REGOLAMENTO (CEE) N. 1617/93 DELLA COMMISSIONE

del 25 giugno 1993

relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del Trattato CEE ad alcune categorie di accordi, decisioni e pratiche concordate aventi per oggetto, sui servizi aerei di linea, la programmazione congiunta e il coordinamento degli orari, gli esercizi congiunti, le consultazioni sulle tariffe per i passeggeri e le merci e l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il Trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3976/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del Trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei [1], modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2411/92 [2], in particolare l'articolo 2,

previa pubblicazione del progetto del presente regolamento [3],

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti aerei,

considerando quanto segue :

(1) Il regolamento (CEE) n. 3976/87 conferisce alla Commissione il potere di applicare, mediante regolamento, l'articolo 85, paragrafo 3 del Trattato ad alcune categorie di accordi, decisioni o pratiche concordate che si riferiscono direttamente o indirettamente alla prestazione di servizi di trasporto aereo.

(2) Gli accordi, le decisioni o le pratiche concordate aventi per oggetto la programmazione e il coordinamento degli orari, gli esercizi congiunti, le consultazioni tariffarie e l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti possono restringere la concorrenza ed incidere sugli scambi fra Stati membri.

(3) La programmazione congiunta e il coordinamento dell'orario possono contribuire a conservare determinati servizi nelle ore o nei periodi di minore affluenza o sulle rotte meno frequentate e a creare nuovi collegamenti a tutto vantaggio degli utenti del trasporto aereo. Tuttavia, le clausole concernenti i voli supplementari non devono richiedere l'assenso delle altre parti né imporre il pagamento di una penale. Tali accordi devono anche permettere alle parti di recedere con un preavviso ragionevolmente breve.

(4) I patti secondo i quali una compagnia più piccola riceve sostengo commerciale e finanziario da un'altra compagnia possono consentire alla piccola compagnia di effettuare servizi aerei sulle rotte nuove o meno frequentate. Tuttavia, al fine di evitare restrizioni non indispensabili al conseguimento di tale obiettivo, la durata di tali esercizi congiunti deve essere limitata al periodo necessario al raggiungimento di una sufficiente reputazione commerciale. L'esenzione per categoria non deve essere accordata agli esercizi congiunti quando possa ragionevolemente presumersi che entrambe le parti siano in grado di fornire indipendentemente il servizio aereo in oggetto. Le suddette condizioni non pregiudicano la possibilità, in casi appropriati, di presentare una domanda ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio [4], modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2410/92 [5], per ottenere un'esenzione individuale ove le condizioni stesse non siano soddisfatte o le parti necessitino di una proroga della durata dell'esercizio congiunto.

In particolare, possono essere rilasciate esenzioni individuali alle parti che — operando congiuntamente — vogliono usufruire delle possibilità di accesso al mercato create dal regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio [6] sulle rotte che non sono né nuove né meno frequentate, ma che nondimeno soddisfano le condizioni di cui al presente regolamento.

(5) Le consultazioni sulle tariffe per il trasporto dei passeggeri e delle merci possono contribuire all'accoglimento generalizzato di tariffe di trasporto merci e passeggeri che consentono l'« interlining », con vantaggio sia dei vettori sia degli utenti del trasporto aereo ; tuttavia, l'oggetto delle consultazioni non deve andare al di là di quanto è necessario per agevolare l'« interlining ». Il regolamento

(1) GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 9.
(2) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 19.
(3) GU n. C 253 del 30. 9. 1992, pag. 5.
(4) GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 1.
(5) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 18.
(6) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.

(CEE) n. 2409/92 del Consiglio (1), relativo alle tariffe per i servizi aerei, è basato sul principio della libera fissazione dei prezzi e pertanto incrementa le possibilità di concorrenza sui prezzi praticati nel settore.

La concorrenza non può quindi essere eliminata per effetto di tali consultazioni tariffarie. Possono essere autorizzate per il momento consultazioni fra vettori aerei sulle tariffe del trasporto merci e passeggeri purché vertano unicamente sulle tariffe più atte a consentire un « interlining » effettivo, la partecipazione alle medesime sia facoltativa, non sfocino in un accordo in materia di tariffe passeggeri o merci o relative condizioni, la Commissione e gli Stati membri interessati possano parteciparvi in qualità di osservatori per garantire una maggiore trasparenza, e purché i vettori che partecipano alle consultazioni siano obbligati ad effettuare l'« interlining » con tutti gli altri vettori interessati, alle tariffe applicate dal vettore per la categoria tariffaria in discussione.

La Commissione procederà ad una nuova valutazione degli effetti delle consultazioni tariffarie sulla concorrenza in materia di prezzi, alla luce dell'applicazione del regolamento (CEE) n. 2409/92 ed alla luce dello sviluppo del settore del trasporto aereo comunitario, ed apporterà al presente regolamento le modificazioni che riterrà opportune nel periodo della sua valenza.

(6) Gli accordi sull'assegnazione di bande orarie negli aeroporti e sulla fissazione degli orari possono garantire una migliore utilizzazione della capacità degli aeroporti e dello spazio aereo, un migliore controllo del traffico aereo e una migliore distribuzione dei servizi di trasporto aereo a partire dall'aeroporto ; tuttavia, per non eliminare la concorrenza, l'accesso ad aeroporti congestionati deve rimanere possibile. Per raggiungere un livello soddisfacente di sicurezza e trasparenza, accordi siffatti sono ammissibili soltanto a condizione che tutti i vettori aerei interessati possano partecipare alle trattative e che l'assegnazione avvenga in condizioni di trasparenza e in assenza di discriminazioni.

(7) A norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3976/87, il presente regolamento si applica retroattivamente agli accordi, decisioni e pratiche concordate esistenti alla data della sua entrata in vigore, i quali possiedano i requisiti ivi prescritti per l'esenzione.

(8) Ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 3976/87 il presente regolamento deve altresì specificare in quali cirsostanze la Commissione può revocare il beneficio dell'esenzione per categoria in casi singoli.

(9) Per gli accordi automaticamente esentati ai sensi del presente regolamento non sono necessarie le domande di cui agli articoli 3 e 5 del regolamento (CEE) n. 3975/87 ; tuttavia, in caso di seri dubbi, le imprese hanno facoltà di chiedere alla Commissione di pronunciarsi sulla conformità dei loro accordi al presente regolamento.

(10) Il presente regolamento non osta all'applicazione dell'articolo 86 del Trattato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO :

TITOLO I

ESENZIONE PER CATEGORIA

Articolo 1

Ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3 del Trattato CEE, secondo le modalità previste dal presente regolamento, l'articolo 85, paragrafo 1 è dichiarato inapplicabile agli accordi fra vettori aerei, alle decisioni di associazioni di vettori aerei e alle pratiche concordate fra vettori aerei che abbiano per oggetto :

— la programmazione congiunta e il coordinamento dell'orario di un servizio aereo fra aeroporti della Comunità ; oppure
— l'esercizio congiunto di un servizio aereo di linea su una rotta nuova o poco frequentata fra aeroporti della Comunità ; oppure
— l'organizzazione di consultazioni sulle tariffe per il trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli e sulle tariffe per il trasporto di merci su servizi aerei di linea tra aeroporti della Comunità ; oppure
— l'assegnazione di bande orarie e la fissazione degli orari, se e in quanto riguardino i servizi aerei tra aeroporti della Comunità.

TITOLO II

DISPOSIZIONI PARTICOLARI

Articolo 2

Programmazione congiunta e coordinamento degli orari

L'esenzione che riguarda la programmazione congiunta e il coordinamento dell'orario di un servizio aereo si applica solo in presenza delle seguenti condizioni :

(1) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 15.

a) la programmazione e il coordinamento hanno lo scopo :

i) di assicurare mediante accordo non vincolante una corretta distribuzione dei servizi aerei nelle ore o nei periodi di minore affluenza o sulle rotte meno frequentate ; ovvero

ii) di fissare mediante accordo vincolante orari che facilitino ai passeggeri e alle merci l'« interlining » fra i servizi offerti dai partecipanti agli accordi e fornire una capacità minima per tali orari ;

b) gli accordi, le decisioni o le pratiche concordate non comprendono clausole atte a limitare, direttamente o indirettamente, le capacità che i partecipanti devono fornire o a ripartire le capacità ;

c) gli accordi, le decisioni o le pratiche concordate non impediscono ai vettori che partecipano alla programmazione e al coordinamento di offrire servizi supplementari senza incorrere in penalità e senza dover ottenere l'assenso degli altri partecipanti ;

d) gli accordi, le decisioni o le pratiche concordate non impediscono ai vettori aerei partecipanti di recedere senza penale dalla programmazione e dal coordinamento per le stagioni successive, dandone preavviso entro un termine non superiore a tre mesi ;

e) gli accordi, le decisioni o le pratiche concordate non abbiano l'intento di influenzare gli orari adottati da vettori aerei che non vi partecipano.

Articolo 3

Esercizio congiunto

L'esercizio congiunto di un servizio aereo fruisce dell'esenzione alle seguenti condizioni :

a) esso deve vertere sulla partecipazione di un vettore aereo ai costi e ai ricavi di un altro vettore aereo per un servizio aereo di linea effettuato dal secondo vettore ;

b) i) nel corso di tutte le quattro stagioni precedenti il suo inizio non esisteva un servizio aereo diretto tra i due aeroporti interessati ; oppure

ii) la capacità sulla rotta che ne è oggetto non supera i 30 000 posti all'anno in ciascuna direzione o, sulle rotte oltre i 750 km, sulle quali si effettuino al massimo 2 servizi aerei giornalieri, la capacità non supera i 60 000 posti all'anno in ciascuna direzione ;

c) il vettore che effettua il servizio aereo dispone di una capacità non superiore ai 90 000 posti/anno, escluso il servizio effettuato in comune, in uno degli aeroporti interessati ;

d) i ricavi del trasporto aereo nel campo geografico di tale regolamento spettanti al vettore che effettua il servizio aereo, o a qualsiasi altro vettore che abbia in esso una partecipazione di controllo diretta o indiretta, non superano la somma di 400 Mio di ECU all'anno ;

e) ciascuna delle parti può liberamente effettuare servizi aerei per proprio conto tra i due aeroporti interessati e fissare in modo indipendente le tariffe, la capacità e gli orari di tali servizi ;

f) la sua durata non è superiore a tre anni ;

g) ciascuna parte può recedere dall'accordo relativo dandone preavviso entro un termine non superiore a tre mesi che spira alla fine di una stagione di traffico.

Articolo 4

Consultazioni relative alle tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci

1. L'organizzazione di consultazioni sulle tariffe per il trasporto di passeggeri e di merci fruisce dell'esenzione alle seguenti condizioni :

a) i partecipanti discutono esclusivamente le tariffe per il trasporto di passeggeri o di merci che gli utenti del trasporto aereo corrispondono direttamente ad un vettore partecipante o ai suoi agenti autorizzati per il loro trasporto in qualità di passeggeri o per il trasporto di merci da aeroporto ad aeroporto su servizi di linea, nonché le condizioni relative a tali tariffe. Le consultazioni non riguardano le capacità per le quali le suddette tariffe devono essere disponibili ;

b) le consultazioni hanno lo scopo di predisporre l'« interlining » ; ciò significa che, per i tipi di tariffe e le stagioni oggetto delle consultazioni, gli utenti del trasporto aereo devono avere la facoltà :

i) di combinare su un unico documento di trasporto il servizio oggetto delle consultazioni con servizi sulla stessa rotta o su rotte di collegamento offerti da altri vettori aerei ; in tal caso le tariffe e le condizioni applicabili sono fissate dalla compagnia aerea o dalle compagnie aeree che effettuano il trasporto, e

ii) di trasferire, se ed in quanto consentito dalle condizioni della prenotazione iniziale, una prenotazione da un servizio oggetto delle consultazioni ad un servizio sulla stessa rotta offerto da un altro vettore aereo alle tariffe e condizioni applicate da quest'ultimo,

purché i vettori aerei abbiano facoltà di rifiutare l'autorizzazione ad effettuare tali combinazioni e modifiche di prenotazione per motivi obiettivi e non discriminatori, di natura tecnica o commerciale, e in particolare connessi al credito di cui gode il vettore che incasserebbe il pagamento per il trasporto in oggetto; detto rifiuto deve essere notificato per iscritto all'interessato;

c) le tariffe per il trasporto dei passeggeri o delle merci che sono oggetto delle consultazioni sono applicate dai vettori aerei che vi partecipano senza discriminazioni connesse alla nazionalità dei passeggeri o con il loro luogo di residenza nella Comunità, ovvero con il luogo di origine delle merci nella Comunità;

d) la partecipazione a tali consultazioni è facoltativa e aperta a qualsiasi vettore aereo che operi o intenda operare direttamente o indirettamente sulla rotta interessata;

e) le consultazioni non vincolano i partecipanti, i quali, al termine delle consultazioni, conservano pertanto il diritto di agire autonomamente quanto alle tariffe passeggeri o merci;

f) le consultazioni non contemplano disposizioni sulla retribuzione degli agenti né altri elementi delle tariffe oggetto di discussione;

g) quando è richiesto il deposito delle tariffe, ciascun partecipante deposita tutte le singole tariffe non oggetto delle consultazioni presso le competenti autorità dello Stato membro interessato, personalmente o tramite il proprio agente specialmente incaricato, ovvero tramite il proprio agente di vendita generale.

2. a) La Commissione e gli Stati membri interessati devono essere ammessi in qualità di osservatori alle consultazioni tariffarie. A questo scopo, i vettori aerei devono comunicare agli Stati membri interessati ed alla Commissione, con almeno dieci giorni di anticipo, la data, il luogo e l'oggetto delle consultazioni quali figurano nella convocazione inviata ai partecipanti.

b) Tale comunicazione ha luogo:

i) per quanto riguarda gli Stati membri interessati, secondo le modalità stabilite dalle autorità competenti di tali Stati;

ii) per quanto riguarda la Commissione, secondo le procedure pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

c) Una relazione circostanziata sulle consultazioni deve essere presentata alla Commissione dai vettori stessi o in loro nome in coincidenza con la sua presentazione ai partecipanti, e comunque non oltre sei settimane dalla conclusione delle consultazioni.

Articolo 5

Assegnazione di bande orarie ed orari

1. L'assegnazione di bande orarie e la fissazione degli orari fruiscono dell'esenzione alle seguenti condizioni:

a) le consultazioni sull'assegnazione di bande orarie e sulla fissazione degli orari negli aeroporti sono aperte a tutti i vettori aerei che si sono dichiarati interessati all'assegnazione delle bande orarie oggetto delle consultazioni;

b) le regole di priorità vengono stabilite ed applicate senza discriminazioni, vale a dire non sono direttamente né indirettamente connesse all'identità o alla nazionalità della compagnia aerea o alla categoria di servizio, tengono conto dei vincoli o delle regole di scaglionamento del traffico stabilite dalle competenti autorità nazionali o internazionali e tengono nella dovuta considerazione le esigenze dei viaggiatori e dell'aeroporto interessato. Salvo il disposto della lettera d), dette regole di priorità possono tener conto dei diritti acquisiti dai vettori aerei per aver utilizzato determinate bande orarie nella corrispondente stagione precedente;

c) le regole di priorità che sono state stabilite sono a disposizione di qualsiasi interessato che le richieda;

d) ai nuovi arrivati di cui all'articolo 2, lettera b) del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio [1] è assegnato il 50 % delle bande orarie inutilizzate o di nuova creazione e delle bande orarie cui un vettore abbia rinunciato durante o al termine della stagione o che si rendano comunque disponibili, nella misura in cui le richieste dei nuovi arrivati non siano ancora state soddisfatte;

e) i vettori aerei che partecipano alle consultazioni hanno il diritto di ottenere informazioni, al più tardi al momento in cui si svolgono le consultazioni,

— sulle bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori che usufruiscono dell'aeroporto;

— sulle bande orarie richieste (domande iniziali) elencate per ogni singolo vettore aereo, in ordine cronologico e per l'insieme dei vettori aerei;

[1] GU n. L 14 del 22. 1. 1993, pag. 1.

— su tutte le bande orarie assegnate e sulle richieste di bande orarie ancora in sospeso, elencate individualmente, vettore per vettore, in ordine cronologico per tutti i vettori aerei;

— sulle restanti bande orarie disponibili;

— sui criteri seguiti per l'assegnazione delle bande orarie, con dettaglie esaurienti.

In caso di rigetto di una domanda di assegnazione di banda oraria il vettore interessato ha diritto di conoscere le motivazioni della decisione.

2. a) La Commissione e gli Stati membri interessati devono essere ammessi in qualità di osservatori alle consultazioni sull'assegnazione di bande orarie e sulla fissazione degli orari negli aeroporti, consultazioni che si svolgono, in preparazione di ogni stagione, nell'ambito di riunioni multilaterali. A questo scopo, i vettori aerei devono comunicare agli Stati membri interessati ed alla Commissione, con almeno dieci giorni di anticipo, la data, il luogo e l'oggetto delle consultazioni quali figurano nella convocazione inviata ai partecipanti.

b) Tale comunicazione ha luogo:

i) per quanto riguarda gli Stati membri interessati, secondo le modalità stabilite dalle autorità competenti di tali Stati membri;

ii) per quanto riguarda la Commissione, secondo le procedure pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

TITOLO III

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 6

Revoca dell'esenzione per categoria

Ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 3976/87, la Commissione può revocare la presente esenzione per categoria se, in un caso specifico, constata che un accordo, una decisione o una pratica concordata esentata in virtù del presente regolamento ha effetti incompatibili con le condizioni previste dall'articolo 85, paragrafo 3 o vietati dall'articolo 86 del Trattato ed in particolare quando:

i) non esiste una effettiva concorrenza di prezzo su una rotta o su un gruppo di rotte che sia stato oggetto di consultazioni tariffarie. In tali casi, il beneficio dell'applicazione del presente regolamento sarà revocato in relazione alla rotta o al gruppo di rotte in oggetto, dai vettori aerei che hanno partecipato alle consultazioni tariffarie relative a tali rotte;

ii) un servizio aereo oggetto di esercizio congiunto ai sensi dell'articolo 3 non è esposto ad una concorrenza effettiva da parte di servizi di trasporto aereo diretti o indiretti tra i due aeroporti collegati o tra aeroporti vicini, o da parte di altri modi di trasporto paragonabili al trasporto aereo per velocità, convenienza e prezzo, tra le città servite dai due aeroporti collegati. In tali casi la revoca riguarda il servizio oggetto di esercizio congiunto;

iii) l'applicazione dell'articolo 5 non abbia consentito ai nuovi concorrenti di ottenere le bande orarie che sarebbero necessarie in un aeroporto congestionato per fissare orari che consentano a tali vettori di competere realmente con i vettori predominanti su una qualsiasi delle rotte da e per tale aeroporto, rotta su cui la concorrenza è quindi fondamentalmente deteriorata. In tali casi, la revoca riguarda l'assegnazione delle bande orarie nell'aeroporto considerato.

Articolo 7

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1993.

Esso si applica fino al 30 giugno 1998.

Esso si applica con effetto retroattivo agli accordi, alle decisioni ed alle pratiche concordate esistenti alla data della sua entrata in vigore, a decorrere dal momento in cui erano soddisfatte le condizioni per la sua applicazione.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 25 giugno 1993.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione