor si ambos Estados miembros interesados se oponen a ella. Sin embargo, el Reglamento incorpora una disposición de salvaguardia por la cual un Estado puede presentar la cuestión ante la Comisión para que ella decida, ya que los Estados miembros tienen la obligación de oponerse a toda tarifa que, de acuerdo con los criterios de apartado 1 del artículo 3, sea excesivamente elevada en detrimento de los usuarios, o injustificablemente baja en relación con la situación de la competencia en el mercado (apartado 3 del artículo 3).

El apartado 1 del artículo 3 dispone que las tarifas aéreas deben guardar una relación razonable con los costes correspondientes globales a largo plazo de la compañía aérea solicitante.

2.2. Comisión

De acuerdo con el artículo 5, cuando la Comisión recibe la solicitud, deberá informar en primer lugar a los otros Estados miembros y compañías aéreas interesados y los invitará a presentar sus observaciones. Este trámite se llevó a cabo mediante carta de 6 de mayo de 1991.

Por otra lado, la Comisión debe decidir en el plazo de 14 días a partir de la fecha de recepción de la solicitud si la tarifa aérea puede seguir vigente durante su examen. La Comisión, en vista de la situación de la guerra del Golfo, decidió permitir que las tarifas aéreas siguieran en vigor durante su período de examen (2).

Finalmente, la Comisión tiene que decidir si las tarifas aéreas guardan una relación razonable con los costes correspondientes globales a largo plazo de la compañía aérea solicitante.

2.3. Estados miembros y compañías aéreas

Además de sus obligaciones de acuerdo con los apartados 1 y 3 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90, los Estados miembros tienen la obligación, de conformidad con el artículo 9, de proporcionar a la Comisión toda la información necesaria para llevar a cabo un estudio en profundidad de la situación. Las compañías aéreas tienen la misma obligación.

3. *Criterios del apartado 1 del artículo 3*

3.1. Observaciones generales

Las tarifas aéreas deben guardar relación con los costes correspondientes globales a largo plazo ; por lo tanto, hay que analizar qué significan estos conceptos.

« Largo plazo » significa lógicamente que las fluctuaciones de los costes a corto plazo no deben tenerse en cuenta. Por lo tanto, sólo deben tenerse presentes las variaciones de los costes e ingresos, si, de acuerdo con la información disponible, cabe pensar que dichos cambios son algo más que una variación a corto plazo.

« Costes correspondientes globales » significa que deben imputarse completamente todos los costes de una tarifa aérea, y no sólo respecto a la ruta en cuestión. No pueden aceptarse otros métodos menos globales, aunque desde el punto de vista comercial, resulten interesantes. Por otro lado, significa también que no deben tenerse en cuenta los costes de otras tarifas aéreas.

(1) Véase la definición en el Apéndice al Anexo II de dicho Reglamento.
(2) Decisión de 16. 5. 1991.

3.2. Costes de la ruta

En primer lugar, esto significa que deberán tenerse en cuenta todos los costes directamente atribuibles a las rutas en cuestión. Estos costes corresponderán, por ejemplo, al combustible, aeropuerto, tripulación, etc. La contabilidad actual suele normalmente seguir ya esta línea.

La imputación de los costes indirectos de las rutas es más compleja. Para imputar los costes a las rutas se hace inevitable partir de ciertos supuestos. Aun y todo, es posible imputar los costes a las rutas específicas de una forma bastante precisa.

Existen varios métodos contables ; una compañía aérea puede, por una razón u otra, preferir un sistema determinado. No es competencia de la Comisión determinar qué método es el correcto, ni sería posible hacerlo. Pero para que una compañía aérea emplee el método que ha elegido de una forma coherente y controlable, es necesario que se imputen todos los costes indirectos. A la Comisión sólo le es de utilidad una información basada en un desglose completo de los costes de una determinada compañía aérea.

3.3. Costes según tipos de tarifas

Para calcular los costes de un determinado tipo de tarifa es necesario partir de una serie de supuestos.

En los vuelos internacionales, las tarifas pueden dividirse en diferentes tipos : las tarifas totalmente flexibles (primera clase, clase preferente y clase económica) y las tarifas de promoción (Eurobudget, PEX, APEX). Las diferencias estriban en los servicios que se ofrecen al pasajero (asientos reclinables, comidas, etc.) y, especialmente, en las condiciones ligadas a la tarifa.

En los vuelos intraeuropeos, la tarifa totalmente flexible más baja, es decir, la más baja sin restricciones en su utilización suele ser, de acuerdo con el Reglamento (CEE) n° 2342/90, la tarifa de referencia. La soliciutd de examen del Reino Unido afecta a este tipo de tarifa. En el caso de British Airways, la denominada « Club » debe considerarse como la tarifa totalmente flexible más baja.

El coste del asiento en sí no varía mucho entre una clase y otra. Las clases preferentes cuentan con unos asientos más espaciosos y un servicio de cabina más cuidado. Las diferencias de coste pueden calcularse mediante algunas simples estimaciones.

La verdadera diferencia de coste entre los diferentes tipos de tarifas estriba en las condiciones ligadas a éstas. La tarifa totalmente flexible más económica (o Club) no comporta una penalización si el pasajero decide no utilizar su reserva. Con los vuelos de promoción sucede lo contrario. Esto significa que las compañías aéreas calculan un índice de ocupación mucho más elevado tratándose de tarifas de promoción que de tarifas totalmente flexibles. Las estadísticas corroboran este hecho ; las tarifas de promoción sólo registran un pequeño porcentaje de pasajeros ausentes ; las tarifas totalmente flexibles, un porcentaje mucho más alto. El índice de ocupación de una tarifa totalmente flexible suele girar en torno al 55-60 %, mientras que el de los vuelos de promoción alcanza el 85 %. Naturalmente, al utilizar estas cifras se supone que la compañía aérea es capaz de manejar un equipo adecuado y cuenta con un sistema de gestión de ingresos eficaz.

Por lo tanto, puede concluirse que los costes de las rutas pueden imputarse con bastante precisión, aunque haya que partir de algunos supuestos, tales como el índice de ocupación para calcular los costes según diferentes tipos de tarifas.

Hay que señalar que las tarifas aéreas pueden examinarse, además de con arreglo a los criterios del Reglamento (CEE) n° 2342/90, también a la luz de las normas de competencia pertinentes.

4. *Relación entre tarifas aéreas y costes*

El factor decisivo para una compañía aérea suel ser, sin duda alguna, el nivel global de beneficios de la misma. Aunque en los últimos años las compañías aéreas sólo han obtenido unos beneficios antes de impuestos de alrededor de un 2 %, puede considerarse razonable un margen de beneficio de entre el 10 % y el 15 %, es decir, un Índice Operativo (IO) de un 110-115 para cubrir gastos financieros y obtener un redimiento al capital. En la actualidad muy pocas compañías aéreas pueden alcanzar dicho índice (1).

Pero este índice no puede aplicarse directamente ruta por ruta. Hay que pensar que entre los servicios suministrados por una compañía aérea hay rutas rentables y no rentables ; es decir, que es normal que, en cierta medida, unas rutas subvencionen indirectamente otras.

(1) El Índice Operativo denota la relación entre los ingresos y los gastos.

Por ello, no sería exagerado aplicar a las rutas un margen suplementario del 10 %, que situaría el Índice Operativo en un nivel aceptable del 125 aproximadamente. Por otro lado, cabe prever un margen de error en la imputación de costes de un 10 %, con lo que el Índice Operativo de una tarifa aérea se situaría en torno a 140. Esto corresponde al límite utilizado ante la Comisión en el asunto anterior (Sterling Airways) (1).

Para calcular el Índice Operativo de una tarifa aérea es necesario hacer una estimación del índice de ocupación (2). En los análisis de la Comisión se ha utilizado un índice de ocupación del 55 %. En muchos casos esta cifra es muy inferior a los resultados de las compañías aéreas, pero puede considerarse como adecuada, aunque prudente, para llevar a cabo el análisis.

Adjuntos podrán encontrarse los elementos utilizados para el cálculo del IO según el tipo de tarifa.

La rentabilidad global de una ruta puede ser importante, en ciertos casos, para apreciar la corrección de las tarifas en dicha ruta.

Unos malos resultados en una ruta, por ejemplo si se producen pérdidas o simplemente se cubren gastos, pueden indicar que algunos de los supuestos del cálculo no han sido correctos. Puede suceder que, en determinadas rutas especialmente difíciles desde el punto de vista económico, no se alcance el índice de ocupación del 55 % ; por otro lado, la posibilidad de reducir la dotación es, por razones técnicas, muy escasa. Lo mismo podría decirse tratándose de nuevas rutas enproceso de desarrollo. En estos casos, los malos resultados de una ruta pueden pesar más que las conclusiones basadas en el cálculo del IO de un determinado tipo de tarifa.

Ahora bien, que los resultados de una ruta sean negativos no significa tampoco que una determinada tarifa no sea demasiado alta. Cuando esto sucede, suele ser señal de que unos tipos de tarifas están subvencionando indirectamente otros, es decir, que la baja elasticidad de los precios de las tarifas totalmente flexibles (viajes de negocios) se utiliza para financiar artificialmente tarifas bajas de promoción (viajes de turismo). Esta situación puede falsear la competencia entre compañías aéreas, por lo que resulta inaceptable.

La baja rentabilidad de una ruta puede llevar a una compañía aérea a intentar aumentar sus ingresos a base de encarecer las tarifas en segmentos de mercado con una baja elasticidad de precios en la demanda ; pero esto es inadmisible cuando hay una competencia escasa o nula en el segmento de las tarifas totalmente flexibles, y especialmente, cuando hay una gran competencia respecto a las tarifas de promoción, es decir, cuando hay mucho tráfico chárter. En estos casos, unas tarifas de promoción muy bajas ofrecidas por compañías aéreas regulares pueden constituir un comportamiento abusivo.

La Comisión, para tener en cuenta fenómenos acontecidos en períodos prolongados, ha aprobado normalmente tarifas con un Índice Operativo de más de 140 si la ruta arrojaba unos resultados negativos en al menos dos temporadas ; sin embargo, las tarifas con un IO muy alto (más de 180) han sido denegadas.

5. *La política de la Comisión en la práctica*

Debido a que es necesario contar con información tanto sobre las rutas como sobre la rentabilidad de las tarifas, los servicios de la Comisión escribieron a las compañías y a los Estados miembros afectados solicitando dicha información (3). La obtención de la información necesaria de las diferentes compañías aéreas fue para la Comisión un proceso sumamente difícil y lento. Debido a los trastornos causados por la guerra del Golfo, algunas compañías aéreas han tenido problemas a la hora de suministrar una información actualizada de sus costes ; otras todavía no habían definido unos métodos de cálculo que correspondieran a lo dispuesto en el Reglamento.

Respecto a la aplicación de la política de la Comisión en la práctica, cabría resaltar los siguientes puntos :

— Se ha analizado la situación de la anterior temporada o temporadas, así como la evolución general de las tarifas, es decir, si el IO aumenta o disminuye. También se ha tenido en cuenta la rentabilidad global de la ruta y la situación de la competencia en la misma (es decir, el número de compañías aéreas que operan en ella), y se ha calculado el IO de las tarifas. Para descartar los efectos que se pudieran deber a fluctuaciones a corto plazo, la Comisión ha adoptado una postura flexible y, en general, no ha denegado tarifas por encima del límite del índice Operativo de 140 si los resultados generales de la ruta eran negativos en al menos dos temporadas.

— El análisis de costes se llevó a cabo únicamente a partir de la información obtenida a través de la contabilidad de las diferentes compañías aéreas afectadas, incluido el desglose entre categorías de costes.

(1) Procedimiento escrito E/1771/80.
(2) Véase el punto 3.3.
(3) De acuerdo con el artículo 9 del Reglamento (CEE) nº 2342/90, las líneas aéras y los Estados miembros están obligados a suministrar toda la información necesaria a la Comisión.

— Como a menudo las tarifas varían considerablemente según si se trata de vuelos de salida o de llegada, se ha llevado a cabo un análisis separado.

— Al determinar todos los costes pertinentes, algunas compañías aéreas tienen dificultades en suministrar datos actualizados porque sus sistemas de contabilidad no estaban al día o porque no pueden proporcionar una información ruta por ruta. Hasta el momento, la Comisión ha tratado de ser indulgente, compensando estas carencias con estimaciones y supuestos.

— Algunas compañías aéreas observaron a la Comisión que los índices por los que se adjudica un mayor porcentaje del coste total a la clase preferente (+ 6 % en concepto de costes imputables a la plaza y + 10 % en concepto de costes imputables al pasajero) son demasiado bajos. La Comisión tiene la intención de perfeccionar, en cooperación con expertos de las líneas aéreas y los Estados miembros, la metodología de sus decisiones. En cuanto a la presente propuesta, hay que precisar que el margen de error del 15 % que en ella se incorpora debería ser suficiente para subsanar el problema. En cualquier caso, el límite de 140 en el IO se ha aplicado de una forma muy flexible.

— Algunas rutas registraron un IO extremadamente alto en clase preferente (hasta de 200 aproximadamente) y unos resultados globales negativos en la ruta. Esto suele ser señal de que las compañías aéreas tienden a adoptar unas tarifas muy bajas en viajes turísticos compensándolas con vuelos de negocios. Esta situación puede falsear la competencia y no resulta aceptable en rutas en las que hay una escasa o nula competencia en el segmento de las tarifas totalmente flexibles y, en particular, cuando hay una gran competencia respecto a los vuelos de promoción, por ejemplo, respecto al tráfico chárter. Por lo tanto, a veces se han denegado tarifas con un IO muy elevado (por encima de 180) -siempre de acuerdo con la información suministrada por las compañías aéreas- aunque los resultados globales de la ruta hubieran sido negativos en dos temporadas.

— En los casos en los que interviene más de una compañía aérea, cada una de ellas no percibe la totalidad de la tarifa, sino sólo un porcentaje. Este hecho se tiene en cuenta a la hora de calcular el IO de una ruta.

— Es de suponer que, cuando el acceso a una ruta es limitado debido a problemas de capacidad, la competencia estará considerablemente restringida. Entre las rutas examinadas, este es el caso, sobre todo, de los aeropuertos de Heathrow y Gatwick. Se resolvió que, en estos casos, aunque una tarifa debiera ser denegada de acuerdo con los criterios expuestos, sería aceptada si se daba una competencia suficiente en la ruta (como norma general, un mínimo de 3 compañías, cada una de las cuales con al menos un 20 % del mercado, y siempre que puedan determinar cada una de ellas libremente sus precios). En una de las rutas se aplicó este criterio. En otras tres se denegaron las tarifas porque el IO era demasiado elevado, y la tercera compañía aérea, aunque contaba con más de un 20 % del mercado, operaba en la ruta con derechos de tráfico de 5ª libertad sin determinar sus propios precios.

— Hay que recordar que el examen se centra en las tarifas totalmente flexibles, que, durante mucho tiempo, se han juzgado muy elevadas en Europa. Siendo así, cuesta aceptar que las condiciones de la competencia en una ruta son las adecuadas si una compañía aérea se remonta a los acuerdos celebrados en el marco de la IATA para justificar una tarifa aérea. Otras compañías señalaron a la Comisión que simplemente igualaban sus tarifas con las de sus competidores de acuerdo con el apartado 5 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90. Ahora bien, si la Comisión aceptara una igualación de precios por lo alto como justificación de la « relación razonable con los costes » mencionada en el apartado 1 del artículo 3, el apartado 1 del artículo 5 perdería todo su sentido.

— Las tarifas examinadas entraron en vigor en la temporada de verano de 1991, un período fuertemente marcado por los efectos negativos de la guerra del Golfo. De hecho, los IO de 1991, calculados a partir de datos reales, (cuando eran suministrados por las compañías aéreas) registraron en la mayoría de los casos una fuerte caída en comparación con temporadas anteriores. Pero, de acuerdo con la metodología anteriormente expuesta, sólo se considerarían negativos los resultados de una ruta si éstos se mantienen durante un período largo de al menos dos temporadas [el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2342/90 habla explícitamente de costes correspondientes globales a largo plazo]. Por lo tanto, en la mayoría de los casos, los efectos de la guerra del Golfo no podían, de acuerdo con este criterio, tenerse en cuenta.

No obstante, la Comisión considera que la guerra del Golfo ha tenido unos efectos negativos a largo plazo (es decir, que ha repercutido en una buena parte de 1992), especialmente en lo que se refiere al índice de ocupación. Cuando en mayo de 1991 la Comisión decidió no suspender las tarifas mien-

tras durara su examen, se refirió expresamente a la guerra del Golfo. Para guardar una coherencia con esta decisión y tener en cuenta la difícil situación que atravesó el sector de la aviación en 1991, la Comisión volvió a examinar las tarifas que habían sido denegadas de acuerdo con el método empleado hasta entonces. Los Índices Operativos volvieron a calcularse incluyendo el índice de ocupación que, de acuerdo con la (escasa) información suministrada por las compañías aéreas, se redujo fuertemente en el verano de 1991. En vez de aplicar un índice de ocupación del 55 % a las tarifas de clase preferente, la Comisión aplicó un 45 %, y, en vez del 80 % normal en los demás vuelos (de promoción), un 70 %. La Comisión ha aprobado, a título excepcional, 18 tarifas de ciertas rutas expecialmente afectadas por la guerra del Golfo que, en circunstancias normales, hubieran alcanzado un IO muy por encima del límite de 140.

En vista de las consideraciones anteriormente expuestas, la Comisión decidió aceptar las tarifas, no solamente en función del Índice Operativo por tipo de tarifa, según el sistema ya mencionado, basado en un índice de 140, sino también teniendo en cuenta otros factores:

— el que la ruta arroje pérdidas o simplemente cubra costes, sin indicios de subvención indirecta entre clase preferente y vuelos de promoción. Se supone que éste es el caso si el Índice Operativo de la ruta ha permanecido por debajo de 100 durante al menos dos temporadas, a no ser que el IO por tipo de tarifa sea muy elevado (por encima de 180);

— el que en una ruta operen más de dos compañías aéreas y la cuota de mercado de la tercera (o cuarta, o quinta) supere el 20 % del total, y siempre que cada una de ellas determine libremente sus precios. En estos casos, se supone que la situación de competencia de la ruta servirá para moderar, a través de la interacción del mercado, las tarifas demasiado altas;

— el que, a causa de que los índices de ocupación se redujeron fuertemente en 1991 por los efectos de la guerra del Golfo, el IO por tipo de tarifa descendió por debajo del límite de 140.