

I

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

REGOLAMENTO (CEE) N. 2342/90 DEL CONSIGLIO

del 24 luglio 1990

sulle tariffe dei servizi aerei di linea

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

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

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Parlamento europeo (2),

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

considerando che occorre adottare misure destinate alla progressiva instaurazione del mercato interno nel corso di un periodo che scade il 31 dicembre 1992, conformemente all'articolo 8 A del trattato; che tale mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che la direttiva 87/601/CEE del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra Stati membri (4) ha costituito un primo passo verso la liberalizzazione in materia di tariffe aeree, liberalizzazione che è necessaria per il completamento del mercato interno nel settore dei trasporti aerei; che il Consiglio ha convenuto di adottare ulteriori misure di liberalizzazione;

considerando che è opportuno stabilire precisi criteri in base ai quali le autorità degli Stati membri debbono valutare le tariffe aeree proposte;

considerando che un sistema di duplice rifiuto dell'approvazione delle tariffe aeree resta un obiettivo da conseguirsi al 1° gennaio 1993; che sperimentare nel frattempo detto sistema costituisce un elemento importante per conseguire una maggiore liberalizzazione;

considerando che è auspicabile istituire un sistema di zone più flessibile, semplice ed efficace, entro il quale le tariffe aeree che soddisfano particolari condizioni hanno titolo per un'approvazione automatica da parte delle autorità aeronautiche degli Stati interessati;

considerando che, ove le tariffe aeree siano oggetto di duplice approvazione e di duplice rifiuto dell'approvazione, è opportuno istituire una procedura che consenta agli Stati membri di chiedere alla Commissione di valutare e decidere se una tariffa aerea proposta soddisfi i criteri stabiliti; che, ove le tariffe aeree siano eccessivamente elevate o basse, fintantoché l'esame è in corso, la Commissione deve poterne sospendere l'applicazione;

considerando che, ove le tariffe aeree siano oggetto di duplice approvazione, debbono essere previste una rapida consultazione tra gli Stati membri in caso di disaccordo nonché procedure per comporre le controversie non risolte mediante consultazioni;

considerando che il presente regolamento sostituisce la direttiva 87/601/CEE; che risulta pertanto necessario abrogare tale direttiva;

considerando che è auspicabile che il Consiglio adotti ulteriori misure di liberalizzazione in materia di tariffe aeree entro il 30 giugno 1992,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SETTORE D'APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Il presente regolamento riguarda i criteri e le procedure da seguire per la fissazione di tariffe aeree di linea praticate sulle rotte fra Stati membri.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento 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 ad altri servizi ausiliari;

(1) GU n. C 258 dell'11. 10. 1989, pag. 3, e GU n. C 164 del 5. 7. 1990, pag. 7.

(2) GU n. C 96 del 17. 4. 1990, pag. 59.

(3) GU n. C 112 del 7. 5. 1990, pag. 17.

(4) GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 12.

- b) *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 Stati membri;
 - ii) il volo è effettuato, a titolo oneroso, su un aeromobile adibito al trasporto di passeggeri oppure di passeggeri e di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o dai suoi agenti autorizzati);
 - iii) il volo avviene in modo da assicurare il collegamento 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;
- c) *volo*, la partenza da un aeroporto determinato verso una destinazione determinata;
- d) *vettore aereo*, un'impresa di trasporti aerei munita di una licenza di uno Stato membro valida per effettuare servizi aerei di linea;
- e) *vettore aereo della Comunità*:
- i) un vettore aereo la cui amministrazione centrale e la cui principale sede di attività si trovano e continuano a trovarsi nella Comunità, la cui quota maggioritaria di capitale è, e continua ad essere, detenuta da Stati membri e/o da cittadini di Stato membro e che è, e continua ad essere, effettivamente controllato da tali Stati o persone; o
 - ii) un vettore aereo che pur non rispondendo alla definizione di cui al punto i) alla data di adozione del presente regolamento:
 - 1) ha la propria amministrazione centrale e la propria sede principale di attività nella Comunità e, nei 12 mesi precedenti l'adozione del presente regolamento, ha fornito nella Comunità servizi aerei di linea o non di linea;
 - 2) oppure ha effettuato, nei 12 mesi precedenti l'adozione del presente regolamento, servizi aerei di linea fra Stati membri, fondati su diritti di traffico di terza e quarta libertà.
- I vettori aerei che soddisfano i criteri menzionati nel presente punto ii) sono elencati nell'allegato I;
- f) *diritto di traffico di terza libertà*, il diritto riconosciuto ad un vettore aereo autorizzato in uno Stato di sbarcare, nel territorio di un altro Stato, passeggeri, merci e posta imbarcati nello Stato che gli ha rilasciato la licenza;
- diritto di traffico di quarta libertà*, il diritto riconosciuto ad un vettore aereo autorizzato in uno Stato di imbarca-

re, nel territorio di un altro Stato, passeggeri, merci e posta da sbarcare nello Stato che gli ha rilasciato la licenza;

diritto di traffico di quinta libertà, il diritto riconosciuto ad un vettore aereo di svolgere un servizio di trasporto aereo di passeggeri, merci e posta tra due Stati diversi dallo Stato che gli ha rilasciato la licenza;

- g) *Stati interessati*, gli Stati membri fra cui si effettua il servizio aereo di linea;
- h) *zona di flessibilità*, una fascia tariffaria come indicato all'articolo 4, 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 interessati. I limiti di una zona sono espressi come percentuale della tariffa di riferimento;
- i) *tariffa di riferimento*, la tariffa aerea normale di andata o di andata e ritorno, a seconda del caso, in classe economica, praticata da un vettore aereo di terza o quarta libertà sulla rotta in questione; se esistono più tariffe di questo tipo, si considera la media aritmetica delle stesse, salvo diverso accordo a livello bilaterale; se non esiste una tariffa normale in classe economica, si considera la tariffa più bassa interamente flessibile.

CRITERI

Articolo 3

1. Gli Stati membri approvano le tariffe aeree per i voli di linea dei vettori aerei delle Comunità se esse sono in congrua relazione con i pertinenti costi complessivi a lungo termine a carico del vettore aereo richiedente e tengono altresì conto dell'esigenza di una remunerazione soddisfacente del capitale e di un adeguato margine di costo per garantire standard di sicurezza soddisfacenti.
2. Nell'approvare le tariffe aeree ai sensi del paragrafo 1, gli Stati membri tengono conto anche di altri fattori pertinenti, delle esigenze degli utenti e della situazione concorrenziale del mercato, incluse le tariffe degli altri vettori aerei operanti sulla stessa rotta, nonché della necessità di impedire pratiche di dumping.
3. Nonostante l'articolo 4, paragrafi 4 e 5, gli Stati membri rifiutano l'approvazione a tariffe che non siano conformi all'articolo 4, paragrafo 3 e che, rispetto ai criteri definiti al paragrafo 1 del presente articolo, siano eccessivamente elevate per gli utenti o ingiustificatamente basse rispetto alla situazione concorrenziale del mercato.
4. Il fatto che una tariffa aerea proposta sia più bassa di quella offerta da un altro vettore aereo operante sulla stessa rotta non è una ragione sufficiente per rifiutare l'approvazione.

5. Uno Stato membro autorizza un vettore aereo della Comunità di un altro Stato membro che opera un servizio aereo di linea intracomunitario diretto o indiretto ad adeguarsi, previo debito preavviso agli Stati interessati, ad una tariffa aerea già approvata per servizi aerei di linea fra le stesse coppie di città a condizione che questa disposizione non si applichi ai servizi aerei indiretti il cui percorso superi di oltre il 20% quello del servizio diretto più breve. Gli Stati membri possono inoltre autorizzare un vettore aereo della Comunità di un altro Stato membro che opera un servizio aereo di linea diretto ad adeguarsi ai prezzi già accettati o pubblicati per un servizio aereo non di linea effettuato sulla stessa rotta, purché i due prodotti siano equivalenti quanto a qualità e condizioni.

6. Solo i vettori aerei della Comunità hanno titolo ad introdurre tariffe più basse di quelle già esistenti allorché operino sulla base di diritti di traffico di terza e quarta libertà; in caso di diritti di traffico di quinta libertà, essi hanno titolo ad introdurre dette tariffe più basse solo se queste sono conformi all'articolo 4, paragrafo 3.

PROCEDURE

Articolo 4

1. Le tariffe aeree applicabili sui voli di linea sono soggette ad approvazione da parte degli Stati membri interessati. A tal fine, il vettore aereo sottopone le sue tariffe ad approvazione nelle forme prescritte dalle autorità aeronautiche di detti Stati membri.

2. Le autorità aeronautiche non impongono ai vettori aerei di sottoporre ad approvazione le loro tariffe relative a rotte intracomunitarie oltre 45 giorni prima dell'entrata in vigore delle stesse.

3. a) Fino al 31 dicembre 1992 gli Stati membri consentono ai vettori aerei di terza e/o quarta e/o quinta libertà di applicare, all'interno delle zone di flessibilità, tariffe aeree di loro scelta, subordinatamente alle pertinenti condizioni stabilite nell'allegato II e sempreché dette tariffe siano state presentate per l'approvazione agli Stati interessati almeno 21 giorni prima della data di entrata in vigore proposta.

b) Sui servizi aerei di linea sono previste le tre seguenti zone di flessibilità:

- una zona tariffaria normale in classe economica compresa tra il 95% e il 105% della tariffa di riferimento;
- una zona a tariffa ridotta, compresa tra il 94% e l'80% della tariffa di riferimento;
- una zona a tariffa fortemente ridotta, compresa tra il 79% e il 30% della tariffa di riferimento.

4. Una tariffa interamente flessibile superiore al 105% della tariffa di riferimento per una rotta intracomunitaria si

considera approvata, a meno che entro 30 giorni dalla data della sua presentazione ambedue gli Stati membri abbiano comunicato per iscritto il proprio rifiuto dell'approvazione al vettore aereo richiedente, indicandone i motivi. Gli Stati membri provvedono inoltre ad informarsi reciprocamente. Dietro richiesta di uno Stato membro gli Stati interessati svolgono consultazioni entro il suddetto termine di 30 giorni.

5. Fino al 31 dicembre 1992 le tariffe non conformi ai paragrafi 3 e 4 sono soggette all'approvazione di entrambi gli Stati interessati. Una tariffa si considera approvata se entro 21 giorni dalla data della sua presentazione nessuno dei due Stati membri ha rifiutato l'approvazione.

6. Una volta approvata, la tariffa per una rotta intracomunitaria resta in vigore fino alla sua scadenza o sostituzione. Essa può tuttavia essere prorogata, dopo la data di scadenza inizialmente prevista, per un periodo non superiore a 12 mesi.

Articolo 5

1. Uno Stato membro che rivendichi un interesse legittimo sulla rotta in questione può chiedere alla Commissione di esaminare se una tariffa aerea non rispondente all'articolo 4, paragrafo 3, sia conforme all'articolo 3, paragrafo 1, o se uno Stato membro abbia assolto gli obblighi che gli incombono ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3. La Commissione informa immediatamente l'altro o gli altri Stati membri interessati, nonché il vettore aereo interessato e dà loro la possibilità di presentare le loro osservazioni.

2. La Commissione decide, entro un termine di 14 giorni dalla ricezione di una richiesta ai sensi del paragrafo 1, se la tariffa aerea possa restare in vigore durante il periodo dell'esame.

3. La Commissione si pronuncia sulla conformità della tariffa aerea all'articolo 3, paragrafo 1 non appena possibile e comunque entro due mesi dalla ricezione della richiesta. Questo termine può essere prolungato nella misura necessaria per acquisire sufficienti informazioni ulteriori dallo Stato membro interessato.

4. La Commissione comunica la propria decisione agli Stati membri e al vettore aereo interessato.

5. Qualunque Stato membro può sottoporre al Consiglio la decisione della Commissione entro il termine di un mese. Il Consiglio può, a maggioranza qualificata, adottare una decisione diversa entro un mese.

CONSULTAZIONE E ARBITRATO

Articolo 6

1. Se uno Stato interessato («primo Stato») decide, conformemente all'articolo 4, paragrafo 5, di non approvare

una tariffa aerea per i voli di linea, esso ne informa per iscritto, indicandone i motivi, l'altro Stato interessato («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 informazioni pertinenti richiestegli dall'altro Stato. Ognuno dei due Stati interessati può chiedere che la Commissione sia rappresentata alle consultazioni.

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. I lodi del collegio sono presi 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 il lodo si fonda sui criteri di cui all'articolo 3.

8. Il lodo arbitrale è immediatamente notificato alla Commissione.

Entro dieci giorni la Commissione conferma il lodo, a meno che gli arbitri non abbiano rispettato i criteri fissati nell'articolo 3 o la procedura stabilita dal presente regolamento

ovvero il lodo stesso non sia conforme al diritto comunitario per altri aspetti.

In mancanza di una qualsiasi decisione entro tale termine, il lodo si considera confermato dalla Commissione. Un lodo confermato 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 nuova tariffa.

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 7

Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di concludere intese più flessibili rispetto alle disposizioni dell'articolo 4 o di mantenere in vigore tali intese.

Articolo 8

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

Articolo 9

Nell'adempimento dei compiti ad essa assegnati in forza del presente regolamento, la Commissione può acquisire tutte le informazioni necessarie dagli Stati membri e dai vettori aerei interessati.

Articolo 10

1. La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 31 maggio 1992 e, successivamente, ogni due anni.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nell'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la raccolta delle informazioni necessarie all'elaborazione della relazione prevista dal paragrafo 1.

3. Le informazioni di carattere riservato ottenute in forza del presente regolamento sono coperte dal segreto professionale.

Articolo 11

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, l'accordo contiene disposizioni incompatibili con il presente regolamento, tale Stato membro prende, alla prima opportunità, tutte le misure appropriate per eliminare tali incompatibilità. Fino a quando le incompatibilità non siano state soppresse, il presente regolamento non pregiudica i diritti e gli obblighi verso i paesi terzi derivanti dall'accordo in questione.

Articolo 12

Ai fini del conseguimento dell'obiettivo di instaurare al 1° gennaio 1993 un sistema di duplice rifiuto dell'approvazione per le tariffe, il Consiglio decide sulla revisione del presente

regolamento entro il 30 giugno 1992, sulla base di una proposta che la Commissione gli presenterà entro il 31 maggio 1991.

Articolo 13

La direttiva 87/601/CEE è abrogata.

Articolo 14

Il presente regolamento entra in vigore il 1° novembre 1990.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 24 luglio 1990.

Per il Consiglio

Il Presidente

C. MANNINO

ALLEGATO I

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

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

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

ALLEGATO II

Condizioni applicabili alle tariffe ridotte e fortemente ridotte

Zona a tariffa ridotta

1. Per rientrare nella zona a tariffa ridotta le tariffe devono rispettare le due condizioni seguenti:
 - viaggio di andata e ritorno o circolare, e
 - prenotazione per l'intero viaggio, emissione del biglietto e relativo pagamento da effettuarsi contemporaneamente, salvo possibilità di prenotare il viaggio di ritorno ad una data successiva; annullamento possibile solo prima della partenza del viaggio di andata, con pagamento di una penale pari ad almeno il 20 % del prezzo del biglietto; cambiamento di prenotazione possibile solo con pagamento di una penale pari alla differenza fra la tariffa pagata e la tariffa immediatamente superiore praticata.

Zona a tariffa fortemente ridotta

2. Per rientrare nella zona a tariffa fortemente ridotta, le tariffe devono soddisfare le seguenti condizioni:
 - 1) viaggio di andata e ritorno o circolare e
 - 2) due delle seguenti condizioni:
 - a) soggiorno minimo non inferiore alla «Sunday Rule» o a 6 giorni;
 - b) i) prenotazione per l'intero viaggio, emissione del biglietto e relativo pagamento da effettuarsi contemporaneamente; annullamento o cambiamento di prenotazione possibile solo prima della partenza del viaggio di andata, con pagamento di una penale pari ad almeno il 20 % del prezzo del biglietto;
oppure
ii) acquisto obbligatorio anticipato non inferiore a 14 giorni; prenotazione per l'intero viaggio, emissione del biglietto e relativo pagamento da effettuarsi contemporaneamente; annullamento o cambiamento di prenotazione possibile solo prima della partenza del viaggio di andata, con pagamento di una penale pari ad almeno il 20 % del prezzo del biglietto;
oppure
iii) acquisto del biglietto consentito solo il giorno prima della partenza del viaggio di andata; prenotazione da effettuarsi separatamente sia per il viaggio di andata che per il viaggio di ritorno esclusivamente nel paese di partenza e solo il giorno precedente il viaggio di andata o di ritorno;
 - c) il passeggero deve avere un'età non superiore a 25 anni o non inferiore a 60 anni oppure essere il padre e/o la madre di passeggeri di età non superiore a 25 anni che viaggiano sullo stesso aereo (minimo 3 persone);
 - d) periodo non di punta,
fermo restando che
 - 1) la condizione di cui alla lettera c) non è cumulabile con la sola condizione di cui alla lettera d),
e
 - 2) laddove la condizione di cui alla lettera b), punto i) sia cumulata solo con le condizioni di cui alle lettere c) o d), la zona di flessibilità sarà al massimo del 40 % al di sotto della tariffa di riferimento.

*Appendice all'allegato II***1. Note sullo schema delle zone tariffarie di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera b) e paragrafo 4**i) *Tariffa di riferimento per il 1990/1991*

la tariffa di riferimento di cui all'articolo 2, punto i), applicabile il 1° settembre 1990

ii) *Tariffa di riferimento per il 1991/1992*

la tariffa di riferimento di cui all'articolo 2, punto i), applicabile il 1° settembre 1991

2. 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 2), lettera d), 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 2, lettera d) 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 06.00.
