I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CEE) N° 2342/90 DU CONSEIL

du 24 juillet 1990

sur les tarifs des services aériens réguliers

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Parlement européen (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant qu'il importe d'adopter des mesures en vue d'établir progressivement le marché intérieur au cours de la période expirant le 31 décembre 1992, conformément à l'article 8 A du traité; que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que, par la directive 87/601/CEE du Conseil, du 14 décembre 1987, sur les tarifs des services aériens réguliers entre États membres (4), un premier pas a été réalisé vers la libéralisation des tarifs, mesure nécessaire à l'établissement du marché intérieur dans les transports aériens; que le Conseil est convenu d'adopter de nouvelles mesures de libéralisation;

considérant qu'il convient d'établir des critères précis selon lesquels les autorités des États membres doivent évaluer les tarifs aériens proposés;

considérant qu'un système de double désapprobation des tarifs aériens demeure l'objectif à réaliser d'ici au 1er janvier 1993; qu'un élément important du processus de libéralisation consiste à acquérir l'expérience de ce système au cours de la période intérimaire;

considérant qu'il est souhaitable d'introduire un système de zones plus souple, plus simple et plus efficace dans lequel les tarifs aériens répondant à des conditions particulières obtiennent automatiquement l'approbation des autorités aéronautiques des États concernés;

considérant que, dans le cas d'une double approbation ou d'une double désapprobation des tarifs aériens, il convient de prévoir une procédure selon laquelle les États membres peuvent demander à la Commission d'examiner et de décider si un tarif aérien proposé répond aux critères fixés; que, dans le cas de tarif aériens trop élevés ou trop bas, la Commission doit être en mesure d'en suspendre l'application au cours de leur examen;

considérant qu'en cas de double approbation des tarifs aériens, il conviendrait de prévoir des dispositions permettant aux États membres de se consulter rapidement en cas de différend, ainsi que des procédures pour régler ces différends qui ne seraient pas résolus par ces consultations;

considérant que le présent règlement remplace la directive 87/601/CEE; qu'il y a lieu, dès lors, d'abroger ladite directive;

considérant qu'il est souhaitable que le Conseil adopte de nouvelles mesures de libéralisation en matière de tarif aériens le 30 juin 1992 au plus tard,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Le présent règlement s'applique aux critères et aux procédures valables pour l'établissement des tarifs aériens réguliers pratiqués sur les liaisons entre les États membres.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) tarifs aériens réguliers: les prix à payer dans la monnaie nationale pour le transport de passagers et de bagages sur les services aériens réguliers, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

(1) JO n° C 258 du 11. 10. 1989, p. 3, et JO n° C 164 du 5. 7. 1990, p. 7
(2) JO n° C 96 du 17. 4. 1990, p. 59.
(3) JO n° C 112 du 7. 5. 1990, p. 17.
(4) JO n° L 374 du 31. 12. 1987, p. 12.

b) service aérien régulier: une série de vols dont chacun présente l'ensemble des caractéristiques suivantes;

i) il traverse l'espace aérien de plus d'un État membre;

ii) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers ou des passagers et du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places, vendues individuellement, sont mises à la disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);

iii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre deux mêmes points ou plus:

1) soit selon un horaire publié;

2) soit avec une régularité ou une fréquence telles qu'il fait partie d'une série systématique évidente;

c) vol: un départ d'un aéroport déterminé vers un aéroport de destination déterminé;

d) transporteur aérien: une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre pour l'exploitation de services aériens réguliers;

e) transporteur aérien communautaire:

i) un transporteur aérien qui a et continue d'avoir son administration centrale et son principal établissement dans la Communauté, dont la participation majoritaire est et reste détenue par des États membres et/ou par des ressortissants d'États membres, et qui est et reste effectivement contrôlé par de tels États ou de telles personnes

ou

ii) un transporteur aérien qui, tout en ne répondant pas, à la date d'adoption du présent règlement, à la définition figurant sous i):

1) soit a son administration centrale et son principal établissement dans la Communauté et a assuré, pendant les douze mois précédant l'adoption du présent règlement, des services aériens, réguliers ou non, dans la Communauté;

2) soit a assuré, pendant les douze mois précédant l'adoption du présent règlement, des services aériens réguliers entre des États membres au titre des droits de trafic de troisième et quatrième libertés.

Les transporteurs aériens qui répondent aux critères énoncés sous ii) sont énumérés à l'annexe I;

f) droit de trafic de troisième liberté: le droit pour un transporteur aérien titulaire d'une licence dans un État de débarquer, sur le territoire d'un autre État, des passagers, du fret et du courrier embarqués dans l'État où la licence a été délivrée;

droit de trafic de quatrième liberté: le droit pour un transporteur aérien titulaire d'une licence dans un État d'embarquer, sur le territoire d'un autre État, des passagers, du fret et du courrier en vue de leur débarquement dans l'État où la licence a été délivrée;

droit de trafic de cinquième liberté: le droit pour un transporteur aérien d'effectuer le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux États autres que l'État où la licence a été délivrée;

g) États concernés: les États membres entre lesquels un service aérien régulier est exploité;

h) zone de flexibilité: la zone tarifaire visée à l'article 4, à l'intérieur de laquelle les tarif aériens répondant aux conditions fixées à l'annexe II se qualifient pour une approbation automatique par les autorités aéronautiques des États concernés. Les limites d'une zone sont exprimées en pourcentage du tarif de référence;

i) tarif de référence: le tarif aérien économique normal, aller simple ou aller et retour, selon le cas, pratiqué par un transporteur aérien de troisième ou de quatrième liberté sur la liaison en question; s'il existe plusieurs tarifs de ce type, c'est la moyenne arithmétique de tous ces tarifs qui sera retenue, sauf s'il en est convenu différemment par voie bilatérale; lorsqu'il n'existe pas de tarif économique normal, c'est le tarif entièrement flexible le plus bas qui est retenu.

CRITÈRES

Article 3

1. Les États membres approuvent les tarifs aériens réguliers des transporteurs aériens communautaires s'ils présentent un rapport raisonnable avec l'ensemble des coûts correspondants supportés à long terme par le transporteur aérien demandeur, tout en tenant compte de la nécessité d'assurer une rémunération satisfaisante du capital et de maintenir une marge suffisante pour garantir un niveau de sécurité satisfaisant.

2. En approuvant les tarifs aériens conformément au paragraphe 1, les États membres tiennent également compte d'autres facteurs pertinents, des besoins des consommateurs ainsi que de la situation concurrentielle du marché, y compris des tarifs pratiqués par les autres transporteurs aériens exploitant la liaison, et de la nécessité d'empêcher le dumping.

3. Nonobstant l'article 4 paragraphes 4 et 5, les États membres désapprouvent tout tarif qui ne satisfait pas aux conditions visées à l'article 4 paragraphe 3 et qui, par rapport aux critères définis à l'article 3 paragraphe 1, est trop élevé, au détriment des usagers, ou trop bas étant donné la situation concurrentielle du marché.

4. Le fait qu'un tarif aérien proposé soit inférieur au tarif offert par un autre transporteur exploitant la liaison ne constitue pas une raison suffisante pour refuser l'approbation.

5. Un État membre autorise un transporteur aérien communautaire d'un autre État membre exploitant un service aérien régulier intracommunautaire direct ou indirect, après en avoir dûment averti les États concernés, à s'aligner sur les tarifs aériens déjà approuvés pour des services aériens réguliers entre les mêmes paires de villes, étant entendu que cette disposition ne s'applique pas aux services aériens indirects dont la longueur dépasse de plus de 20 % celle du service direct le plus court. Les États membres peuvent également autoriser un transporteur aérien communautaire d'un autre État membre exploitant un service aérien régulier direct à s'aligner sur des prix déjà acceptés ou publiés pour un service aérien non régulier exploité sur la même liaison pour autant que les deux produits soient équivalents en termes de qualité et de conditions.

6. Seuls les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à introduire des tarifs inférieurs aux tarifs existants lorsqu'ils exploitent sur la base de droits de trafic de troisième et de quatrième libertés et, dans le cas de droits de trafic de cinquième liberté, à n'introduire ces tarifs inférieurs que s'ils sont conformes à l'article 4 paragraphe 3.

PROCÉDURES

Article 4

1. Les tarifs aériens réguliers sont soumis à l'approbation des États membres concernés. À cet effet, un transporteur aérien doit déposer les tarifs qu'il propose, selon les modalités prescrites par les autorités aéronautiques de ces États membres.

2. Les autorités aéronautiques ne doivent pas exiger des transporteurs aériens qu'ils déposent leus tarifs relatifs à des liaisons intracommunautaires plus de quarante-cinq jours avant leur entrée en vigueur.

3. a) Jusqu'au 31 décembre 1992, les États membres autorisent les transporteurs aériens de troisième et/ou de quatrième et/ou de cinquième libertés à pratiquer les tarifs aériens de leur choix à l'intérieur des zones de flexibilité, sous réserve des conditions respectives fixées à l'annexe II et pour autant que ces tarifs aient été déposés auprès des États concernés au moins vingt et un jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur.

b) Tout service aérien régulier comporte les trois zones de flexibilité suivantes:

— une zone de tarifs économiques normaux qui s'étend de 95 à 105 % du tarif de référence,

— une zone de tarifs réduits qui s'étend de 94 à 80 % du tarif de référence,

— une zone de tarifs très réduits qui s'étend de 79 à 30 % du tarif de référence.

4. Un tarif entièrement flexible s'élevant à plus de 105 % du tarif de référence relatif à une liaison intracommunautaire est considéré comme approuvé si, dans un délai de trente jours à compter de la date de son dépôt, les deux États membres n'ont pas notifié par écrit, en la motivant, leur désapprobation au transporteur aérien concerné. Les États membres s'informent également l'un l'autre. À la demande de l'un des États membres, des consultations ont lieu entre les États concernés au cours du délai de trente jours.

5. Jusqu'au 31 décembre 1992, l'approbation des deux États membres concernés est requise pour les tarifs qui ne répondent pas aux conditions prévues aux paragraphes 3 et 4. Si aucun des États membres n'a exprimé sa désapprobation dans un délai de vingt et un jours à compter de la date de dépôt d'un tarif, celui-ci est considéré comme approuvé.

6. Une fois approuvé, un tarif relatif à une liaison intracommunautaire reste en vigueur jusqu'à ce qu'il vienne à expiration ou qu'il soit remplacé. Ce tarif peut toutefois être prorogé après sa date d'expiration initiale pour une période n'excédant pas douze mois.

Article 5

1. Un État membre qui fait valoir un intérêt légitime pour la liaison concernée peut demander à la Commission d'examiner si un tarif aérien qui ne remplit pas les conditions visées à l'article 4 paragraphe 3 est conforme à l'article 3 paragraphe 1 ou si un État membre a rempli ses obligations au titre de l'article 3 paragraphe 3. La Commission en informe immédiatement l'autre ou les autres État(s) membre(s) concerné(s) et le transporteur aérien concerné en leur donnant la possibilité de soumettre leurs observations.

2. Dans un délai de quatorze jours à compter de la réception d'une demande au titre du paragraphe 1, la Commission décide si le tarif aérien reste en vigueur pendant l'instruction de la demande.

3. La Commission décide si le tarif aérien est conforme à l'article 3 paragraphe 1 dès que possible et, en tout cas, avant l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la réception de la demande. Ce délai peut être prolongé autant que de besoin pour obtenir de l'État membre concerné des informations supplémentaires suffisantes.

4. La Commission communique sa décision aux États membres et au transporteur aérien concerné.

5. Tout État membre peut, dans un délai d'un mois, saisir le Conseil de la décision de la Commission. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

SYSTÈME DE CONSULTATIONS ET D'ARBITRAGE

Article 6

1. Lorsqu'un État concerné (le «premier État») décide, conformément à l'article 4 paragraphe 5, de ne pas approu-

ver un tarif aérien régulier, il en informe par écrit l'autre État concerné (le «second État») dans un délai de vingt et un jours à compter du dépôt du tarif, en motivant sa décision.

2. Si le second État n'approuve pas la décision du premier État, il en informe celui-ci dans les sept jours qui suivent le moment où il a eu connaissance de ladite décision, en motivant son désaccord, et demande des consultations. Chaque État communique à l'autre toute information utile demandée par ce dernier. Chacun des deux États concernés peut demander que la Commission soit représentée aux consultations.

3. Si le premier État ne dispose pas d'informations suffisantes pour prendre une décision sur le tarif, il peut demander au second État la tenue de consultations avant l'expiration du délai de vingt et un jours prescrit au paragraphe 1.

4. Les consultations doivent se terminer dans les vingt et un jours suivant la date à laquelle elles ont été demandées. Si le désaccord subsiste à la fin de cette période, le différend est soumis à l'arbitrage à la demande de l'un ou l'autre des États concernés. Les deux États concernés peuvent convenir de prolonger les consultations ou de recourir directement à l'arbitrage sans consultation.

5. L'arbitrage est exercé par un comité de trois arbitres, à moins que les États concernés ne conviennent de faire appel à un arbitre unique. Les États concernés désignent chacun un membre du comité et s'efforcent de parvenir à un accord sur le troisième membre (qui sera un ressortissant d'un troisième État membre et assumera les fonctions de président du comité). Ils peuvent aussi désigner un arbitre unique. La constitution du comité a lieu dans un délai de sept jours. Les sentences du comité sont rendues à la majorité des voix.

6. Si l'un des État concernés ne désigne pas de membre du comité ou n'est pas d'accord sur la désignation du troisième membre, le Conseil en est aussitôt informé et son président complète la composition du comité dans un délai de trois jours. Dans le cas où la présidence est exercée par un État membre partie au litige, le président du Conseil invite le gouvernement de l'État membre devant exercer la présidence suivante et non partie au litige à compléter la composition du comité.

7. L'arbitrage est rendu dans un délai de vingt et un jours suivant la constitution complète du comité ou la désignation de l'arbitre unique. Les États concernés peuvent toutefois convenir de prolonger ce délai. La Commission a le droit d'y assister en tant qu'observateur. Les arbitres précisent dans quelle mesure la sentence se fonde sur les critères énoncés à l'article 3.

8. La sentence arbitrale est notifiée immédiatement à la Commission.

Dans un délai de dix jours, la Commission confirme la sentence, sauf si les arbitres n'ont pas respecté les critères fixés à l'article 3 ou n'ont pas suivi la procédure prévue par le présent règlement ou si la sentence n'est pas conforme au droit communautaire à d'autres égards.

En l'absence de décision dans le délai indiqué, la sentence est réputée confirmée par la Commission. Une sentence confirmée par la Commission lie les États concernés.

9. Au cours de la procédure de consultation et d'arbitrage, les tarifs aériens concernés existants restent en vigueur jusqu'à l'accomplissement de la procédure et l'entrée en vigueur d'un nouveau tarif.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 7

Le présent règlement n'empêche pas les États membres de conclure ou de maintenir en vigueur des arrangements plus souples que les dispositions de l'article 4.

Article 8

Une fois par an au moins, la Commission consulte les représentants des organisations des usagers du transport aériens existant dans la Communauté sur les tarifs aériens réguliers et les questions connexes, en fournissant aux participants, à cette fin, les informations appropriées.

Article 9

Pour accomplir les tâches qui lui sont assignées aux termes du présent règlement, la Commission peut obtenir toutes les informations nécessaires auprès des États membres et des transporteurs aériens concernés.

Article 10

1. La Commission publie, au plus tard le 31 mai 1992 puis tous les deux ans, un rapport sur l'application du présent règlement.

2. Les États membres et la Commission coopèrent pour la mise en œuvre du présent règlement, notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires pour l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.

3. Les informations confidentielles obtenues dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

Article 11

Si un État membre a conclu, avec un ou plusieurs pays tiers, un accord qui octroie à un transporteur aérien d'un pays tiers des droits de cinquième liberté sur une liaison entre États membres et si cet accord contient en la matière des disposi-

tions incompatibles avec le présent règlement, l'État membre prend, à la première occasion, toutes les mesures appropriées pour éliminer ces incompatibilités. Jusqu'à l'élimination des incompatibilités, le présent règlement n'affecte pas les droits et les obligations résultant dudit accord à l'égard des pays tiers.

Article 12

Afin de réaliser, d'ici au 1er janvier 1993, l'objectif d'un système de double désapprobation applicable aux tarifs, le Conseil statue sur la révision du présent règlement au plus tard le 30 juin 1992, sur la base d'une proposition de la Commission à présenter au plus tard le 31 mai 1991.

Article 13

La directive 87/601/CEE est abrogée.

Article 14

Le présent règlement entre en vigueur le 1er novembre 1990.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 24 juillet 1990.

Par le Conseil
Le président
C. MANNINO

ANNEXE I

Transporteurs aériens visés à l'article 2 point e) sous ii)

Les transporteurs aériens indiqués ci-après répondent aux critères énoncés à l'article 2 point e) sous ii) aussi longtemps qu'ils sont agréés en tant que transporteurs aériens nationaux par l'État membre qui les agréé en tant que tels à la date d'adoption du présent règlement:

— Scandinavian Airlines System,

— Britannia Airways,

— Monarch Airlines.

ANNEXE II

Conditions liées aux tarifs réduits et très réduits

Zone à tarifs réduits

1. Pour relever de la zone à tarifs réduits, un tarif doit remplir les deux conditions suivantes:

   — un voyage aller-retour ou circulaire

   et

   — la réservation pour la totalité du voyage, l'émission et le paiement du billet doivent intervenir en même temps, la réservation pour le voyage retour pouvant toutefois être effectuée ultérieurement; toute annulation n'est autorisée qu'avant le départ du voyage aller et moyennant paiement d'une pénalité égale à 20 % au moins du prix du billet; tout changement de réservation n'est autorisé que moyennant paiement d'une pénalité égale à la différence entre le tarif payé et le tarif immédiatement supérieur applicable.

Zone à tarifs très réduits

2. Pour relever de la zone à tarifs très réduits, un tarif doit:

   1) être un voyage aller-retour ou circulaire

      et

   2) satisfaire à deux des conditions suivantes:

      a) séjour minimum non inférieur à la «règle du dimanche» ou à six jours;

      b) i) la réservation pour la totalité du voyage, l'émission et le paiement du billet interviennent en même temps; toute annulation ou tout changement de réservation n'est autorisé qu'avant le départ du voyage aller et moyennant paiement d'une pénalité égale à 20 % au moins du prix du billet

         ou

         ii) l'obligation d'acheter le billet au moins quatorze jours à l'avance, la réservation pour la totalité du voyage, l'émission et le paiement du billet devant intervenir en même temps; toute annulation ou tout changement de réservation n'est autorisé qu'avant le départ du voyage aller et moyennant paiement d'une pénalité égale à 20 % au moins du prix du billet

         ou

         iii) l'achat du billet autorisé uniquement la veille du voyage aller, la réservation devant intervenir séparément pour le voyage aller et le voyage retour et uniquement dans le pays de départ, la veille de chacun des voyages;

      c) âge du voyageur non supérieur à 25 ans ou non inférieur à 60 ans ou père et/ou mère voyageant avec des enfants dont l'âge n'est pas supérieur à 25 ans (trois personnes au minimum);

      d) période hors pointe;

      sous réserve que:

      1) la condition énoncée au point 2.2.c) ne soit pas combinée avec la seule condition énoncée au point 2.2.d)

         et

      2) lorsque les conditions énoncées au point 2.2.b).i) sont combinées seulement avec celles énoncées au point 2.2.c) ou d), que la zone de flexibilité ne s'étend pas en-dessous de 40 % du tarif de référence.

Appendice à l'annexe II

1. **Notes sur le système de zones visé à l'article 4 paragraphe 3 point b) et paragraphe 4**

   i) *tarifs de référence pour 1990/1991:*

   les tarifs de référence visés à l'article 2 point i) applicables le 1er septembre 1990.

   ii) *tarifs de référence pour 1991/1992:*

   les tarif de référence visés à l'article 2 point i) applicables le 1er septembre 1991.

2. **Définition de la période hors pointe**

   Un transporteur aérien peut désigner certains vols comme devant s'effectuer en période hors pointe sur la base de considérations commerciales.

   Lorsqu'un transporteur aérien souhaite appliquer la condition énoncée au point 2.2.d), les vols désignés comme hors pointe sur chaque liaison sont fixés par accord entre les autorités aéronautiques des États membres concernés, sur la base de la proposition faite par ce transporteur.

   Sur chaque liaison où l'ensemble de l'activité des transporteurs de troisième et quatrième libertés atteint une moyenne hebdomadaire de dix-huit vols aller-retour, le transporteur aérien concerné est autorisé au minimum à appliquer la condition énoncée au point 2.2.d) de l'annexe II à concurrence de 50 % de l'ensemble de ses vols quotidiens, si les vols auxquels ces conditions sont applicables partent entre 10 heures et 16 heures ou entre 21 heures et 6 heures.