I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CEE) Nº 2342/90 DO CONSELHO

de 24 de Julho de 1990

relativo às tarifas dos serviços aéreos regulares

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu (2),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (3),

Considerando que, tal como prevê o artigo 8ºA do Tratado, importa adoptar medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual a livre de circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que a Directiva 87/601/CEE do Conselho, de 14 de Dezembro de 1987, relativa às tarifas dos serviços aéreos regulares entre Estados-membros (4), constitui um primeiro passo no sentido da liberalização, no que se refere às tarifas aéreas, passo esse necessário para realizar o mercado interno no sector dos transportes aéreos; que o Conselho acordou em adoptar outras medidas de liberalização;

Considerando que é conveniente estabelecer critérios claros que permitam às autoridades dos Estados-membros avaliar as tarifas aéreas propostas;

Considerando que a constituição de um sistema de dupla desaprovação das tarifas aéreas continua a ser um dos objectivos a alcançar até 1 de Janeiro de 1993 e que a aquisição de uma maior experiência desse sistema durante o período intercalar constitui um elemento importante para se conseguir uma maior liberalização;

Considerando que convém introduzir um sistema de zonas mais flexível, mais simples e mais eficaz através do qual as tarifas aéreas que obedeçam a determinadas condições possam ser automaticamente aprovadas pelas autoridades aeronáuticas dos Estados interessados;

Considerando que, em caso de dupla aprovação ou de dupla desaprovação das tarifas aéreas, é conveniente prever um processo que permita aos Estados-membros solicitar à Comissão que analise e decida se as tarifas aéreas propostas estão em conformidade com os critérios estabelecidos e que, caso essas tarifas sejam excessivamente elevadas ou reduzidas, a Comissão deve poder suspender a aplicação das tarifas enquanto estiverem a ser examinadas;

Considerando que, em caso de dupla aprovação das tarifas aéreas, se deverão prever disposições que permitam proceder a uma rápida consulta entre os Estados-membros em caso de divergência, bem como procedimentos que permitam resolver as divergências que não ficarem solucionadas através das consultas;

Considerando que o presente regulamento substitui a Directiva 87/601/CEE; que, consequentemente, é necessário revogá-la;

Considerando que é conveniente que o Conselho adopte novas medidas de liberalização no que respeita às tarifas aéreas, o mais tardar em 30 de Junho de 1992,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

ÂMBITO DE APLICAÇÕES E DEFINIÇÕES

Artigo 1º

O presente regulamento é aplicável aos critérios e procedimentos a aplicar ao estabelecimento das tarifas dos transportes aéreos regulares praticadas nas rotas entre Estados-membros.

Artigo 2º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) Tarifas aéreas regulares: os preços a pagar, na moeda nacional aplicável, pelo transporte de passageiros e bagagem em serviços aéreos regulares e as condições de aplicação desses preços, incluindo as remunerações e condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

(1) JO nº C 258 de 11. 10. 1989, p. 3, e JO nº C 164 de 5. 7. 1990, p. 7.
(2) JO nº C 96 de 17. 4. 1990, p. 59.
(3) JO nº C 112 de 7. 5. 1990, p. 17.
(4) JO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 12.

b) Serviço aéreo regular: uma série de voos, cada um dos quais congregando as seguintes características:

i) Atravessar o espaço aéreo de mais do que um Estado-membro;

ii) Ser realizado por meio de uma aeronave destinada ao transporte de passageiros, ou de passageiros e carga e/ou correio, mediante pagamento, de tal forma que em cada voo existam lugares diponíveis para compra individual pelo público (directamente à transportadora aérea ou através dos seus agentes autorizados);

iii) Ser explorado de modo a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais pontos:

1. Quer de acordo com um horário previamente publicado;

2. Quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática;

c) Voo: uma partida de um determinado aeroporto para um aeroporto de destino determinado;

d) Transportadora aérea: uma empresa de transportes aéreos possuidora de uma licença de exploração emitida por um Estado-membro, válida para a exploração de serviços aéreos regulares;

e) Transportadora aérea comunitária:

i) Uma transportadora aérea que tenha e continue a ter a sua administração central e o seu estabelecimento principal na Comunidade, cujo capital, na sua maioria, pertença e continue a pertencer a Estados-membros e/ou a cidadãos dos Estados-membros e que seja e continue a ser efectivamente controlada por esses Estados ou por essas pessoas, ou

ii) Uma transportadora aérea que, à data de adopção do presente regulamento, embora não correspondendo à definição constante da subalínea i):

1. Tenha quer a sua administração central e o seu estabelecimento principal na Comunidade e tenha efectuado, durante os doze meses anteriores à adopção do presente regulamento, serviços aéreos, regulares ou não, na Comunidade;

2. Quer tenha efectuado, durante os doze meses anteriores à adopção do presente regulamento, serviços regulares entre Estados-membros ao abrigo de direitos de tráfego de terceira e quarta liberdades.

As transportadoras aéreas que preenchem os requisitos enunciados na presente subalínea são enumeradas no anexo I;

f) Direito de tráfego de terceira liberdade: o direito de uma transportadora aérea registada num Estado desembarcar no território de outro Estado, passageiros, carga e correio embarcados no Estado em que se encontra registada.

Direito de tráfego de quarta liberdade: o direito de uma transportadora aérea registada num Estado embarcar, no território de outro Estado, passageiros, carga e correio para desembarque no Estado em que se encontra registada.

Direito de tráfego de quinta liberdade: o direito de uma transportadora aérea efectuar o transporte aéreo de passageiros, carga e correio entre dois Estados que não sejam o Estado em que se encontra registada;

g) Estados interessados: os Estados-membros entre os quais é explorado um serviço aéreo regular;

h) Zona de flexibilidade: a zona de preços, na acepção do artigo 4º, no interior da qual as tarifas aéreas que preencham as condições do anexo II podem ser automaticamente aprovadas pelas autoridades aeronáuticas dos Estados interessados; os limites de uma zona exprimem-se sob a forma de percentagens da tarifa de referência;

i) Tarifa de referência: a tarifa económica normal de ida ou de ida e volta, conforme o caso, praticada por uma transportadora aérea de terceira ou quarta liberdade na rota em questão; caso exista mais do que uma tarifa desse tipo, e salvo acordo bilateral em contrário, tomar-se-á em consideração a média aritmética dessas tarifas; caso não exista uma tarifa económica normal, tomar-se-á em consideração a tarifa inteiramente flexível mais baixa.

CRITÉRIOS

Artigo 3º

1. Os Estados-membros aprovarão as tarifas aéreas regulares das transportadoras aéreas comunitárias desde que exista uma relação razoável entre tais tarifas e os respectivos encargos globais a longo prazo da transportadora aérea requerente, tendo simultaneamente em conta que é necessário prever uma remuneração adequada do capital e uma margem de custos que permita garantir padrões de segurança satisfatórios.

2. Ao aprovarem as tarifas aéreas nos termos do nº 1, os Estados-membros tomarão em consideração outros factores pertinentes, como as necessidades dos consumidores e a situação de concorrência no mercado, incluindo as tarifas das outras transportadoras aéreas que explorem a mesma rota e a necessidade de evitar o *dumping*.

3. Não obstante o disposto nos nºs 4 e 5 do artigo 4º, os Estados-membros não aprovarão qualquer tarifa que não corresponda ao disposto no nº 3 do artigo 4º e que, relativamente aos critérios definidos no nº 1 do artigo 3º, seja excessivamente elevada em prejuízo dos utentes ou injustificadamente baixa tendo em conta a situação de concorrência no mercado.

4. O facto de uma tarifa aérea proposta ser inferior à oferecida por outra transportadora aérea que explore a mesma rota não é motivo suficiente para a recusa de aprovação.

5. Um Estado-membro autorizará as transportadoras aéreas de outro Estado-membro que explorem serviços aéreos regulares directos ou indirectos dentro da Comunidade, e que tenham notificado nesse sentido os Estados em questão, a alinhar as suas tarifas pelas tarifas aéreas já aprovadas para serviços regulares entre os mesmos pares de cidades, ficando assente que a presente disposição não é aplicável a serviços aéreos indirectos que excedam a distância percorrida pelo serviço directo mais curto em mais de 20 %. Os Estados-membros poderão, também, autorizar as transportadoras aéreas comunitárias de outro Estado-membro que explorem serviços aéreos regulares directos a alinhar os seus preços pelos já anteriormente aprovados ou publicados para serviços aéreos não regulares explorados na mesma rota, desde que ambos os produtos sejam equivalentes em termos de qualidade e condições.

6. Só as transportadoras aéreas comunitárias serão autorizadas a introduzir tarifas aéreas mais baixas do que as já existentes quando desenvolverem a sua actividade ao abrigo dos direitos de tráfego de terceira e quarta liberdades e, no caso dos direitos de quinta liberdade, só poderão introduzir essas tarifas mais baixas se estas estiverem em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 4º

PROCEDIMENTOS

Artigo 4º

1. As tarifas aéreas regulares estão sujeitas à aprovação dos Estados-membros interessados. Para o efeito, a transportadora aérea submeterá as suas tarifas a aprovação nos termos prescritos pelas autoridades aeronáuticas desses Estados-membros.

2. As autoridades aeronáuticas não exigirão que as transportadoras aéreas submetam a aprovação as suas tarifas respeitantes a rotas na Comunidade com uma antecedência de mais de 45 dias em relação à sua entrada em vigor.

3. a) O mais tardar em 31 de Dezembro de 1992, dentro das zonas de flexibilidade, os Estados-membros permitirão às transportadoras aéreas de terceira e/ou quarta liberdade e/ou de quinta liberdade praticar tarifas à sua escolha, desde que sujeitas às respectivas condições estabelecidas no anexo II e desde que essas tarifas tenham sido notificadas aos Estados interessados pelo menos 21 dias antes da data proposta para a respectiva entrada em vigor;

   b) Haverá três zonas de flexibilidade em qualquer serviço aéreo regular, nos seguintes termos:

   — uma zona de tarifas económicas normais, que irá de 95 % a 105 % da tarifa de referência,

   — uma zona de tarifas reduzidas, que irá de 94 % a 80 % da tarifa de referência,

   — uma zona de tarifas ultra-reduzidas, que irá de 79 % a 30 % da tarifa de referência.

4. Considerar-se-ão aprovadas as tarifas totalmente flexíveis superiores a 105 % da tarifa de referência para as rotas no interior da Comunidade, a menos que, num prazo de 30 dias a contar da data do pedido de aprovação, ambos os Estados-membros tenham notificado por escrito a sua desaprovação à transportadora aérea requerente, expondo as suas razões. Os Estados-membros informar-se-ão mutuamente. A pedido de qualquer um dos Estados-membros interessados, estes realizarão consultas entre si durante esse prazo de 30 dias.

5. O mais tardar até 31 de Dezembro de 1992, as tarifas que não se encontrem em conformidade com o disposto nos nºs 3 e 4 terão de ser aprovadas por ambos os Estados interessados. Se nenhum desses Estados-membros indicar a sua desaprovação nos 21 dias seguintes à data do pedido de aprovação de uma tarifa, essa tarifa considerar-se-á aprovada.

6. Uma vez aprovada, a tarifa aérea respeitante a uma rota no interior da Comunidade manter-se-á em vigor até ao termo do seu prazo de validade ou até ser substituída. Pode, no entanto, ser prorrogada por um período não superior a 12 meses a partir da data em que inicialmente deveria expirar.

Artigo 5º

1. Qualquer Estado-membro que invoque um interesse legítimo pela rota em questão pode solicitar à Comissão que verifique se uma tarifa aérea que não satisfaz o disposto no nº 3 do artigo 4º está em conformidade com o nº 1 do artigo 3º ou se o Estado-membro cumpriu as suas obrigações nos termos do nº 3 do artigo 3º A Comissão informará imediatamente o(s) outro(s) Estado(s)-membro(s) envolvido(s) e a transportadora aérea em questão, dando-lhe(s) oportunidade para apresentar(em) as suas observações.

2. No prazo de 14 dias após ter recebido um pedido nos termos do nº 1, a Comissão decidirá se a tarifa aérea deverá permanecer em vigor durante o exame do pedido.

3. A Comissão tomará uma decisão sobre se a tarifa aérea está em conformidade com o nº 1 do artigo 3º o mais rapidamente possível e em todo o caso num prazo não superior a dois meses após a recepção do pedido. Este prazo pode ser prorrogado pelo tempo necessário para que a Comissão possa obter suficientes informações complementares junto do Estado-membro interessado.

4. A Comissão comunicará a sua decisão aos Estados-membros e às transportadoras aéreas interessadas.

5. Qualquer Estado-membro pode remeter a decisão da Comissão para o Conselho dentro do prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente dentro do prazo de um mês.

SISTEMA DE CONSULTA E ARBITRAGEM

Artigo 6º

1. Quando um Estado-membro interessado («primeiro Estado») decidir, em conformidade com o nº 5 do artigo 4º, não aprovar uma tarifa de transporte aéreo regular, deve

informar de tal facto o outro Estado interessado («segundo Estado»), por escrito e no prazo de 21 dias a contar da data de notificação da tarifa, expondo as suas razões.

2. Se o segundo Estado não concordar com a decisão do primeiro Estado, notificará tal facto ao primeiro Estado dentro dos sete dias seguintes ao dia em que tiver sido informado, comunicando os motivos que serviram de base à sua decisão, e solicitará consultas. Cada um dos Estados interessados fornecerá todas as informações pertinentes solicitadas pelo outro. Qualquer dos dois Estados interessados pode solicitar que a Comissão se faça representar nas consultas.

3. Se as informações de que dispõe para tomar uma decisão sobre a tarifa forem insuficientes, o primeiro Estado pode solicitar ao segundo Estado que se realizem consultas antes de terminar o prazo de 21 dias estabelecido no nº 1.

4. As consultas devem ficar concluídas no prazo de 21 dias a contar da data em que foram solicitadas. Se a divergência persistir após este período, a questão será submetida a arbitragem, a pedido de qualquer dos Estados interessados. Os dois Estados podem acordar em prolongar as consultas ou passar directamente à arbitragem, sem realização de consultas.

5. A arbitragem será efectuada por um tribunal de três árbitros, a menos que os Estados interessados concordem em que haja apenas um árbitro. Cada um dos Estados interessados nomeará um membro do tribunal e procurará chegar a acordo quanto ao terceiro membro (que deverá ser nacional de um terceiro Estado-membro e actuar como presidente do tribunal). Em alternativa, podem nomear apenas um árbitro. A nomeação do tribunal deve estar concluída no prazo de sete dias. As decisões do tribunal são adoptadas por maioria de votos.

6. No caso de um dos Estados interessados não nomear um membro do tribunal, ou não concordar com a nomeação do terceiro membro, o Conselho será imediatamente informado e o seu presidente completará o tribunal no prazo de três dias. No caso de a Presidência estar a ser exercida por um Estado-membro que seja parte no litígio, o presidente do Conselho convidará o Governo do Estado-membro que se lhe segue na Presidência e que não seja parte no litígio a completar o tribunal.

7. A arbitragem deve estar concluída no prazo de 21 dias a contar da constituição do tribunal ou da nomeação do árbitro único. Os Estados interessados podem concordar, no entanto, em prorrogar este prazo. A Comissão terá o direito de se fazer representar como observador. Os árbitros devem especificar claramente em que medida a sentença se fundamenta nos critérios do artigo 3º

8. A sentença arbitral deve ser imediatamente comunicada à Comissão.

No prazo de dez dias, a Comissão confirmará a sentença, a menos que os árbitros não tenham respeitado os critérios fixados no artigo 3º ou o procedimento previsto no presente regulamento ou se a sentença não estiver, noutros aspectos, em conformidade com a legislação comunitária.

Na falta de uma decisão dentro deste prazo, considera-se a sentença confirmada pela Comissão. As sentenças confirmadas pela Comissão são vinculativas para os Estados interessados.

9. Durante o processo de consulta e de arbitragem, as tarifas aéreas existentes em questão continuarão em vigor até que o referido processo tenha terminado e que tenham entrado em vigor novas tarifas.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 7º

O presente regulamento não impede que os Estados-membros celebrem ou mantenham em vigor acordos mais flexíveis do que o disposto no artigo 4º

Artigo 8º

Pelo menos uma vez por ano, a Comissão consultará os representantes de organizações de utentes dos transportes aéreos existentes na Comunidade sobre as tarifas aéreas regulares e questões afins e, para o efeito, fornecerá aos participantes as informações adequadas.

Artigo 9º

Para o desempenho das atribuições que lhe incumbem nos termos do presente regulamento, a Comissão pode obter todas as informações necessárias junto dos Estados-membros e transportadoras aéreas interessadas.

Artigo 10º

1. A Comissão publicará um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, o mais tardar em 31 de Maio de 1992 e, posteriormente, de dois em dois anos.

2. Os Estados-membros e a Comissão colaborarão no sentido de darem execução ao presente regulamento, nomeadamente no que respeita à recolha de informações para o relatório a que se refere o nº 1.

3. As informações confidenciais obtidas no âmbito da execução do presente regulamento estão abrangidas pelo sigilo profissional.

Artigo 11º

Quando um Estado-membro tiver celebrado um acordo com um ou mais países terceiros que conceda direitos de quinta liberdade para uma rota entre Estados-membros a uma transportadora aérea de um país terceiro e que contenha

disposições incompatíveis com o presente regulamento, esse Estado-membro tomará, na primeira oportunidade, todas as medidas adequadas para eliminar tais incompatibilidades. Enquanto estas incompatibilidades não tiverem sido eliminadas, o presente regulamento não afectará os direitos e obrigações decorrentes de tal acordo para com os países terceiros.

Artigo 12º

A fim de concretizar, até 1 de Janeiro de 1993, o objectivo de um sistema de dupla desaprovação de tarifas, o Conselho deliberará sobre a revisão do presente regulamento, o mais tardar em 30 de Junho de 1992, com base numa proposta da Comissão, a apresentar o mais tardar em 31 de Maio de 1991.

Artigo 13º

Fica revogada a Directiva 87/601/CEE.

Artigo 14º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Novembro de 1990.

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

Feito em Bruxelas, em 24 de Julho de 1990.

Pelo Conselho

O Presidente

C. MANNINO

ANEXO I

Transportadoras aéreas referidas na alínea e), subalínea ii), do artigo 2º

Enquanto continuarem a ser reconhecidas como transportadoras nacionais pelo Estado-membro que as considera como tal à data de adopção do presente regulamento, as seguintes transportadoras aéreas preenchem os requisitos referidos na alínea e) subalínea ii), do artigo 2º:

— Scandinavian Airlines System,

— Britannia Airways,

— Monarch Airlines.

ANEXO II

Condições a que devem obedecer as tarifas reduzidas e ultra-reduzidas

Zona de tarifas reduzidas

1. Para poder ser incluída na zona de tarifas reduzidas, uma tarifa tem de satisfazer as seguintes duas condições:

   — tratar-se de uma viagem de ida e volta ou circular, e

   — a reserva para a viagem completa, a emissão do bilhete e o pagamento serem feitos simultaneamente, podendo no entanto a reserva para a viagem de volta ser efectuada posteriormente; o cancelamento da reserva só é possível antes da partida para a viagem de ida e mediante o pagamento de uma taxa de, pelo menos, 20 % do preço do bilhete; a alteração da reserva só é possível mediante o pagamento de uma taxa equivalente à diferença entre a tarifa paga e a tarifa imediatamente superior aplicável.

Zona de tarifas ultra-reduzidas

2. Para poder ser incluída na zona de tarifas ultra-reduzidas, a tarifa deve satisfazer as seguintes condições:

   1. Tratar-se de uma viagem de ida e volta ou circular e

   2. Satisfazer duas das seguintes condições:

      a) A viagem compreender uma estadia mínima de, pelo menos, uma noite de sábado ou de domingo (*Sunday Rule*) ou de seis dias;

      b) i) A reserva para a viagem completa, a emissão do bilhete e o pagamento serem efectuados simultaneamente; o cancelamento ou a alteração da reserva só serem possíveis antes da partida para a viagem de ida e mediante o pagamento de uma taxa de, pelo menos, 20 % do preço do bilhete, ou

      ii) A compra ser feita obrigatoriamente com uma antecedência de, pelo menos, 14 dias; a reserva para a viagem completa, a emissão do bilhete e o pagamento serem feitos simultaneamente; o cancelamento ou a alteração da reserva só serem possíveis antes da partida para a viagem de ida e mediante o pagamento de uma taxa de, pelo menos, 20 % do preço do bilhete, ou

      iii) A compra do bilhete só poder ser efectuada na véspera da partida para a viagem de ida; a reserva ter de ser feita separadamente, tanto para a viagem de ida como para a de regresso, e exclusivamente no país de partida e na véspera das respectivas viagens;

      c) O passageiro ter uma idade igual ou inferior a 25 anos ou igual ou superior a 60 anos, ou ser pai e/ou mãe com filhos de idade igual ou inferior a 25 anos viajando em conjunto (mínimo três pessoas);

      d) A viagem decorrer fora do período de ponta,

      desde que:

      1. As condições referidas na alínea c) não possam ser combinadas com a condição referida na alínea d), apenas, e

      2. Caso as condições referidas na alínea b), subalínea i), sejam combinadas apenas com as condições referidas nas alíneas c) ou d), a zona de flexibilidade não se poderá alargar a uma faixa inferior a 40 % da tarifa de referência.

Apêndice do anexo II

1. **Notas sobre o sistema zonal contemplado no nº 3, alínea b), e no nº 4 do artigo 4º**

   i) *Tarifa de referência para 1990/1991:*

   a tarifa de referência indicada na alínea i) do artigo 2º, aplicável em 1 de Setembro de 1990.

   ii) *Tarifa de referência para 1991/1992:*

   a tarifa de referência indicada na alínea i) do artigo 2º, aplicável em 1 de Setembro de 1991.

2. **Definição de «fora do período de ponta»**

   Qualquer transportadora aérea poderá designar certos voos como «fora do período de ponta» com base em considerações comerciais.

   Sempre que uma transportadora aérea pretender aplicar a condição referida no ponto 2.2, alínea d), do presente anexo, a identificação dos voos fora do período de ponta para cada uma das rotas terá de ser acordada entre as autoridades aeronáuticas dos Estados-membros interessados, com base na proposta feita por aquela transportadora.

   Nas rotas em que a oferta global das transportadoras aéreas de terceira e quarta liberdade atinja uma média semanal de 18 voos de ida e volta, a transportadora aérea interessada será, no mínimo, autorizada a aplicar a condição referida no ponto 2.2, alínea d), do presente anexo, em não mais de 50 % do seu total de voos diários, desde que os voos a que esta condição seja aplicável partam entre as 10 horas e as 16 horas ou entre as 21 horas e as 6 horas.