DECISÃO DA COMISSÃO

de 6 de Julho de 1992

relativa à conformidade de certas tarifas aéreas com os requisitos previstos no nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2342/90 do Conselho

(92/398/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 2342/90 do Conselho, de 24 de Julho de 1990, relativo às tarifas dos serviços aéreos regulares [1], e, nomeadamente, o nº 3 do seu artigo 5º,

Considerando que o Governo do Reino Unido solicitiou à Comissão, por carta de 15 de Abril de 1991, registada pela Comissão em 2 de Maio de 1991, que examinasse, nos termos do nº 1 do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2342/90, alguns aumentos de tarifas decididos pelas transportadoras aéreas comunitárias relativamente a certas rotas de e para o Reino Unido;

Considerando que o Reino Unido retirou esse pedido relativamente a algumas tarifas de destino por cartas de 16 de Maio de 1991 e 16 de Julho de 1991;

Considerando que uma análise pormenorizada das informações relativas aos custos e receitas fornecidos pelas transportadoras aéreas interessadas na sequência de vários pedidos da Comissão conduziu a certas conclusões baseadas nos critérios explicitados no anexo III,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

As tarifas aéreas que constam do anexo I da presente decisão estão em conformidade com o nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2342/90.

Artigo 2º

As tarifas aéreas que constam do anexo II da presente decisão não estão em conformidade com o nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2342/90 do Conselho. Estas tarifas não podem, por conseguinte, servir como tarifas de referência para estações subsequentes. Os Estados-membros em causa não cumpriram as suas obrigações decorrentes do referido nº 1 do artigo 3º do regulamento. Devem, por conseginte, tomar as medidas adequadas para darem cumprimento a essas obrigações e, desse facto, informarão a Comissão.

Artigo 3º

São destinatários da presente decisão o Reino da Bélgica, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República Helénica, o Reino de Espanha, a República Francesa, a República Italiana, a Grão-Ducado do Luxemburgo, a República Portuguesa e o Reino Unido, bem como as transportadoras aéreas Sabena, SAS, Lufthansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia, Luxair, TAP Air Portugal e British Airways.

Feito em Bruxelas, em 6 de Julho de 1992.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão

---

[1] JO nº L 217 de 11. 8. 1990, p. 1.

ANEXO I

Tarifas em relação às quais a análise da Comissão, efectuada em conformidade com o disposto no artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2342/90, levou à conclusão de que estão em conformidade com os critérios estabelecidos no nº 1 do artigo 3º

Rota	Companhia aérea	Tarifa	
		Partida	Destino
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

Rota	Companhia aérea	Tarifa		
		Partida	Destino	
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 em relação às quais a análise da Comissão, efectuada em conformidade com o disposto no artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2342/90, levou à conclusão de que não estão em conformidade com os critérios estabelecidos no nº 1 do artigo 3º

Rota	Companhia aérea	Tarifa			
		Partida		Destino	
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

Conformidade das tarifas aéreas com os requisitos previstos no nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2342/90

1. *Introdução*

Por nota de 15 de Abril de 1991 (recebida pela Comissão em 2 de Maio de 1991), as autoridades competentes do Reino Unido solicitaram formalmente à Comissão que examinasse se determinadas tarifas aéreas estavam em conformidade com o nº 1 do artigo 3º do regulamento acima referido. As tarifas aéreas foram apresentadas pela British Airways em seu nome e pela Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways e Luxair, para o Verão de 1991.

Para além disso, foi solicitado à Comissão que examinasse se os Estados-membros em causa tinham assumido as suas responsabilidades nos termos do disposto no nº 3 do artigo 3º do regulamento.

Por notas de 16 de Maio e 16 de Julho de 1991, as autoridades do Reino Unido retiraram o seu pedido relativamente a algumas tarifas de destino que, por conseguinte, não foram analisadas pela Comissão.

2. *Obrigações da Comissão, dos Estados-membros e das transportadoras aéreas*

2.1. Aspectos gerais

O Regulamento (CEE) nº 2342/90 criou um sistema de dupla desaprovação das tarifas aéreas que excedam uma tarifa de referência (1) em mais de 5 %. Uma tarifa proposta que esteja nestas condições só pode ser impedida de entrar em vigor caso ambos os Estados-membros interessados a desaprovem. Contudo, foi incluída uma salvaguarda no regulamento que permite a um Estado-membro submeter o assunto à apreciação da Comissão, que tomará uma decisão, uma vez que os Estados-membros são obrigados a não aprovar uma tarifa que seja excessivamente elevada em prejuízo dos utentes ou injustificadamente baixa tendo em conta a situação dos utentes ou injustificadamente baixa tendo em conta a situação de concorrência no mercado (nº 3 do artigo 3º), relativamente aos critérios definidos no nº 1 do artigo 3º

O nº 1 do artigo 3º estabelece que as tarifas aéreas devem manter uma relação razoável com os encargos globais a longo prazo da transportadora aérea requerente.

2.2. Comissão

Nos termos do artigo 5º, sempre que a Comissão receber um pedido deste tipo, deverá informar imediatamente os outros Estados-membros e a transportadora aérea interessada, dando-lhes oportunidade para apresentarem as suas observações. Tal foi efectuado por carta de 6 de Maio de 1991.

Para além disso, a Comissão deverá decidir, num prazo de 14 dias após ter recebido um pedido, se as tarifas aéreas deverão permanecer em vigor durante o exame. A Comissão decidiu autorizar a vigência das tarifas aéreas durante o período de exame (2).

Por fim, a Comissão tem que apreciar se as tarifas aéreas em questão têm uma relação razoável com os encargos globais a longo prazo da transportadora aérea requerente.

2.3. Estados-membros e transportadores aéreos

Para além das suas obrigações decorrentes dos nºs 1 e 3 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2342/90, os Estados-membros são obrigados, por força do artigo 9º, a fornecer à Comissão todas as informações necessárias exigidas para realizar uma análise completa da situação. As companhias aéreas têm a mesma obrigação.

3. *Critérios do nº 1 do artigo 3º*

3.1. Aspectos gerais

É necessário examinar as tarifas aéreas em relação aos custos globais a longo prazo e ver o que estes conceitos significam.

« A longo prazo » significa claramente que as flutuações de preços a curto prazo não podem ser tomadas em consideração. Por conseguinte, as alterações verificadas nos custos e nas receitas devem ser tomadas em consideração apenas se as informações disponíveis sugerirem que ultrapassam as variações normais a curto prazo.

A expressão « encargos globais » significa que todos os custos relacionados com uma tarifa aérea deverão ser totalmente imputados e não apenas à rota em questão. Qualquer abordagem marginal, embora comercialmente razoável, não será aceitável. Por outro lado, significa igualmente que os custos relativos a outras tarifas aéreas não serão considerados.

(1) Ver definição dada no apêndice do anexo II do Regulamento (CEE) nº 2342/90.
(2) Decisão de 16. de Maio de 1991.

3.2. Encargos de rota

Em primeiro lugar, isto significa que todos os encargos directamente imputáveis às rotas em questão deverão ser tomados em consideração. Estes custos incluem o combustível, as taxas de aeroporto, a tripulação de voo, etc. As actuais práticas contabilísticas seguem já esta abordagem.

A imputação de encargos indirectos por rota é mais complexa. É necessário inevitavelmente recorrer a algumas hipóteses, com vista a imputar esses encargos às rotas. É possível imputar encargos a rotas específicas de forma bastante exacta.

Existem muitos métodos contabilísticos, podendo uma transportadora aérea, por qualquer razão, preferir um sistema específico. Não cabe à Comissão estabelecer qual o método correcto, o que de resto não seria possível. Uma transportadora aérea deverá, contudo, utilizar o método escolhido de uma forma coerente e controlável, devendo certificar-se de que todos os encargos indirectos são imputados. A Comissão poderá então prosseguir com base na discriminação dos custos utilizada por cada transportadora aérea.

3.3. Encargos das tarifas-tipo

A partir daqui, torna-se necessário estabelecer algumas hipóteses com vista a calcular os encargos relativos a uma tarifa-tipo específica.

Nos voos internacionais existem diferentes tarifas-tipo que podem dividir-se em tarifas inteiramente flexíveis (primeira classe, classe executiva e classe económica) e em tarifas de promoção (Eurobudget, PEX e APEX). Diferem segundo o serviço prestado aos passageiros (espaço entre cadeiras, refeições, etc.), variações nos serviços a passageiros e, em especial, em função das condições conexas.

Nos voos intra-europeus, a tarifa inteiramente flexível mais baixa, isto é, a tarifa mais baixa sem quaisquer restrições em vigor, é considerada a tarifa de referência, nos termos do Regulamento (CEE) nº 2342/90. O pedido apresentado pelo Reino Unido tem como objectivo analisar esta tarifa-tipo. No caso da Birtish Airways, a chamada tarifa « club » deverá ser considerada como a tarifa inteiramente flexível mais baixa.

Os encargos relativos ao lugar não diferem grandemente entre as diferentes classes. As classes superiores oferecem mais espaço por assento e melhores serviços de atendimento a bordo. Estas diferenças de encargos podem ser calculadas através de algumas hipóteses simples.

A verdadeira diferença em termos de nível de encargos das diversas tarifas-tipo resulta, contudo, das condições relacionadas com a tarifa aérea ou da sua inexistência. A tarifa económica inteiramente flexível normal (ou « club ») não acarreta qualquer encargo se o passageiro decidir não utilizar a sua reserva. O mesmo não se verifica em relação às tarifas de promoção. Isto significa que as transportadoras aéreas efectuam cálculos tendo em conta coeficientes da carga consideravelmente mais importantes nas tarifas de promoção do que nas tarifas inteiramente flexíveis. As estatísticas confirmam esta situação e, enquanto nas tarifas de promoção se verifica apenas uma pequena percentagem de desistências, poder-se-á esperar uma percentagem muito maior no que diz respeito às tarifas inteiramente flexíveis. De facto, são normalmente realizados coeficientes de carga de 55 % a 60 % em tarifas inteiramente flexíveis, ao passo que em tarifas de promoção são realizados 85 %. Estes valores pressupõem naturalmente que a companhia aérea é capaz de utilizar o equipamento adequado e tem um sistema de gestão eficiente.

Como conclusão, poder-se-á afirmar que os encargos podem ser imputados a uma rota com bom grau de exactidão, mas que deverão ser estabelecidas certas hipóteses, especialmente no que se refere a um coeficiente de carga razoável, de forma a calcular os encargos em relação a tarifas-tipo específicas.

Dever-se-á notar que as tarifas aéreas poderão sempre ser analisadas com base nas regras de concorrência relevantes, para além dos critérios de Regulamento (CEE) nº 2342/90.

4. *Relação entre uma tarifa aérea e os encargos*

A prova final para qualquer companhia deverá claramente ser os lucros globais a nível de empresa. Embora no passado a maior parte das transportadoras aéreas apenas realizassem lucros antes de impostos de cerca de 2 %, reconhece-se, de uma forma geral, que uma margem de lucro situada entre 10 % e 15 % seria razoável, isto é, uma *ratio* de exploração (RE) de 110-115 para cobrir se os encargos financeiros e permitir uma remuneração do capital. Presentemente são raras as companhias aéreas capazes de assegurar esta última (1).

Esta *ratio* não pode contudo ser aplicada directamente numa base de rota a rota. Dever-se-á aceitar que uma rede de companhia aérea normal inclui algumas boas rotas e algumas más, o que justifica um certo nível de compensações cruzadas entre rotas.

(1) Uma *ratio* de exploração indica a relação entre as receitas e os custos.

Numa base de rota, uma margem adicional de 10 % de não seria, por conseguinte, excessiva e elevaria a *ratio* de exploração aceitável para cerca de 125. Para além disto, é necessário considerar uma margem de erro de cerca de 10 % na imputação dos encargos, o que significaria que uma *ratio* de exploração de uma tarifa aérea razoável se aproximaria de 140. Isto corresponde ao limiar utilizado no processo anterior apresentado à Comissão (processo Sterling Airways) (1).

De forma a calcular a *ratio* de exploração para a tarifa aérea, é necessário prever um coeficiente de carga razoável (2). Na avaliação da Comissão, foi utilizado um coeficiente de carga de 55 %. Esta percentagem é, na maioria das vezes, significativamente inferior ao que as transportadoras aéreas foram capazes de utilizar, mas é normalmente reconhecido como constituindo um valor prudente mas razoável para efeitos desta avaliação.

Os elementos considerados ao calcular as RE da tarifa-tipo estão ligados.

A rendibilidade global de uma rota poderá, em certas circunstâncias, ser importante para avaliar a compatibilidade das nossas tarifas aéreas na rota em questão.

Quando uma rota apresenta fracos resultados económicos, isto é, quando é deficitária ou apenas cobre os custos, isto pode indicar que certas hipóteses utilizadas no cálculo não eram correctas. Não se poderá excluir o facto de um coeficiente de carga de 55 % não ser alcançado em certas rotas específicas, economicamente difíceis e de as possibilidades de reduzir o equipamento utilizado serem, por razões técnicas, limitadas. Considerações do mesmo tipo poderão ser válidas para novas rotas em expansão. Nestes casos, os fracos resultados económicos de uma rota poderão ponderar as conclusões baseadas no cálculo de um RE de uma tarifa-tipo relacionada.

Contudo, o fraco resultado económico de uma rota poderá ser compatível com a conclusão de que uma tarifa específica é demasiado elevada. Estes casos traduzem a prática das compensações cruzadas entre tarifas-tipo no sentido de a baixa elasticidade de preços das tarifas inteiramente flexíveis (viagens de negócios) ser utilizada para financiar as tarifas de promoção artificialmente baixas (viagens de turismo). Esta situação poderá distorcer a concorrência entre transportadoras, não sendo, por conseguinte, aceitável.

Apesar de a baixa rendibilidade de uma rota poder levar uma campanhia aérea a optimizar os seus rendimentos aumentado as tarifas em segmentos de mercado com uma baixa elasticidade de preços a nível da procura, seria difícil aceitar este facto quando existe pouca ou nenhuma concorrência relativamente às tarifas inteiramente flexíveis e, nomeadamente, em situações em que existe concorrência entre tarifas de promoção, por exemplo onde o tráfego *charter* é importante. Nessas circunstâncias, tarifas de promoção baixas para campanhias aéreas regulares poderá inclusivamente constituir um comportamento predatório.

A fim de ter em consideração a evolução durante um período mais longo, a Comissão aprovou de uma forma geral tarifas com uma *ratio* de exploração superior a 140, se a rota registou resultados globais negativos durante pelo menos duas estações ; as tarifas com um RE da tarifa-tipo muito elevada (mais de 180) foram, contudo, desaprovadas.

5. *Abordagem prática*

Dado que são necessárias informações relativas à rentabilidade quer das rotas quer das tarifas aéreas, os serviços da Comissão escreveram às transportadores aéreas e aos Estados-membros interessados solicitando-lhes que forneçam essas informações (3). Revelou-se extremamente difícil e moroso para a Comissão obter as informações necessárias das diferentes companhias aéreas. Devido aos problemas causados pela crise do Golfo, algumas transportadoras tiveram dificuldades em fornecer dados actualizados relativamente aos seus custos ; outras ainda não estabeleceram métodos de cálculo que correspondam às exigências do regulamento.

Os seguintes pontos deverão ser notados, relativamente à abordagem da Comissão na prática :

— a situação das estações anteriores foi analisada, tendo sido observada a evolução geral da tarifa, isto é, se a *ration* de exploração está a diminuir ou a aumentar. A rendibilidade global da rota também foi considerada, bem como a situação em termos de concorrência (isto é, o número de transportadoras aéreas activas na rota em questão) e foi calculado o RE relativo às tarifas aéreas. Com vista a eliminar os efeitos das flutuações a curto prazo, a Comissão adoptou uma perspectiva flexível e, de uma forma geral, não desaprovou as tarifas que ultrapassam o limiar de uma *ratio* de exploração (RE) de 140, se os resultados globais da rota em questão tiverem sido negativos durante pelo menos duas estações,

— a análise dos encargos foi efectuada apenas com base nas informações fornecidas através dos sistemas contabilísticos individuais das transportadoras aéreas em causa, incluindo a discriminação dos encargos por categorias,

(1) Procedimento escrito E/1771/80.
(2) Ver ponto 3.3.
(3) Nos termos do artigo 9º do Regulamento (CEE) nº 2342/90 as campanhias aéreas e os Estados-membros são obrigados a fornecer todas as informações necessárias à Comissão.

— uma vez que as tarifas aéreas diferem muitas vezes de forma significativa entre partidas e destinos, foi realizada uma análise separada para cada uma destas tarifas,

— no que se refere aos encargos globais, algumas companhias aéreas tiveram dificuldades em fornecer dados actualizados, uma vez que os seus sistemas contabilísticos não estavam actualizados ou se revelaram incapazes de fornecer dados relativos aos encargos discriminados por rota. Até ao presente, a Comissão adoptou uma perspectiva flexível, tendo tentado resolver estas dificuldades através de estimativas e hipóteses,

— algumas companhias aéreas declararam à Comissão que os factores que atribuíam uma percentagem mais elevada dos encargos totais à classe executiva (+ 6 % para custos relativos ao lugar e + 10 % para custos relativos ao passageiro) eram demasiado baixos. A Comissão tenciona melhorar a metodologia utilizada para o tomada das suas decisões, em cooperação com peritos das companhias aéreas e dos Estados-membros. No que se refere à presente proposta, dever-se-á salientar, contudo, que a margem de erro introduzida de 15 % deverá ter em consideração estas incertezas. No entanto, o limiar do RE de 140 foi aplicado de forma muito flexível,

— algumas rotas revelaram um RE extremamente elevado relativamente à classe executiva (até cerca de 200) e resultados globais negativos na rota. Isto significa que estas companhias aéreas procuram praticar tarifas muito baixas no tráfego de turismo, com compensações cruzadas do tráfego de negócios. Esta situação poderá distorcer a concorrência, não sendo aceitável em rotas onde existe pouca ou nenhuma concorrência em tarifas inteiramente flexíveis e, em especial, em situações em que existe concorrência relativamente a tarifas de promoção, por exemplo em situações em que o tráfego *charter* é importante. Por conseguinte, as tarifas com uma RE de tarifa-tipo muito elevado (acima de 180) forma desaprovadas, de acordo com as informações fornecidas pelas campanhias aéreas, mesmo se o rendimento global da rota tiver sido negativo durante duas estações,

— no caso da prática de *interlining*, uma transportadora aérea não receberá a tarifa completa, mas apenas uma parte proporcional. Contudo, isto é tomado em consideração ao calcular a *ratio* de exploração da rota,

— deve-se considerar que, na maior parte das situações em que o acesso a uma rota é limitado devido a problemas de capacidade, a concorrência será normalmente muito limitada. Nas rotas em questão, isto verifica-se em especial nas que utilizam os aeroportos de Heathrow e Gatwick. Contudo, mesmo se a tarifa tivesse sido desaprovada de acordo com os critérios acima referidos, teria sido aceite caso houvesse concorrência suficiente na rota (em geral, pelo menos três transportadoras com pelo menos 20 % de parte de mercado cada uma, na condição de todas estas transportadoras serem líderes de preços). Existia de facto uma rota em que este critério foi aplicado. Em relação a três outras rotas, as tarifas não foram aprovadas porque o RE era demasiado elevado e porque a terceira transportadora, mesmo com uma parte de mercado superior a 20 %, servia a rota em regime de direito de tráfego de quinta liberdade sem o direito de iniciativa de fixação de preços,

— dever-se-á recordar que a análise diz respeito a tarifas inteiramente flexíveis que já há algum tempo são consideradas demasiado elevadas na Europa. Neste contexto, é difícil aceitar que haja concorrência numa rota, quando a transportadora aérea em questão invoca o acordo obtido a nível da IATA como justificação da tarifa aérea,

— outras companhias declararam à Comissão que estavam apenas a alinhar as suas tarifas pelas das suas concorrentes, nos termos do disposto no nº 5 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2342/90. No entanto, o nº 1 do artigo 5º perderia o seu sentido se a Comissão aceitasse esse alinhamento a um nível de tarifas mais elevado, como justificação da relação de custos globais referida no nº 1 do artigo 3º,

— as tarifas analisadas foram postas em vigor na estação de Verão de 1991, a qual sofreu os efeitos negativos da crise do Golfo. De facto, o RE de rota, calculado com base nos dados reais de 1991 (na medida em que foram fornecidos pelas companhias aéreas) revelou, na maioria dos casos, uma queda apreciável em comparação com estações anteriores. No entanto, de acordo com o método acima referido, os resultados negativos de uma rota só podem ser tomados em consideração se se mantiverem durante um longo período, ou seja, pelo menos durante duas estações [nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2342/90 que se refere expressamente aos encargos globais a longo prazo]. No que se refere ao Verão de 1991, esta abordagem poderá, por conseguinte, na maior parte dos casos, não ter ainda em consideração os efeitos da crise do Golfo.

Contudo, a Comissão considera que a crise do Golfo teve efeitos negativos durante um longo período (inclusivamente, em 1992), nomeadamente no que se refere ao nível do coeficiente de carga. Ao decidir, em Maio de 1991, não suspender as tarifas durante o exame, a Comissão tinha já expressamente feito referência à crise do Golfo. Por uma questão do coerência e tendo em consideração a situação difícil que a indústria aeronáutica teve de enfrentar em 1991, a Comissão verificou de novo todas as tarifas que teriam sido desaprovadas segundo o método até então aplicado. As *ratio* de exploração foram de novo calculadas com base em coeficientes de carga que, de acordo com as infor-

mações (limitadas) fornecidas pelas companhias aéreas, foram severamente reduzidos no Verão de 1991. Em vez de 55 % para a classe executiva, a Comissão aplicou a estas tarifas um coeficiente de carga de 45 %, e em vez de 80 % para o restante tráfego (de promoção), um coeficiente de carga de 70 %. Como resultado, a Comissão aprovou, a título excepcional, um total de 18 tarifas em rotas que foram especialmente afectadas pela crise do Golfo e que, em circunstâncias normais, teriam tido um RE nitidamente superior ao limiar de 140.

À luz destas considerações, a Comissão decidiu aceitar as tarifas, não apenas quando a *ratio* de exploração da tarifa-tipo se situa, nos termos da metodologia acima referida, abaixo de 140, mas também :

— quando a rota é deficitária ou apenas cobre os custos, sem indicação de compensações cruzadas entre a classe executiva e as tarifas reduzidas. Parte-se do princípio que é este o caso se a *ratio* de exploração da rota se situar abaixo de 100 durante pelo menos duas estações, a menos que o RE da tarifa-tipo tenha sido muito elevado (acima de 180),

— numa rota em que operem mais de duas transportadoras e em que a parte de mercado da terceira (quarta, quinta) transportadora(s) seja superior a 20 % e na condição de poderem funcionar como líderes de preços. Nestes casos, considera-se que uma concorrência eficaz na rota em questão fará pressão sobre as tarifas demasiado elevadas, graças às tarifas do mercado,

— quando os coeficientes de carga, muito reduzidos em 1991 devido aos efeitos da crise do Golfo, fizeram descer as *ratio* de exploração da tarifa-tipo abaixo do limiar de 140.