REGULAMENTO (CEE) Nº 1617/93 DA COMISSÃO

de 25 de Junho de 1993

relativo à aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado a certas categorias de acordos, decisões e práticas concertadas que têm por objecto o planeamento e coordenação conjuntos dos horários, as operações conjuntas, as consultas sobre as tarifas de passageiros e de frete dos serviços aéreos regulares e a atribuição das faixas horárias nos aeroportos

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 3976/87 do Conselho, de 14 de Dezembro de 1987, relativo à aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado a certas categorias de acordos e de práticas concertadas no sector dos transportes aéreos (1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 2411/92 (2), e, nomeadamente, o seu artigo 2º,

Após publicação do projecto do presente regulamento (3),

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes no domínio dos transportes aéreos,

Considerando o seguinte:

(1) Por força do Regulamento (CEE) nº 3976/87, a Comissão é competente para aplicar, através de regulamento, o nº 3 do artigo 85º do Tratado a certas categorias de acordos, de decisões ou de práticas concertadas directa ou indirectamente relacionados com a prestação de serviços de transporte aéreo.

(2) Os acordos, decisões ou práticas concertadas que têm por objecto o planeamento e coordenação conjuntos dos horários, as operações conjuntas, as consultas tarifárias e a distribuição das faixas horárias nos aeroportos são susceptíveis de restringir a concorrência e de afectar o comércio entre Estados-membros.

(3) O planeamento e coordenação conjuntos dos horários podem contribuir para assegurar uma certa permanência dos serviços nas horas, períodos ou rotas de reduzido tráfego, bem como as conexões de voos, beneficiando assim os utilizadores dos serviços de transportes aéreos. No entanto, quaisquer cláusulas relativas a voos suplementares não devem exigir a aprovação das outras partes ou impor sanções financeiras. Estes acordos devem também prever a possibilidade de cada parte se poder desvincular mediante um pré-aviso razoavelmente curto.

(4) As operações conjuntas, mediante as quais uma transportadora aérea de menor dimensão beneficia de apoio no domínio financeiro e da comercialização de outra transportadora, podem contribuir para que essa transportadora aérea de menor dimensão preste serviços aéreos em rotas novas ou menos utilizadas. Todavia, a fim de evitar restrições que não sejam indispensáveis para atingir este objectivo, a duração dessas operações deve limitar-se ao período estritamente necessário para obter uma posição comercial duradoura. Não pode ser concedida uma isenção por categoria a operações conjuntas entre empresas que disponham de capacidade de prestação independente desse serviço aéreo. Estas disposições não impedem que seja apresentado um pedido, sempre que necessário, nos termos do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 3975/87 do Conselho (4), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 2410/92 (5), com vista à obtenção de uma isenção individual quando as condições estabelecidas não se encontrem reunidas ou as partes pretenderem alargar o período de duração das operações conjuntas. Em especial, pode ser concedida uma isenção individual sempre que as partes desejarem beneficiar, através de uma operação conjunta, das oportunidades em termos de acesso ao mercado criadas pelo Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho (6) em rotas que não são novas nem menos utilizadas, mas que preenchem as restantes condições previstas no presente regulamento.

(5) As consultas sobre as tarifas de passageiros e preços de frete podem contribuir para uma aceitação generalizada das tarifas susceptíveis de *interline* em benefício das transportadoras aéreas, bem como dos utilizadores de serviços de transporte aéreo. Contudo, as consultas não devem transcender o objectivo legal de facilitar a prática de *interlining*. O Regulamento (CEE) nº 2409/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo às tarifas e preços dos

(1) JO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 9.
(2) JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 19.
(3) JO nº C 253 de 30. 9. 1992, p. 5.
(4) JO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.
(5) JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 18.
(6) JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

serviços aéreos (1), baseia-se no princípio da liberdade de preços e, consequentemente, aumenta a possibilidade de se verificar uma maior concorrência a nível de preços no sector dos transportes aéreos. Deste modo, a concorrência não pode ser eliminada por aqueles acordos. As consultas sobre tarifas de passageiros e preços de frete entre transportadoras aéreas podem, por conseguinte, ser presentemente permitidas, contanto que estas consultas se circunscrevam às tarifas de passageiros e preços de frete mais susceptíveis de dar origem a uma prática efectiva de *interline*, que a participação em tais consultas seja facultativa, que as consultas não conduzam a um acordo sobre tarifas de passageiros, preços de frete ou condições conexas, que a Comissão e os Estados-membros possam enviar observadores àquelas consultas tendo em vista uma maior transparência e que as transportadoras aéreas que participam no mecanismo de consulta sejam obrigadas a praticar o *interlining* com todas as outras transportadoras interessadas, segundo as tarifas aplicáveis pela transportadora aérea em causa em relação à categoria de tarifas objecto da discussão.

A Comissão procederá a uma nova avaliação dos efeitos da coordenação das tarifas sobre a concorrência a nível de preços à luz dos efeitos do Regulamento (CEE) nº 2409/92 e da evolução do sector dos transportes aéreos na Comunidade, podendo alterar a isenção durante o período em que esta for válida.

(6) Os acordos de atribuição das faixas horárias e de fixação dos horários nos aeroportos permitem assegurar uma melhor utilização da capacidade dos aeroportos e do espaço aéreo, garantir um melhor controlo do tráfego aéreo e contribuir para uma maior oferta dos serviços de transporte aéreo dos aeroportos. No entanto, para que a concorrência não seja eliminada, deve continuar a ser possível o acesso a aeroportos congestionados. A fim de garantir um grau satisfatório de segurança e de transparência, tais acordos só podem ser aceites se todas as transportadoras aéreas interessadas puderem participar nas negociações e se a atribuição se efectuar numa base não discriminatória e transparente.

(7) Nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3976/87, o presente regulamento será aplicado com efeitos retroactivos aos acordos, decisões ou práticas concertadas existentes à data da entrada em vigor do presente regulamento, na medida em que preencham as condições de isenção estabelecidas pelo presente regulamento.

(8) Nos termos do artigo 7º do Regulamento (CEE) nº 3976/87, o presente regulamento deve igualmente prever as circunstâncias em que a Comissão pode retirar às empresas o benefício da isenção por categoria.

(9) Os acordos que são automaticamente objecto de isenção por força do presente regulamento não necessitam de ser objecto de um pedido nos termos dos artigos 3º ou 5º do Regulamento (CEE) nº 3975/87. No entanto, em caso de dúvida fundamentada, as empresas podem solicitar à Comissão uma declaração relativa à compatibilidade dos seus acordos com o presente regulamento.

(10) O presente regulamento não prejudica a aplicação do artigo 86º do Tratado,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

TÍTULO I

ISENÇÃO POR CATEGORIA

Artigo 1º

Nos termos do disposto no nº 3 do artigo 85º do Tratado CEE e do presente regulamento, o nº 1 do artigo 85º do Tratado CEE não se aplica aos acordos entre transportadoras aéreas, às decisões e práticas concertadas entre as mesmas que tenham um dos seguintes objectos:

— o planeamento e coordenação conjuntos dos horários de serviços aéreos entre aeroportos da Comunidade,

— a operação conjunta de um serviço aéreo regular numa nova rota ou numa rota de reduzido tráfego entre aeroportos comunitários,

— a realização de consultas sobre tarifas aplicáveis ao transporte de passageiros e suas bagagens e sobre preços de frete nos serviços regulares de transporte aéreo entre aeroportos da Comunidade,

— a atribuição das faixas horárias e a fixação dos horários na medida em que digam respeito aos serviços aéreos entre aeroportos na Comunidade.

TÍTULO II

DISPOSIÇÕES ESPECIAIS

Artigo 2º

Disposições especiais relativas ao planeamento e coordenação conjuntos de horários

A isenção relativa ao planeamento e coordenação conjuntos dos horários de um serviço aéreo só é aplicável se estiverem reunidas as seguintes condições:

(1) JO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 15.

a) O planeamento e coordenação tiverem como objectivo garantir, através de um acordo não vinculativo, uma oferta satisfatória de serviços nos períodos diários ou outros de menor tráfego ou nas rotas de menor tráfego, ou garantir, através de um acordo vinculativo, a fixação de horários que facilitarão as conexões *interline* de passageiros ou de carga entre os serviços explorados pelos participantes e uma capacidade mínima a ser assegurada pelos referidos horários;

b) Os acordos, decisões e práticas concertadas não incluírem quaisquer compromissos, tais como limitar, directa ou indirectamente, a capacidade de oferta pelos participantes ou a repartição da mesma;

c) Os acordos, decisões e práticas concertadas não impedirem as transportadoras aéreas que participem no planeamento e coordenação de introduzir serviços suplementares, sem sofrer qualquer penalização e sem que para tal tenham que obter o acordo dos outros participantes;

d) Os acordos, decisões e práticas concertadas não impedirem as transportadoras aéreas de poderem retirar-se do planeamento e coordenação referidos relativamente às futuras estações, sem sofrerem qualquer penalização, mediante pré-aviso não superior a três meses;

e) Os acordos, decisões e práticas concertadas não se destinarem a influenciar os horários adoptados pelas transportadoras aéreas que não participem nos mesmos.

Artigo 3º

Disposições especiais relativas a operações conjuntas

A isenção relativa à operação conjunta de um serviço aéreo só é aplicável se estiverem reunidas as seguintes condições:

a) A operação conjunta se referir à repartição, por uma transportadora aérea, dos custos e receitas de outra transportadora aérea em relação a um serviço aéreo regular explorado por esta última;

b) i) Não existir qualquer serviço aéreo directo entre os dois aeroportos em causa durante qualquer das quatro estações de tráfego precedentes ao início da operação conjunta, ou

ii) a capacidade na rota abrangida pela operação conjunta não exceder 30 000 lugares por ano em cada direcção; esta capacidade é o dobro relativamente a rotas de mais de 750 quilómetros em que haja, no máximo, dois serviços aéreos directos diários;

c) A transportadora aérea que explora o serviço aéreo oferecer capacidade, adicionada ao serviço aéreo operado em conjunção, de não mais de 90 000 lugares por ano num dos aeroportos implicados;

d) As receitas relativas a transportes aéreos na Europa a auferir pela transportadora aérea que explora o serviço aéreo ou por qualquer outro transportador aéreo que tenha, directa ou indirectamente, uma participação de controlo na transportadora aérea que explora o serviço aéreo, não forem superiores a 400 milhões de ecus por ano;

e) Nenhuma das partes for impedida de explorar novos serviços aéreos por sua própria conta entre os dois aeroportos em causa, nem de determinar independentemente as tarifas, a capacidade e os horários destes serviços aéreos;

f) A duração da operação conjunta não exceder três anos;

g) Qualquer parte puder pôr termo à operação conjunta mediante um pré-aviso não superior a três meses, tendo em vista a sua cessação no fim da estação.

Artigo 4º

Disposições especiais relativas às consultas sobre tarifas de passageiros e preços de frete

1. A isenção respeitante à realização de consultas sobre tarifas de passageiros e preços de frete só é aplicável se estiverem reunidas as seguintes condições:

a) Os participantes apenas discutirão as tarifas de passageiros e os preços de frete a ser pagos directamente pelos utilizadores destes serviços a uma transportadora aérea participante neste processo ou um seu agente autorizado relativos ao transporte entre aeroportos de passageiros ou de mercadorias em serviços aéreos regulares, bem como as condições subjacentes a esses preços e tarifas. As consultas não abrangerão aspectos relacionados com a capacidade disponível para esses preços e tarifas;

b) As consultas devem dar origem a *interlining*, isto é, os transportadores aéreos devem poder, relativamente às diferentes categorias de preços e fretes e às estações objecto das consultas:

i) combinar, num documento de transporte único, o serviço objecto da consulta com serviços da mesma rota ou com serviços de ligação entre rotas explorados por outras transportadoras aéreas, sendo os preços, tarifas e condições do transporte fixados pela(s) transportadora(s) aérea(s) que presta(m) o serviço, e

ii) na medida em que as condições por que se rege a reserva inicial assim o permitirem, alterar uma reserva relativa a um serviço objecto das consultas para um serviço na mesma rota prestado por outra transportadora aérea a preços, tarifas e condições equivalentes aos oferecidos pela primeira transportadora,

conquanto uma transportadora aérea possa recusar autorizar este tipo de combinações e alterações de reservas por razões objectivas e não discriminatórias de natureza técnica ou comercial, em especial se a transportadora aérea que presta o serviço se encontrar preocupada com a liquidez da transportadora aérea que recebe o pagamento pelo serviço em causa; neste caso, esta última será notificada por escrito;

c) As tarifas de passageiros ou preços de frete objecto das consultas forem aplicadas pelas transportadoras aéreas participantes sem discriminação em razão da nacionalidade ou local de residência do passageiro ou em razão da proveniência da carga na Comunidade;

d) A participação nas consultas for facultativa e estiver aberta a qualquer transportadora aérea que explore ou tencione explorar directa ou indirectamente serviços na rota em causa;

e) O resultado das consultas não for vinculativo para os participantes, isto é, na sequência das consultas as partes devem conservar o direito de agir com independência relativamente às tarifas de passageiros e de frete;

f) As consultas não conduzirem a qualquer acordo sobre as remunerações dos agentes ou sobre outros elementos das tarifas que foram objecto de discussão;

g) Sempre que seja necessário o registo das tarifas, cada participante deve registar, individualmente, através do seu agente de registo ou através do seu agente geral de vendas, a tarifa que não foi objecto de consultas junto das autoridades competentes dos Estados-membros em causa.

2. a) A Comissão e os Estados-membros em causa poderão participar, na qualidade de observadores, nas consultas tarifárias. Para o efeito, as transportadoras aéreas devem notificar os Estados-membros em causa e a Comissão com a mesma antecedência que os participantes, nunca inferior a dez dias, da data, local e objecto das consultas;

b) A referida notificação será efectuada:

i) no que respeita aos Estados-membros em causa: de acordo com os procedimentos que serão estabelecidos pelas autoridades competentes desses Estados,

ii) no que respeita à Comissão: de acordo com os procedimentos a publicar no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias;*

c) Um relatório circunstanciado sobre as consultas efectuadas deve ser simultaneamente apresentado à Comissão e aos participantes, pelas transportadoras aéreas ou em seu nome, no prazo máximo de seis semanas a contar da realização das consultas.

Artigo 5º

Disposições especiais relativas à atribuição das faixas horárias e à fixação dos horários nos aeroportos

1. A isenção relativa à atribuição das faixas horárias e à fixação dos horários só é aplicável se estiverem reunidas as seguintes condições:

a) For permitido o acesso às consultas sobre a atribuição das faixas horárias e a fixação dos horários a qualquer transportadora que tenha manifestado o seu interesse nas faixas horárias que são objecto das consultas;

b) As regras de prioridade forem estabelecidas e aplicadas sem qualquer discriminação, o que significa não estarem directa nem indirectamente relacionadas com a identidade ou a nacionalidade da transportadora ou a categoria de serviço, tiverem em conta as restrições ou regras de distribuição do tráfego aéreo definidas pelas autoridades nacionais ou internacionais competentes e tiverem em devida conta as necessidades do público que viaja e do aeroporto em questão. Sob reserva do disposto na alínea d), estas regras de prioridade poderão ter em conta direitos adquiridos pelas transportadoras aéreas através da utilização de determinadas faixas horárias na correspondente estação precedente;

c) As regras de prioridade estabelecidas estiverem à disposição de qualquer interessado mediante pedido;

d) Aos novos aderentes, na acepção da alínea b) do artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 95/93 do Conselho [1], serão atribuídas 50 % das faixas horárias recém-criadas, não utilizadas ou em que outras transportadoras tenham desistido de operar durante ou no termo de uma estação ou ainda que fiquem de outra forma disponíveis, na medida em que os novos aderentes solicitarem a sua utilização.

e) As transportadoras aéreas que participam nas consultas tiverem acesso, o mais tardar à data das consultas, a informações sobre:

— faixas horárias com direitos de prioridade, por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas que utilizem o aeroporto,

— faixas horárias solicitadas (pedidos iniciais) por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas,

[1] JO nº L 14 de 22. 1. 1993, p. 1.

— todas as faixas atribuídas, bem como os pedidos de faixas horárias pendentes, classificados individualmente por ordem cronológica e por transportadora aérea, em relação a todas as transportadoras aéreas,

— restantes faixas horárias ainda disponíveis,

— descrição pormenorizada dos critérios utilizados na atribuição.

No caso de recusa de um pedido de atribuição de faixas horárias, a transportadora aérea em causa tem direito a conhecer os motivos dessa recusa.

2. a) A Comissão e os Estados-membros devem poder participar como observadores nas negociações multilaterais conducentes à atribuição das faixas horárias e à fixação dos horários nos aeroportos, que se realizam antes de cada estação. Para o efeito, as transportadoras aéreas devem notificar os Estados-membros em causa e a Comissão com a mesma antecedência que os participantes, nunca inferior a dez dias, da data, local e objecto de tais consultas;

b) A referida notificação será efectuada:

i) no que respeita aos Estados-membros em causa: de acordo com os procedimentos que serão estabelecidos pelas autoridades competentes desses Estados,

ii) no que respeita à Comissão: de acordo com os procedimentos a publicar no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

TÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 6.º

Isenção retirada

Nos termos do artigo 7º do Regulamento (CEE) nº 3976/87, a Comissão pode retirar o benefício da isenção por categoria se verificar que, num caso determinado, um acordo, decisão ou prática concertada objecto de isenção ao abrigo do presente regulamento produz, no entanto, certos efeitos incompatíveis com as condições previstas no nº 3 do artigo 85º ou proibidos pelo artigo 86º do Tratado e em especial quando:

i) Não se registar concorrência efectiva a nível dos preços em qualquer rota ou conjunto de rotas objecto de consultas tarifárias. Nestes casos, o benefício da aplicação do presente regulamento será retirado relativamente à rota ou conjunto de rotas em causa e às transportadoras aéreas que participaram nas consultas tarifárias sobre essas rotas;

ii) Um serviço aéreo, explorado em conjunto nos termos do artigo 3º, não estiver sujeito a uma concorrência efectiva da parte de serviços de transporte aéreo directos ou indirectos entre os dois aeroportos em causa ou entre aeroportos vizinhos, ou de quaisquer outros meios de transporte que assegurem uma velocidade, comodidade e preço comparáveis ao transporte aéreo entre as cidades servidas pelos dois aeroportos em causa. Nestes casos, a supressão do benefício da aplicação do presente regulamento incidirá sobre o serviço relevante operado em conjunto;

iii) A aplicação do artigo 5º não tenha permitido aos novos aderentes obterem as faixas horárias que possam ser solicitadas num aeroporto congestionado de forma a estabelecer horários que permitam a essas transportadoras concorrerem de modo efectivo com as transportadoras a que foram entregues tais horários em quaisquer rotas desde e até esse aeroporto e a concorrência nessas rotas fique assim substancialmente diminuída. Nestes casos, a supressão do benefício da aplicação do presente regulamento deve relacionar-se com a atribuição de faixas horárias no aeroporto em questão.

Artigo 7.º

Vigência

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Julho de 1993.

A sua vigência cessa em 30 de Junho de 1998.

É aplicável com efeitos retroactivos aos acordos, decisões e práticas concertadas existentes à data da sua entrada em vigor, desde o momento em que as condições de aplicação deste regulamento sejam preenchidas.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 25 de Junho de 1993.

Pela Comissão

Karel VAN MIERT

Membro da Comissão