

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

CONSIGLIO

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 14 dicembre 1987

sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra gli Stati membri

(87/601/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2 e l'articolo 227, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visti i pareri del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,

considerando che procedure più flessibili per approvare le tariffe per il trasporto aereo di linea di passeggeri tra Stati membri offriranno ai vettori aerei una maggiore possibilità di sviluppare i mercati e soddisfare le esigenze degli utenti;

considerando che occorre incoraggiare i vettori aerei a controllare i costi, aumentare la produttività e fornire servizi aerei efficienti a prezzi attraenti;

considerando che occorre instaurare norme comuni che stabiliscano i criteri per la fissazione delle tariffe aeree;

considerando che, in virtù dell'articolo 189 del trattato, gli Stati membri possono scegliere i mezzi più appropriati per attuare le disposizioni della presente direttiva e che, in particolare, possono applicare in modo più preciso i criteri di cui all'articolo 3;

considerando che si dovrebbero stabilire procedure per la presentazione delle tariffe aeree proposte dai vettori aerei e per la loro approvazione espressa o automatica da parte degli Stati membri interessati; che i vettori aerei dovrebbero essere liberi di proporre tariffe aeree singolarmente o dopo essersi consultati con altri vettori aerei in particolare per stabilire i termini di accordi di «interlining», dati i notevoli benefici che questi comportano;

considerando che occorre prevedere rapide consultazioni tra gli Stati membri in caso di controversia, nonché procedure di risoluzione delle controversie relative all'approvazione delle tariffe che non fossero risolte mediante consultazioni;

considerando che occorre prevedere regolari consultazioni di gruppi di utenti sui problemi che riguardano le tariffe aeree;

considerando che i capi di Stato e di governo, riuniti nel giugno 1986, hanno convenuto che il mercato interno nel settore dei trasporti aerei dovrebbe essere completato entro il 1992 nell'ambito delle azioni della Comunità intese a rafforzarne la coesione economica e sociale; che le disposizioni della presente direttiva sulle tariffe aeree costituiscono un primo passo in tale direzione e che il Consiglio adotterà dunque, per realizzare l'obiettivo fissato dai capi di Stato e di governo, nuove misure di liberalizzazione per quanto riguarda le tariffe aeree alla fine di un periodo iniziale di tre anni,

⁽¹⁾ GU n. C 78 del 30. 3. 1982, pag. 6.

⁽²⁾ GU n. C 322 del 28. 11. 1983, pag. 10 e
GU n. C 345 del 21. 12. 1987.

⁽³⁾ GU n. C 77 del 21. 3. 1983, pag. 26.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Definizioni e sfera di applicazione

Articolo 1

La presente direttiva riguarda i criteri e le procedure da seguire per la fissazione di tariffe aeree di linea praticate su tutte le rotte fra un aeroporto di uno Stato membro e un aeroporto di un altro Stato membro.

La presente direttiva non si applica ai dipartimenti d'oltremare di cui all'articolo 227, paragrafo 2 del trattato.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) tariffe aeree di linea, i prezzi da pagarsi, nella moneta nazionale applicabile, per il trasporto di passeggeri e di bagagli su servizi aerei di linea e le condizioni di applicazione di tali prezzi, comprese la remunerazione e le condizioni offerte alle agenzie e altri servizi ausiliari;
- b) zona di flessibilità, una fascia tariffaria come indicato all'articolo 5, entro la quale le tariffe aeree che soddisfano le condizioni fissate nell'allegato II hanno titolo per un'approvazione automatica da parte delle autorità aeronautiche degli Stati membri. I limiti di una zona sono espressi come percentuale della tariffa di riferimento;
- c) tariffa di riferimento, la normale tariffa aerea economica praticata da un vettore di terza o quarta libertà sulla rotta in questione; se esiste più di una tariffa di questo tipo, si considera il livello medio, salvo diverso accordo bilaterale; se non esiste una normale tariffa economica, si considera la più bassa tariffa che offre completa flessibilità;
- d) vettore aereo, un'impresa di trasporti aerei, munita di una licenza operativa valida per effettuare servizi aerei di linea;
- e) vettore aereo di terza libertà, un vettore aereo cui è riconosciuto il diritto di sbarcare, nel territorio di un altro Stato, passeggeri, merci e posta imbarcati nello Stato di immatricolazione dell'aeromobile;

vettore aereo di quarta libertà, un vettore aereo cui è riconosciuto il diritto di imbarcare, in un altro Stato, passeggeri, merci e posta da sbarcare nello Stato di immatricolazione dell'aeromobile;

vettore aereo di quinta libertà, un vettore aereo cui è riconosciuto il diritto di svolgere un servizio di trasporto aereo commerciale di passeggeri, merci e posta tra due Stati diversi dallo Stato di immatricolazione dell'aeromobile;
- f) vettore aereo della Comunità,
 - i) un vettore aereo la cui amministrazione centrale e principale sede di attività si trovano nella Comuni-

tà, la cui quota maggioritaria di capitale è detenuta da cittadini di Stati membri e/o da Stati membri e che è effettivamente controllato da tali persone o Stati; o

ii) un vettore aereo che, pur non rispondendo alla definizione di cui al punto i) alla data di adozione della presente direttiva:

A) ha la propria amministrazione centrale e principale sede di attività nella Comunità e nei dodici mesi precedenti l'adozione della presente direttiva ha fornito nella Comunità servizi aerei di linea o no;

B) o ha effettuato nei dodici mesi precedenti l'adozione della presente direttiva, servizi aerei di linea fra Stati membri, fondati sulla terza e quarta libertà.

Le imprese che soddisfano i criteri summenzionati sono elencate nell'allegato I;

- g) Stati interessati, gli Stati membri tra cui si effettua il servizio aereo di linea in questione;
- h) servizio aereo di linea, una serie di voli che presentano, ciascuno, le caratteristiche seguenti:
 - i) il volo attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato membro;
 - ii) il volo è effettuato, a titolo oneroso, su un velivolo adibito al trasporto di passeggeri oppure di passeggeri e di merci e/o di posta in condizioni tali che, su ogni volo, dei posti sono messi a disposizione del pubblico (direttamente dal vettore aereo o dai suoi agenti autorizzati);
 - iii) il volo avviene in modo da assicurare il traffico fra i medesimi due o più punti:
 - 1) in base ad un orario pubblicato oppure
 - 2) con voli tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- i) volo, la partenza da un aeroporto determinato verso una destinazione determinata.

Criteri

Articolo 3

Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 2, gli Stati membri approvano le tariffe aeree se esse sono in congrua relazione con i costi totali a lungo termine del vettore aereo richiedente e tengono conto, allo stesso tempo, di altri fattori rilevanti. A questo proposito essi tengono presenti le esigenze degli utenti, la necessità di una remunerazione sod-

disfacente del capitale, la situazione concorrenziale del mercato, comprese le tariffe degli altri vettori aerei operanti sulla rotta, e la necessità di prevenire qualsiasi dumping. Tuttavia, il fatto che una tariffa aerea proposta sia inferiore a quella offerta da un altro vettore aereo operante sulla stessa rotta non è una ragione sufficiente per giustificare il ritiro dell'approvazione.

Procedure

Articolo 4

1. Le tariffe aeree sono soggette ad approvazione da parte delle autorità aeronautiche degli Stati interessati. A tal fine un vettore aereo sottopone le sue tariffe nelle forme prescritte da queste autorità.

Ciò avviene:

- a) individualmente o
- b) a seguito di consultazioni con altri vettori aerei, a condizione che tali consultazioni siano conformi alle disposizioni dei regolamenti adottati in applicazione del regolamento (CEE) n. 3976/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei ⁽¹⁾.

Le autorità aeronautiche non devono esigere che i vettori aerei sottopongano le loro tariffe ad approvazione oltre 60 giorni prima della loro entrata in vigore.

2. Subordinatamente alle disposizioni dell'articolo 5 e senza pregiudizio dell'articolo 6 le tariffe devono ricevere l'approvazione di ambedue gli Stati interessati. Se né l'una né l'altra delle autorità aeronautiche ha espresso disapprovazione entro 30 giorni dalla data di presentazione di una tariffa, essa si considera approvata.

3. Una volta approvata la tariffa aerea resta in vigore fino alla sua scadenza o sostituzione. Questa tariffa può tuttavia essere prorogata per un periodo non superiore a 12 mesi dopo la data di scadenza inizialmente prevista.

4. Gli Stati membri autorizzano un vettore aereo di un altro Stato membro, il quale opera un servizio aereo di linea diretto o indiretto, ad adeguarsi, previo debito preavviso, ad una tariffa aerea già approvata per le stesse coppie di città. Questa disposizione non si applica ai servizi indiretti il cui percorso superi di oltre il 20 % quello del servizio diretto più breve.

⁽¹⁾ Vedi pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

5. Soltanto i vettori di terza e quarta libertà sono autorizzati ad agire come elementi di guida in materia di prezzi.

Articolo 5

1. Per ogni servizio aereo di linea esistono le due zone di flessibilità seguenti:

- una zona a tariffa ridotta che va dal 90 % a più del 65 % della tariffa di riferimento;
- una zona a forte riduzione che va dal 65 % al 45 % della tariffa di riferimento.

2. Entro le zone di flessibilità gli Stati interessati permettono ai vettori aerei di terza e quarta libertà di praticare tariffe aeree ridotte e tariffe a forte riduzione di loro scelta subordinatamente alle rispettive condizioni fissate nell'allegato II e a condizione che tali tariffe siano state presentate agli Stati interessati almeno 21 giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore.

3. Se una tariffa che è stata o è approvata in base al regime di approvazione bilaterale e che, per quanto riguarda le condizioni, può beneficiare dell'approvazione automatica nella zona a forte riduzione, è al di sotto del limite minimo di tale zona, essa gode di una flessibilità supplementare per quanto riguarda il suo livello. Tale flessibilità supplementare va dal 10 % sotto il livello bilateralmente approvato di tale tariffa al massimale della zona a forte riduzione.

A richiesta del vettore aereo interessato una tariffa ammessa alla flessibilità supplementare ai sensi del presente paragrafo è rinnovata in successive stagioni tariffarie a un livello non inferiore alla percentuale della tariffa di riferimento a cui si trovava alla fine della precedente stagione tariffaria, tenuto debitamente conto di ogni modifica del livello della tariffa di riferimento. Ai fini del presente paragrafo, le stagioni tariffarie estiva e invernale sono considerate separatamente.

Articolo 6

La presente direttiva non impedisce agli Stati membri di concludere intese più flessibili rispetto alle disposizioni degli articoli 4 e 5 o di mantenere in vigore tali intese.

Articolo 7

1. Se uno Stato interessato («il primo Stato») decide, conformemente agli articoli precedenti, di non approvare una tariffa aerea di linea, esso ne informa per iscritto, indicandone i motivi, l'altro Stato interessato («il secondo Stato») entro 21 giorni dal deposito della tariffa.

2. Se il secondo Stato non è d'accordo con la decisione del primo Stato, esso ne informa il primo Stato entro 7 giorni

dal momento in cui è stato informato, indicando i motivi della propria decisione, e richiede consultazioni. Ogni Stato fornisce tutte le relative informazioni richiestegli dall'altro Stato. Ognuno dei due Stati interessati può chiedere che la Commissione sia rappresentata alla consultazione.

3. Se il primo Stato non ha informazioni sufficienti per poter prendere una decisione in merito alla tariffa, esso può richiedere al secondo Stato di tenere consultazioni prima dello scadere del periodo di 21 giorni fissato al paragrafo 1.

4. Le consultazioni devono concludersi entro 21 giorni dalla richiesta. Se il disaccordo permane alla fine di questo periodo, la questione viene sottoposta a un arbitrato a richiesta di uno degli Stati interessati. I due Stati interessati possono convenire di prolungare le consultazioni o di procedere direttamente all'arbitrato senza consultazioni.

5. L'arbitrato è affidato ad un collegio di tre arbitri a meno che gli Stati interessati non convengano di ricorrere ad un solo arbitro. Gli Stati interessati nominano ciascuno un membro del collegio e si accordano sulla scelta del terzo membro che è un cittadino di un terzo Stato membro e presiede il collegio. In alternativa essi possono nominare un arbitro unico. La designazione del collegio deve essere effettuata entro 7 giorni. La decisione del collegio deve essere presa a maggioranza dei voti.

6. In mancanza di nomina, da parte di uno degli Stati interessati, di un membro del collegio o in mancanza di accordo circa la designazione del terzo membro, il Consiglio è informato senza indugio e il presidente del Consiglio completa il collegio entro tre giorni. Se la presidenza è esercitata da uno Stato membro parte della controversia, il presidente del Consiglio invita lo Stato membro cui spetta la presidenza successiva, e che non è parte della controversia, a completare il collegio.

7. L'arbitrato deve essere esaurito entro i 21 giorni successivi al completamento del collegio o alla nomina dell'arbitro unico. Gli Stati interessati possono tuttavia convenire di prolungare questo termine. La Commissione ha il diritto di assistere in veste di osservatore. Gli arbitri chiariscono in che misura la sentenza si fonda sui criteri di cui all'articolo 3.

8. La sentenza arbitrale è immediatamente notificata alla Commissione.

Entro 10 giorni la Commissione conferma la sentenza a meno che gli arbitri non abbiano rispettato i criteri fissati nell'articolo 3 o la procedura stabilita dalla presente direttiva,

ovvero la sentenza stessa non sia conforme al diritto comunitario per altri aspetti.

In mancanza di una qualsiasi decisione entro tale termine, la sentenza si considera confermata dalla Commissione. Una sentenza confermata dalla Commissione diventa vincolante per gli Stati interessati.

9. Durante la procedura di consultazione e di arbitrato le tariffe aeree esistenti in questione sono mantenute in vigore finché la procedura non sia stata completata e non sia entrata in vigore una qualsiasi nuova tariffa.

Disposizioni generali

Articolo 8

Almeno una volta l'anno la Commissione consulta sulle tariffe aeree e le materie connesse i rappresentanti delle organizzazioni degli utenti dei trasporti aerei della Comunità. A tale scopo la Commissione fornisce ai partecipanti le informazioni appropriate.

Articolo 9

1. Entro il 1° novembre 1989 la Commissione pubblica una relazione sull'applicazione della presente direttiva, la quale comprende informazioni statistiche sui casi in cui è stato invocato l'articolo 7.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'applicazione della presente direttiva, particolarmente per quanto riguarda la raccolta delle informazioni di cui al paragrafo 1.

3. Le informazioni di carattere riservato ottenute in applicazione della presente direttiva sono coperte dal segreto professionale.

Articolo 10

Se uno Stato membro ha concluso un accordo con uno o più paesi terzi il quale concede diritti di quinta libertà a favore di un vettore aereo di un paese terzo relativamente ad una rotta tra Stati membri e per questo aspetto contiene disposizioni incompatibili con la presente direttiva, tale Stato membro prende, alla prima opportunità, tutte le misure appropriate per eliminare tali incompatibilità. Fino a quando le incompatibilità non siano state soppresse, la presente direttiva non pregiudica i diritti e gli obblighi verso i paesi terzi derivanti dall'accordo in questione.

Articolo 11

1. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri prendono le misure necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 1987.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione tutte le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative adottate in applicazione della presente direttiva.

Articolo 12

Il Consiglio decide in merito alla revisione della presente direttiva entro il 30 giugno 1990, in base ad una proposta della Commissione da presentare entro il 1° novembre 1989.

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 14 dicembre 1987.

Per il Consiglio

Il Presidente

U. ELLEMANN-JENSEN

ALLEGATO I

Vettori aerei menzionati all'articolo 2, lettera f), punto ii)

I seguenti vettori aerei soddisfano i criteri di cui all'articolo 2, lettera f), punto ii), sempre che siano riconosciuti come vettori nazionali dagli Stati membri che li riconoscono come tali al momento dell'adozione della presente direttiva:

- Scandinavian Airlines System,
 - Britannia Airways,
 - Monarch Airlines,
-

ALLEGATO II

Condizioni per le tariffe ridotte e le tariffe a forte riduzione

ZONA A TARIFFE RIDOTTE

1. Per rientrare nella zona a tariffe ridotte si devono rispettare le condizioni seguenti:
 - a) viaggio di andata e ritorno o circolare;
 - b) soggiorno massimo di sei mesi;
e alternativamente:
 - c) soggiorno minimo comprendente almeno la notte dal sabato alla domenica o sei notti, oppure
 - d) se si tratta di un periodo non di punta, quale definito in appendice, acquisto con un anticipo di non meno di 14 giorni; prenotazione per l'intero viaggio; emissione e pagamento del biglietto da farsi nello stesso momento; annullamento o cambiamento di prenotazione possibile solo prima della partenza del viaggio di andata e ad una penale di almeno il 20 % del prezzo del biglietto.

ZONA A TARIFFE A FORTE RIDUZIONE

2. Per rientrare nella zona a tariffe a forte riduzione, una tariffa deve soddisfare:
 - le condizioni di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c) e una delle condizioni seguenti:
 - a) prenotazione per l'intero viaggio, emissione e pagamento del biglietto da farsi nello stesso momento; ogni annullamento o cambiamento di prenotazione possibile solo prima della partenza del viaggio di andata e ad una penale di almeno il 20 % del prezzo del biglietto;
 - b) acquisto obbligatorio con un anticipo di non meno di 14 giorni; prenotazione per l'intero viaggio; emissione e pagamento del biglietto da farsi nello stesso momento; annullamento o cambiamento di prenotazione possibile solo prima della partenza del viaggio di andata a penale di almeno il 20 % del prezzo di biglietto;
 - c) acquisto del biglietto permesso solo il giorno precedente alla partenza del viaggio di andata; prenotazione da effettuarsi separatamente sia per il viaggio di andata che per quello di ritorno e soltanto nel paese di partenza, il giorno precedente ai rispettivi viaggi;
 - d) passeggeri di età non superiore a 25 anni o non inferiore a 60 anni;
 - oppure, se si tratta di un periodo non di punta, quale definito in appendice, le condizioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b) e:
 - la condizione di cui al paragrafo 2, lettera b) e una delle condizioni seguenti:
 - e) passeggeri di età non superiore a 25 anni o non inferiore a 60 anni;
 - f) padre e/o madre che viaggiano insieme a figli di età inferiore a 25 anni (almeno 3 persone);
 - g) 6 o più persone che viaggiano insieme mediante biglietti con riferimenti incrociati;
 - oppure:
 - h) acquisto obbligatorio con un anticipo di non meno di 28 giorni; prenotazione per l'intero viaggio; emissione e pagamento da farsi nello stesso momento; annullamento o cambiamento di prenotazione possibile esclusivamente nei seguenti casi:
 - qualora effettuato più di 28 giorni prima della partenza del viaggio di andata, ad una penale di almeno il 20 % del prezzo del biglietto, o
 - qualora effettuato meno di 28 giorni prima della partenza del viaggio di andata, ad una penale di almeno il 50 % del prezzo del biglietto.

*Appendice***Definizione di periodo non di punta**

Un vettore aereo può designare alcuni voli come non di punta in base a considerazioni commerciali.

Se un vettore aereo desidera utilizzare la condizione 1, lettera d), oppure una qualsiasi delle condizioni 2, lettere da e) a h), l'individuazione dei voli non di punta per ciascuna rotta sarà concordata fra le autorità aeronautiche degli Stati membri interessati in base alla proposta di detto vettore aereo.

Su ogni rotta in cui l'attività globale di vettori aerei di terza e quarta libertà raggiunge una media settimanale di 18 voli di andata e ritorno, al vettore aereo interessato sarà consentito di applicare almeno la condizione 1, lettera d) o 2, lettere da e) a h) sino al 50 % dei suoi voli giornalieri complessivi purché i voli a cui tali condizioni possono essere applicate partano tra le 10.00 e le 16.00 o tra le 21.00 e le 6.00.
