I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CEE) N° 2342/90 DEL CONSEJO

de 24 de julio de 1990

sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión (1),

Visto el dictamen del Parlamento Europeo (2),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (3),

Considerando que es importante adoptar medidas destinadas a establecer progresivamente el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992, como dispone el artículo 8 A del Tratado; que el mercado interior implica un espacio sin fronteras interiores, en el que estará garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales;

Considerando que la Directiva 87/601/CEE del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros (4) constituyó un primer paso hacia la liberalización de las tarifas aéreas necesario para la realización del mercado interior en el sector del transporte aéreo; que el Consejo acordó adoptar nuevas medidas de liberalización;

Considerando que conviene establecer criterios claros con arreglo a los cuales las autoridades de los Estados miembros deben evaluar las tarifas aéreas propuestas;

Considerando que el sistema de doble desaprobación de las tarifas aéreas continúa siendo un objetivo que deberá alcanzarse de aquí al 1 de enero de 1993; que para lograr una mayor liberalización es importante adquirir experiencia en dicho sistema durante el período transitorio;

Considerando que es deseable introducir un sistema de zonas más flexible, sencillo y eficaz en el cual las tarifas aéreas que cumplan determinadas condiciones puedan ser automáticamente aprobadas por las autoridades aeronáuticas de los Estados interesados;

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

Considerando que, en el caso de doble aprobación y de doble desaprobación de las tarifas aéreas, conviene establecer un procedimiento conforme al cual los Estados miembros puedan pedir a la Comisión que examine y decida si una tarifa aérea propuesta se ajusta a los criterios establecidos y que en caso de tarifas aéreas excesivamente altas o bajas, la Comisión debe estar en condiciones de suspender la aplicación de una tarifa aérea durante su examen;

Considerando que, en el caso de doble aprobación de las tarifas aéreas, debería establecerse que los Estados miembros celebrasen consultas rápidas si surgiera algún desacuerdo, así como el procedimiento para resolver los desacuerdos que no se hubieren solventado mediante dichas consultas;

Considerando que el presente Reglamento sustituye a la Directiva 87/601/CEE; que, por consiguiente, debe derogarse dicha Directiva;

Considerando que es deseable que el Consejo adopte nuevas medidas de liberalización con respecto a las tarifas aéreas a más tardar el 30 de junio de 1992,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

El presente Reglamento se aplicará a los criterios y procedimientos que se apliquen al establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares en rutas entre Estados miembros.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «Tarifas de servicio aéreo regular»: los precios que deban pagarse en la moneda nacional correspondiente por el transporte de pasajeros y de equipaje en servicios aéreos regulares, así como las condiciones en que se apliquen estos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a las agencias y otros servicios auxiliares;

b) «servicio aéreo regular»: una serie de vuelos, cada uno de los cuales reúna la totalidad de las características siguientes:

i) que atraviese el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado miembro;

ii) que se realice, a cambio de una remuneración, con una aeronave destinada al transporte de pasajeros o de pasajeros y de carga y/o correo, de manera que en cada vuelo haya plazas disponibles para su adquisición individual por el público, sea directamente a la compañía aérea, o a través de sus agentes autorizados;

iii) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más puntos:

1) bien de acuerdo con un horario publicado,

2) bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente;

c) «vuelo»: la salida de un aeropuerto determinado hacia un aeropuerto de destino determinado;

d) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia válida concedida por un Estado miembro para la explotación de servicios aéreos regulares;

e) «compañía aérea comunitaria»:

i) toda compañía aérea que tenga y siga teniendo su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad y cuya participación mayoritaria esté y siga estando en manos de Estados miembros y/o de nacionales de los Estados miembros, y que esté y siga estando efectivamente controlada por dichos Estados o personas, o

ii) toda compañía aérea que, en la fecha de adopción del presente Reglamento, aunque no responda a la definición contemplada en el punto i), al menos:

1) tenga su administración central y su establecimiento principal en la Comunidad y haya prestado servicios aéreos regulares o no regulares en la Comunidad durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento;

2) o bien, haya prestado servicios aéreos regulares entre Estados miembros con arreglo a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, durante los doce meses precedentes a la adopción del presente Reglamento.

En el Anexo I figuran las compañías aéreas que cumplen los criterios enunciados en el presente punto ii);

f) «derecho de tráfico de tercera libertad»: el derecho de una compañía aérea titular de una licencia en un Estado a desembarcar, en el territorio de otro Estado, pasajeros, carga y correo embarcados en el Estado que haya expedido su licencia;

«derecho de tráfico de cuarta libertad»: el derecho de una compañía aérea, titular de una licencia en un Estado, a embarcar en el territorio de otro Estado pasajeros, carga y correo para su desembarco en el Estado que haya expedido su licencia;

«derecho de tráfico de quinta libertad»: el derecho de una compañía aérea a realizar el transporte aéreo de pasajeros, carga y correo entre dos Estados diferentes del Estado que haya expedido su licencia;

g) «Estados interesados»: los Estados miembros entre los que se preste el servicio aéreo regular;

h) «zona de flexibilidad»: la zona de precios contemplada en el artículo 4, dentro de la cual las tarifas aéreas que cumplan las condiciones del Anexo II pueden recibir aprobación automática por parte de las autoridades aeronáuticas de los Estados interesados. Los límites de una zona se expresan en términos de porcentaje de la tarifa de referencia;

i) «tarifa de referencia»: la tarifa económica de ida o de ida y vuelta, según corresponda, normal que aplique una compañía aérea de tercera o cuarta libertad en la ruta de que se trate; si hubiere más de una tarifa de este tipo, se tomará la media aritmética, salvo que se haya acordado bilateralmente proceder de otro modo; cuando no exista una tarifa económica normal, se tomará la tarifa totalmente más baja.

CRITERIOS

Artículo 3

1. Los Estados miembros aprobarán las tarifas aéreas regulares de las compañías aéreas comunitarias cuando guarden una relación razonable con los costes correspondientes globales a largo plazo de la compañía aérea solicitante, teniendo en consideración la necesidad de obtener un rendimiento satisfactorio del capital y de contar con un margen de coste adecuado para garantizar un nivel idóneo de seguridad.

2. Al aprobar tarifas aéreas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros tendrán igualmente en cuenta otros factores pertinentes, las necesidades de los consumidores y la situación de la competencia en el mercado, incluidas las tarifas de las demás compañías aéreas que operen en la ruta y la necesidad de evitar el dumping.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 4 y 5 del artículo 4, los Estados miembros denegarán toda tarifa que no se ajuste a lo establecido en el apartado 3 del artículo 4, es decir, cuando sea, en relación con los criterios definidos por el apartado 1 del artículo 3, excesivamente elevada en detrimento de los usuarios, o injustificablemente baja en relación con la situación de la competencia en el mercado.

4. El hecho de que una tarifa aérea sea inferior a la ofrecida por otra compañía aérea que opere en la misma ruta no será motivo suficiente para denegar la aprobación.

5. Los Estados miembros autorizarán a las compañías aéreas comunitarias de otros Estados miembros que realicen servicios aéreos regulares directos o indirectos dentro de la Comunidad, tras haberlo notificado a los Estados afectados, a igualar una tarifa aérea ya aprobada para servicios regulares entre las mismas ciudades, siempre que la presente disposición no sea de aplicación a los servicios aéreos indirectos que sean superiores en más de un 20% a la longitud del servicio directo más corto. Los Estados miembros autorizarán también a las compañías aéreas comunitarias de otros Estados miembros que realicen servicios aéreos regulares directos a igualar los precios ya aceptados o publicados para un servicio aéreo no regular realizado en la misma ruta, con la condición de que ambos productos sean equivalentes en términos de calidad y de condiciones.

6. Sólo las compañías aéreas comunitarias tendrán derecho a fijar tarifas aéreas más bajas que las existentes cuando operen basándose en derechos de tráfico de tercera y de cuarta libertad, y en el caso de derechos de tráfico de quinta libertad, a fijar dichas tarifas más bajas únicamente cuando cumplan las disposiciones del apartado 3 del artículo 4.

PROCEDIMIENTOS

Artículo 4

1. Las tarifas de los servicios aéreos regulares estarán supeditadas a la aprobación de los Estados miembros interesados. A tal fin, las compañías aéreas presentarán sus tarifas en la forma prescrita por las autoridades aeronáuticas de dichos Estados miembros.

2. Las autoridades aeronáuticas no exigirán a las compañías aéreas la presentación de sus tarifas de rutas intracomunitarias con más de 45 días de antelación sobre la fecha de su entrada en vigor.

3. a) Hasta el 31 de diciembre de 1992, los Estados miembros permitirán a las compañías aéreas de tercera y/o cuarta libertad y/o quinta libertad establecer, dentro de las zonas de flexibilidad, las tarifas aéreas de su elección, con arreglo a las condiciones respectivas del Anexo II siempre que dichas tarifas hayan sido presentadas a los Estados interesados al menos veintiún días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor.

   b) En todos los servicios aéreos regulares existirán las tres zonas de flexibilidad siguientes:

   — una zona de tarifa económica normal, que variará entre el 95% y el 105% de la tarifa de referencia;

   — una zona de tarifa reducida, que variará entre el 94% y el 80% de la tarifa de referencia;

   — una zona de tarifa muy reducida, que variará entre el 79% y el 30% de la tarifa de referencia.

4. Toda tarifa totalmente flexible, superior al 105% de la tarifa de referencia, de una ruta intracomunitaria se considerará aprobada, salvo que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de su presentación, ambos Estados miembros notifiquen por escrito su desaprobación a la compañía aérea solicitante, exponiendo sus motivos. Asimismo, los Estados miembros se informarán mutuamente. A petición de cualquiera de los Estados miembros, los Estados miembros interesados se consultarán durante el plazo de 30 días.

5. Hasta el 31 de diciembre de 1992, aquellas tarifas que no se ajusten a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 requerirán la aprobación de ambos Estados interesados. Si, en un plazo de veintiún días a partir de la fecha de presentación de una tarifa, ninguno de los Estados miembros hubiere manifestado su desaprobación, dicha tarifa se considerará aprobada.

6. Una vez aprobada, toda tarifa aérea de una ruta intracomunitaria se mantendrá en vigor hasta que expire o sea sustituida. No obstante, podrá prolongarse su vigencia más allá de la fecha inicial de vencimiento por un período no superior a 12 meses.

Artículo 5

1. Todo Estado miembro que posea un interés legítimo en la ruta de que se trate podrá solicitar a la Comisión que examine si una tarifa aérea que no se ajuste a lo establecido en el apartado 3 del artículo 4 es conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3, o si un Estado miembro ha cumplido sus obligaciones con arreglo al apartado 3 del artículo 3. La Comisión informará inmediatamente a los otros Estados miembros interesados y a la compañía aérea interesada y los invitará a presentar sus observaciones.

2. Dentro de un plazo de catorce días a partir de la fecha de recepción de la solicitud en virtud del apartado 1, la Comisión resolverá si la tarifa aérea sigue en vigor durante su examen.

3. La Comisión resolverá si la tarifa aérea es conforme al apartado 1 del artículo 3 lo antes posible y, en cualquier caso, en un plazo máximo de 2 meses a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Este plazo podrá prolongarse cuanto sea necesario con objeto de recabar información adicional suficiente del Estado miembro interesado.

4. La Comisión comunicará su resolución a los Estados miembros y a la compañía aérea de que se trate.

5. Todo Estado miembro podrá recurrir la resolución de la Comisión ante el Consejo dentro del plazo de un mes. El Consejo podrá dictar por mayoría cualificada una resolución diferente dentro del plazo de un mes.

SISTEMA DE CONSULTA Y ARBITRAJE

Artículo 6

1. Cuando un Estado interesado, denominado en adelante «el primer Estado», decida no aprobar una tarifa de transporte aéreo regular, de conformidad con el apartado 5

del artículo 4, informará por escrito, en un plazo de veintiún días a contar desde la presentación de la tarifa, al otro Estado interesado, denominado en adelante «el segundo Estado», exponiendo sus motivos.

2. Si el segundo Estado no estuviere de acuerdo con la decisión tomada por el primer Estado, deberá notificárselo al primer Estado en un plazo de siete días a partir de la fecha en que hubiere sido informado, aportando la información en que se base su decisión, y deberá solicitar consultas. Cada Estado deberá facilitar toda la información pertinente que solicite el otro Estado. Cualquier de los dos Estados interesados podrá solicitar que la Comisión esté representada en las consultas.

3. Si el primer Estado careciere de información suficiente para poder tomar una decisión sobre la tarifa, podrá solicitar del segundo Estado la celebración de consultas antes del vencimiento del plazo de veintiún días establecido en el apartado 1.

4. Las consultas se realizarán dentro de un plazo de veintiún días a partir de la fecha en que se soliciten. En caso de persistir el desacuerdo al final de dicho período, el asunto deberá someterse a arbitraje, a petición de cualquiera de los Estados interesados. Los dos Estados interesados podrán acordar prolongar las consultas o recurrir directamente al arbitraje sin consulta.

5. El arbitraje será llevado a cabo por un colegio arbitral compuesto por tres árbitros, salvo que los Estados interesados se pongan de acuerdo en la designación de un árbitro único. Cada uno de los Estados interesados nombrará a un árbitro y procurará ponerse de acuerdo sobre el tercero (que deberá ser nacional de un tercer Estado miembro y actuar como presidente). También podrá nombrar a un árbitro único. El nombramiento de los tres árbitros deberá concluir antes de que transcurran siete días. Los árbitros emitirán el laudo arbitral por mayoría.

6. En caso de que cualquiera de los Estados interesados no efectúe el nombramiento de un árbitro o de que no se llegue a acuerdo para nombrar al tercer miembro, el Consejo deberá ser informado inmediatamente y el presidente del Consejo deberá completar el nombramiento del colegio arbitral en el plazo de tres días. En caso de que uno de los Estados miembros en litigio ocupe la presidencia, el presidente del Consejo invitará al Gobierno del próximo Estado miembro al que corresponda ejercer la Presidencia, y que no sea parte en el litigio, a que complete el nombramiento de los árbitros.

7. El arbitraje deberá concluir dentro de un período de veintiún días a partir de la fecha del nombramiento de los árbitros o del árbitro único. Los Estados interesados podrán, sin embargo, ponerse de acuerdo para ampliar este plazo. La Comisión tendrá derecho a asistir en calidad de observador. Los árbitros deberán precisar en qué medida el laudo se basa en los criterios del artículo 3.

8. El laudo arbitral se notificará inmediatamente a la Comisión.

Dentro de un plazo de diez días la Comisión confirmará el laudo a no ser que los árbitros no hayan respetado los criterios expuestos en el artículo 3 o el procedimiento que establece el presente Reglamento, o que el laudo no sea conforme con otros aspectos del Derecho comunitario.

En caso de no tomarse una decisión dentro del mencionado plazo, el laudo se considerará conformado por la Comisión. Todo laudo confirmado por la Comisión será vinculante para los Estados interesados.

9. Durante el proceso de consulta y arbitraje, las tarifas aéreas existentes en los servicios afectados continuarán en vigor hasta la conclusión del procedimiento y la entrada en vigor de una nueva tarifa.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 7

El presente Reglamento no impedirá a los Estados miembros celebrar acuerdos que sean más flexibles que las disposiciones del artículo 4 o mantener en vigor dichos acuerdos.

Artículo 8

La Comisión consultará, al menos una vez al año, a los representantes de las organizaciones de usuarios del transporte aéreo de la Comunidad sobre las tarifas aéreas de servicios regulares y asuntos conexos, para lo cual facilitará la debida información a los participantes.

Artículo 9

Para el cumplimiento de las obligaciones que le asigna el presente Reglamento, la Comisión podrá recabar toda la información necesaria de los Estados miembros y de las compañías aéreas afectadas.

Artículo 10

1. La Comisión publicará a más tardar el 31 de mayo de 1992 y, en lo sucesivo, cada dos años, un informe sobre la aplicación del presente Reglamento.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, en particular en lo relativo a la recogida de la información necesaria para la redacción del informe a que se refiere el apartado 1.

3. La información confidencial que se obtenga en aplicación del presente Reglamento estará amparada por el secreto profesional.

Artículo 11

Cuando un Estado miembro haya celebrado un acuerdo con uno o más países terceros que otorgue derechos de quinta libertad para una ruta entre Estados miembros a una compañía aérea de un país tercero que contenga a este

respecto disposiciones incompatibles con el presente Reglamento, el Estado miembro deberá tomar cuanto antes las medidas necesarias para eliminar dichas incompatibilidades. Hasta que las incompatibilidades hayan sido eliminadas, el presente Reglamento no afectará los derechos y obligaciones para con los países terceros que resulten de tal acuerdo.

Artículo 12

Con el fin de alcanzar el objetivo de establecer un sistema de doble desaprobación de aquí al 1 de enero de 1993, el Consejo decidirá sobre la revisión del presente Reglamento, a más tardar el 30 de junio de 1992, basándose en una propuesta que la Comisión deberá presentar a más tardar el 31 de mayo de 1991.

Artículo 13

Queda derogada la Directiva 87/601/CEE.

Artículo 14

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de noviembre de 1990.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 24 de julio de 1990.

Por el Consejo
El Presidente
C. MANNINO

ANEXO I

Compañías aéreas a que se refiere el punto ii) de la letra e) del artículo 2

Siempre que estén reconocidas como compañías nacionales por el Estado miembro que les conceda este reconocimiento en la fecha de adopción del presente Reglamento, las compañías aéreas siguientes cumplen los criterios enunciados en el punto ii) de la letra e) del artículo 2:

— Scandinavian Airlines System

— Britannia Airways

— Monarch Airlines.

ANEXO II

Condiciones de las tarifas reducidas y muy reducidas

Zona de tarifa reducida

1. Para entrar en la zona de tarifa reducida, deben cumplirse los dos requisitos seguientes:

   — billete de ida y vuelta o circular;

   y

   — reserva del viaje completo, emisión de billete y pago realizados simultáneamente, salvo para el viaje de vuelta, cuya reserva podrá hacerse con posterioridad; anulación posible únicamente antes de la salida del viaje de ida y con una penalización del 20 % por lo menos del precio del billete; cambio de reserva posible únicamente con una penalización igual a la diferencia entre la tarifa abonada y la tarifa aplicable inmediatamente superior.

Zona de tarifa muy reducida

2. Para entrar en la zona de tarifa muy reducida, deben cumplirse los requisitos siguientes:

   1) viaje de ida y vuelta o circular;

   2) dos cualquiera de las siguientes:

      a) estancia mínima no inferior a la «regla del domingo» o seis días;

      b) i) reserva del viaje completo, emisión del billete y pago realizados simultáneamente; anulación o cambio de reserva posibles únicamente antes de la salida del viaje de ida y con una penalización de al menos 20 % del precio del billete;

         o

         ii) período obligatorio de venta anticipada no inferior a 14 días; reserva del viaje completo, emisión del billete y pago realizados simultáneamente; anulación o cambio de reserva posibles únicamente antes de la salida del viaje de ida y con una penalización de al menos un 20 % del precio del billete;

         o

         iii) compra del billete posible únicamente el día anterior al de la salida del viaje de ida; las reservas del viaje de ida y del de vuelta debiendo hacerse por separado y sólo en el país de salida, el día anterior a cada uno de los viajes;

      c) el pasajero deberá ser de edad igual o inferior a 25 años o igual o superior a 60 años, o ser padre o madre de hijos de edad igual o inferior a 25 años que viajen juntos (mínimo de 3 personas);

      d) fuera de períodos punta;

      siempre que:

      1) no se puedan combinar únicamente las condiciones c) y d), y que

      2) cuando se combinen las condiciones b) i) y c) o d), únicamente, la zona de flexibilidad no sea inferior al 40 % de la tarifa de referencia.

Apéndice del Anexo II

1. **Notas sobre el sistema de zonas a que se refiere la letra b) del apartado 3 y el apartado 4 del artículo 4**

   i) *tarifa de referencia para 1990/1991*

   la tarifa de referencia indicada en la letra i) del artículo 2, aplicable el 1 de septiembre de 1990

   ii) *tarifa de referencia para 1991/1992*

   la tarifa de referencia indicada en la letra i) del artículo 2, aplicable el 1 de septiembre de 1991

2. **Definición de los períodos fuera de punta**

   Una compañía aérea puede calificar determinados vuelos como «fuera de períodos punta» en razón de consideraciones comerciales.

   Cuando una compañía aérea desee acogerse a la condición de la letra d) del punto 2) del Anexo II la determinación de los vuelos fuera de períodos punta correspondientes a cada ruta habrá de acordarse entre las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros interesados basándose en la propuesta formulada por dicha compañía.

   En cada ruta en que la actividad total de las compañías de tercera y cuarta libertad alcance una media de 18 vuelos semanales de ida y vuelta, se permitirá como mínimo a la compañía aérea interesada aplicar la condición de la letra d) del punto 2) del Anexo II hasta un 50 % del total de sus vuelos diarios, siempre que los vuelos a los que puedan aplicarse dichas condiciones tengan su salida entre las 10.00 y las 16.00 horas o entre las 21.00 y las 06.00 horas.