

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

ISSN 0378-7028

L 374

30° anno

31 dicembre 1987

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- ★ Regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei . . . 1
- ★ 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 9

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

Consiglio

87/601/CEE:

- ★ Direttiva del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra gli Stati membri 12

87/602/CEE:

- ★ Decisione del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulla ripartizione della capacità passeggeri tra vettori aerei nei servizi di linea tra Stati membri e sull'accesso dei vettori aerei alle rotte di servizio aereo di linea tra Stati membri 19

1

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale gruppo 1 / 70 % — Milano.

I

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

REGOLAMENTO (CEE) n. 3975/87 DEL CONSIGLIO

del 14 dicembre 1987

relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 87,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visti i pareri del Parlamento europeo ⁽²⁾,

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

considerando che le regole di concorrenza fanno parte delle disposizioni generali del trattato che trovano applicazione anche ai trasporti aerei; che le modalità di applicazione di tali disposizioni sono contenute nel capo del trattato relativo alle regole di concorrenza o devono essere determinate secondo le procedure in esso previste;

considerando che a norma del regolamento n. 141 ⁽⁴⁾ il regolamento n. 17 del Consiglio ⁽⁵⁾ non è applicabile nel settore dei trasporti; che il regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio ⁽⁶⁾ è applicabile soltanto ai trasporti terrestri; che il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio ⁽⁷⁾ è applicabile soltanto ai trasporti marittimi; che pertanto la Commissione non dispone attualmente dei mezzi che le consentano di istruire direttamente i casi di presunta infrazione agli articoli 85 e 86 del trattato nel settore dei trasporti aerei; che essa non dispone neppure dei poteri di

decisione e di sanzione necessari per provvedere all'eliminazione delle infrazioni da essa constatate;

considerando che i trasporti aerei hanno caratteristiche che sono proprie a questo settore; che, inoltre, i trasporti aerei internazionali sono disciplinati da una rete di accordi bilaterali tra Stati che definiscono le condizioni alle quali i vettori aerei designati dalla parti contraenti possono operare determinate rotte tra i loro territori;

considerando che pratiche aventi un'incidenza sulla concorrenza per quanto riguarda i trasporti aerei tra Stati membri possono avere un impatto considerevole sugli scambi tra gli Stati membri; che è pertanto auspicabile fissare regole in base alle quali la Commissione, agendo in collegamento stretto e costante con le autorità competenti degli Stati membri, potrà prendere i provvedimenti necessari per l'applicazione degli articoli 85 e 86 ai trasporti aerei internazionali tra aeroporti della Comunità;

considerando che tale normativa deve prevedere le procedure ed i poteri di decisione e di sanzione opportuni per garantire il rispetto dei divieti stabiliti all'articolo 85, paragrafo 1 ed all'articolo 86; che si dovrebbe tener conto in tale contesto delle disposizioni di procedura del regolamento (CEE) n. 1017/68 applicabile alle operazioni di trasporto interno, il quale tiene conto di determinate caratteristiche peculiari delle operazioni di trasporto nel loro insieme;

considerando che occorre sancire il diritto delle imprese interessate a essere ascoltate dalla Commissione, fornire ai terzi, i cui interessi possono essere pregiudicati da una decisione, l'occasione di presentare in precedenza le loro osservazioni e assicurare un'ampia pubblicità alle decisioni prese;

considerando che tutte le decisioni prese dalla Commissione in applicazione del presente regolamento sono soggette al controllo della Corte di giustizia alle condizioni definite dal trattato; che è inoltre opportuno attribuire alla Corte di giustizia, in applicazione dell'articolo 172 del trattato, una

⁽¹⁾ GU n. C 182 del 9. 7. 1984, pag. 2.

⁽²⁾ GU n. C 182 del 19. 7. 1982, pag. 120 e
GU n. C 345 del 21. 12. 1987.

⁽³⁾ GU n. C 77 del 21. 3. 1983, pag. 20.

⁽⁴⁾ GU n. 124 del 28. 11. 1962, pag. 2751/62.

⁽⁵⁾ GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽⁶⁾ GU n. L 175 del 23. 7. 1968, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU n. L 378 del 31. 12. 1986, pag. 4.

competenza giurisdizionale anche di merito per quanto riguarda le decisioni mediante cui la Commissione infligge ammende o penalità di mora;

considerando che è opportuno escludere determinati accordi, decisioni e pratiche concordate dal divieto stabilito all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato, nella misura in cui essi abbiano come unico oggetto ed effetto il raggiungimento di miglioramenti o di una cooperazione sul piano tecnico;

considerando che, date le caratteristiche proprie dei trasporti aerei, spetterà in primo luogo alle imprese stesse verificare che accordi, decisioni e pratiche concordate siano conformi alle regole di concorrenza e che non è necessario obbligarle a notificarli alla Commissione;

considerando che le imprese possono desiderare adire la Commissione in determinati casi per aver conferma del fatto che i loro accordi, decisioni e pratiche concordate sono conformi alla legislazione e che occorre stabilire una procedura semplificata per tali casi;

considerando che il presente regolamento non osta all'applicazione dell'articolo 90 del trattato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento determina le norme particolareggiate di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai servizi di trasporto aereo.
2. Il presente regolamento riguarda soltanto i trasporti aerei internazionali tra aeroporti della Comunità.

Articolo 2

Eccezioni per taluni accordi tecnici

1. Il divieto sancito all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato non è applicabile agli accordi, decisioni e pratiche concordate, elencati nell'allegato, qualora abbiano per unico oggetto o effetto il raggiungimento di miglioramenti e l'instaurazione di una cooperazione sul piano tecnico. Tale elenco non è tassativo.
2. Se necessario la Commissione presenta al Consiglio proposte per la modifica dell'elenco riportato in allegato.

Articolo 3

Procedure avviate su denuncia o avviate d'ufficio dalla Commissione

1. La Commissione, su denuncia o d'ufficio, avvia le procedure al fine di far cessare una infrazione all'articolo 85, paragrafo 1 o all'articolo 86 del trattato.

Le denunce possono essere presentate:

- a) dagli Stati membri;
- b) dalle persone fisiche o giuridiche che fanno valere un interesse legittimo.

2. La Commissione, su domanda delle imprese o associazioni di imprese interessate, può attestare che, in base agli elementi a sua conoscenza, essa non ha motivo di intervenire, a norma dell'articolo 85, paragrafo 1 o dell'articolo 86 del trattato, nei riguardi di un determinato accordo, decisione o pratica concordata.

Articolo 4

Espletamento delle procedure avviate su denuncia o avviate d'ufficio dalla Commissione

1. Se la Commissione constata un'infrazione all'articolo 85, paragrafo 1 o all'articolo 86 del trattato, essa può esigere, mediante decisione, che le imprese o associazioni di imprese interessate pongano fine a detta infrazione.

Fatte salve le altre disposizioni del presente regolamento, la Commissione, prima di prendere la decisione di cui al primo comma, può rivolgere alle imprese o associazioni di imprese interessate delle raccomandazioni dirette a far cessare l'infrazione.

2. Se in seguito a denuncia la Commissione giunge alla conclusione, fondandosi sugli elementi di cui è a conoscenza, che non vi è motivo di intervenire, a norma dell'articolo 85, paragrafo 1 o dell'articolo 86 del trattato, nei riguardi di un accordo, di una decisione o di una pratica concordata, essa prende una decisione che respinge la denuncia come infondata.

3. Se la Commissione giunge alla conclusione, al termine di una procedura avviata su denuncia o d'ufficio, che un accordo, una decisione o una pratica concordata soddisfano le condizioni previste all'articolo 85, paragrafi 1 e 3 del trattato, essa prende una decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3. Nella decisione è indicata la data a decorrere dalla quale la decisione stessa ha efficacia. Tale data può essere anteriore a quella della decisione.

Articolo 5**Applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato****Procedura di opposizione**

1. Le imprese e associazioni di imprese che intendono avvalersi dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato, nei riguardi degli accordi, decisioni e pratiche concordate di cui all'articolo 85, paragrafo 1, ai quali esse partecipano, possono rivolgere una domanda alla Commissione.

2. Se la Commissione giudica la domanda ricevibile ed è in possesso di tutti gli elementi della pratica e nessuna procedura è stata iniziata in applicazione dell'articolo 3 nei confronti dell'accordo, della decisione o della pratica concordata, essa pubblica senza indugio nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* il contenuto essenziale della domanda ed invita i terzi interessati e gli Stati membri a presentarle le loro osservazioni nel termine di trenta giorni. La pubblicazione deve tener conto dell'interesse legittimo delle imprese a che non vengano divulgati i segreti relativi ai loro affari.

3. Se, entro un termine di novanta giorni a decorrere dal giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, la Commissione non comunica alle imprese che le hanno rivolto la domanda che esistono seri dubbi quanto all'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3, l'accordo, la decisione o la pratica concordata, quali descritti nella domanda, sono considerati esenti dal divieto per il periodo anteriore e per sei anni al massimo a decorrere dal giorno della pubblicazione della domanda nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Se la Commissione constata, dopo la scadenza del termine di novanta giorni, ma prima della scadenza del termine di sei anni, che non sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, essa adotta una decisione che dichiara che si applica il divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato. Tale decisione può essere retroattiva quando gli interessati hanno fornito indicazioni inesatte o quando abusano della deroga all'articolo 85, paragrafo 1, o hanno contravvenuto all'articolo 86.

4. La Commissione può inviare la comunicazione prevista al paragrafo 3, primo comma, alle imprese che hanno presentato una domanda; essa deve inviarla se uno Stato membro le richiede entro 45 giorni della trasmissione della domanda agli Stati membri in applicazione dell'articolo 8, paragrafo 2. Tale domanda deve essere giustificata da considerazioni basate sulle regole di concorrenza del trattato.

Se la Commissione constata che le condizioni previste all'articolo 85, paragrafi 1 e 3 del trattato, sono soddisfatte, essa adotta una decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3. Nella decisione è indicata la data a decorrere dalla quale la decisione stessa prende effetto. Tale data può essere anteriore a quella della domanda.

Articolo 6**Durata di validità e revoca delle decisioni di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3**

1. La decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato, adottata conformemente agli articoli 4 o 5 del presente regolamento, deve indicare la propria durata di validità; in linea di massima tale periodo non è inferiore a sei anni. La decisione può essere sottoposta a condizioni ed obblighi.

2. La decisione può essere rinnovata qualora continuino a sussistere le condizioni per l'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato.

3. La Commissione può revocare o modificare la propria decisione o vietare agli interessati determinati comportamenti:

- a) se cambia la situazione di fatto relativa ad un elemento essenziale della decisione, o
- b) se gli interessati non osservano un obbligo imposto dalla decisione, o
- c) se la decisione si basa su indicazioni inesatte o è stata ottenuta con frode, o
- d) se gli interessati abusano della deroga all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato, concessa loro dalla decisione.

Nei casi di cui alle lettere b), c) e d) la decisione può essere revocata con effetto retroattivo.

Articolo 7**Competenza**

Fatto salvo il controllo della decisione da parte della Corte di giustizia, la Commissione ha competenza esclusiva per emettere una decisione in applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato.

Fino a quando la Commissione non abbia iniziato una procedura ai fini dell'elaborazione di una decisione sulla questione di cui trattasi o non abbia indirizzato la comunicazione prevista all'articolo 5, paragrafo 3, primo comma del presente regolamento, le autorità degli Stati membri restano competenti per decidere se siano applicabili l'articolo 85, paragrafo 1, o l'articolo 86 del trattato.

Articolo 8**Collegamento con le autorità degli Stati membri**

1. La Commissione svolge le procedure previste nel presente regolamento in collegamento stretto e costante con le

autorità competenti degli Stati membri, le quali sono autorizzate a formulare osservazioni su tali procedure.

2. La Commissione trasmette immediatamente alle autorità competenti degli Stati membri copia delle denunce e delle domande e dei documenti più importanti che riceve o trasmette nel quadro di tali procedure.

3. Il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti aerei deve essere consultato prima di ogni decisione da prendere in seguito ad una procedura di cui all'articolo 3 o prima di ogni decisione emessa in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3, secondo comma, o paragrafo 4, secondo comma o in applicazione dell'articolo 6. Esso deve essere anche consultato prima dell'adozione delle disposizioni di applicazione di cui all'articolo 19.

4. Il comitato consultivo è composto di funzionari competenti nel settore dei trasporti aerei e delle intese e posizioni dominanti. Ogni Stato membro nomina due funzionari per rappresentarlo; ciascun funzionario può essere sostituito, in caso di impedimento, da un altro funzionario.

5. La consultazione viene effettuata nel corso di una riunione comune che è convocata dalla Commissione e che si svolge non prima di quattordici giorni dall'invio della convocazione. A quest'ultima sono allegati, per ogni caso da esaminare, un'esposizione della questione, con l'indicazione dei documenti più importanti della pratica, ed un progetto preliminare di decisione.

6. Il comitato consultivo può rendere il proprio parere anche se alcuni membri sono assenti e non si sono fatti rappresentare. L'esito della consultazione è riportato in un rendiconto scritto che viene accluso al progetto di decisione. Esso non è reso pubblico.

Articolo 9

Richiesta d'informazioni

1. Per l'assolvimento dei compiti affidatili dal presente regolamento, la Commissione può raccogliere tutte le informazioni necessarie presso i governi e le autorità competenti degli Stati membri, nonché presso le imprese e le associazioni di imprese.

2. Quando rivolge una domanda di informazioni ad un'impresa o ad un'associazione di imprese, la Commissione invia contemporaneamente una copia di questa domanda all'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio ha sede l'impresa o l'associazione di imprese.

3. Nella sua domanda la Commissione indica la base giuridica e lo scopo della domanda, nonché le sanzioni previste all'articolo 12, paragrafo 1, lettera b) nel caso in cui siano fornite informazioni inesatte.

4. All'obbligo di fornire le informazioni richieste sono soggetti i proprietari delle imprese o i loro rappresentanti e, se si tratta di persone giuridiche o di società o di associazioni sprovviste di personalità giuridica, coloro che per legge o in base allo statuto ne hanno la rappresentanza.

5. Se un'impresa o un'associazione di imprese non dà le informazioni richieste nel termine stabilito dalla Commissione oppure dà informazioni incomplete, la Commissione le richiede mediante decisione. Tale decisione precisa le informazioni richieste, stabilisce un termine adeguato entro cui le informazioni devono essere fornite e indica le sanzioni previste all'articolo 12, paragrafo 1, lettera b) e all'articolo 13, paragrafo 1, lettera c), nonché il diritto di presentare ricorso dinanzi alla Corte di giustizia avverso la decisione.

6. La Commissione invia contemporaneamente copia della decisione all'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio ha sede l'impresa o l'associazione di imprese.

Articolo 10

Accertamenti effettuati dalle autorità degli Stati membri

1. Su domanda della Commissione, le autorità competenti degli Stati membri procedono agli accertamenti che la Commissione ritiene opportuni a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, o che essa ha ordinato mediante decisione presa in forza dell'articolo 11, paragrafo 3. Gli agenti delle autorità competenti degli Stati membri incaricati di procedere agli accertamenti esercitano i loro poteri su presentazione di un mandato scritto rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere compiuto l'accertamento. Tale mandato specifica l'oggetto e lo scopo dell'accertamento.

2. Gli agenti della Commissione possono, su domanda di quest'ultima o dell'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio dev'essere compiuto l'accertamento, assistere gli agenti dell'autorità competente nell'assolvimento dei loro compiti.

Articolo 11

Poteri di accertamento della Commissione

1. Per l'assolvimento dei compiti affidatili dal presente regolamento, la Commissione può procedere a tutti gli accertamenti necessari presso le imprese e le associazioni di

imprese. Gli agenti della Commissione incaricati a tal fine dispongono dei poteri seguenti:

- a) controllare i libri e gli altri documenti aziendali;
- b) prendere copie o estratti dei libri e degli altri documenti aziendali;
- c) richiedere spiegazioni orali «in loco»;
- d) accedere a tutti i locali, terreni e mezzi di trasporto usati dalle imprese o dalle associazioni di imprese.

2. Gli agenti autorizzati della Commissione esercitano i propri poteri su presentazione di un mandato scritto che precisa l'oggetto e lo scopo dell'accertamento, nonché la sanzione prevista all'articolo 12, paragrafo 1, lettera c), qualora i libri o gli altri documenti aziendali richiesti siano presentati in modo incompleto. La Commissione avvisa in tempo utile, prima dell'accertamento, l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio esso deve avere luogo, della missione di accertamento e dell'identità dei suddetti agenti.

3. Le imprese e le associazioni di imprese sono obbligate a sottoporsi agli accertamenti ordinati dalla Commissione mediante decisione. La decisione precisa l'oggetto e lo scopo dell'accertamento, ne fissa la data di inizio ed indica le sanzioni previste all'articolo 12, paragrafo 1, lettera c) e all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), nonché il diritto di presentare ricorso dinanzi alla Corte di giustizia avverso la decisione.

4. La Commissione prende le decisioni di cui al paragrafo 3 dopo aver consultato l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere effettuato l'accertamento.

5. Gli agenti dell'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere effettuato l'accertamento possono, su domanda di tale autorità o della Commissione, prestare assistenza agli agenti della Commissione nell'assolvimento dei loro compiti.

6. Quando un'impresa si oppone ad un accertamento ordinato a norma del presente articolo, lo Stato membro interessato presta agli agenti incaricati dalla Commissione l'assistenza necessaria per l'esecuzione dell'accertamento. A tal fine, gli Stati membri prendono le misure necessarie dopo aver consultato la Commissione entro il 31 luglio 1989.

Articolo 12

Ammende

1. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed alle associazioni di imprese ammende varianti da 100 a 5 000 ECU quando esse intenzionalmente o per negligenza:

- a) forniscono indicazioni inesatte o alterate all'atto della domanda presentata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2 o dell'articolo 5; o
- b) forniscono indicazioni inesatte in risposta a una domanda presentata ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3 o 5 o non forniscono una informazione entro il termine stabilito da una decisione presa in virtù dell'articolo 9, paragrafo 5; o
- c) presentano in maniera incompleta, all'atto degli accertamenti effettuati a norma dell'articolo 10 o dell'articolo 11, i libri o altri documenti aziendali richiesti o non si sottopongono agli accertamenti ordinati mediante decisione presa conformemente all'articolo 11, paragrafo 3.

2. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed alle associazioni di imprese ammende che variano da un minimo di 1 000 ad un massimo di un milione di ECU; questo ultimo importo può essere aumentato, ma non può superare il 10 % del volume d'affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente dalle imprese che hanno partecipato all'infrazione, quando esse intenzionalmente o per negligenza:

- a) commettono un'infrazione all'articolo 85, paragrafo 1, o all'articolo 86 del trattato, oppure
- b) non osservano un obbligo imposto in virtù dell'articolo 6, paragrafo 1 del presente regolamento.

Per determinare l'importo dell'ammenda occorre tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata.

3. L'articolo 8 è applicabile.

4. Le decisioni prese in virtù dei paragrafi 1 e 2 non hanno carattere penale.

5. Le ammende previste al paragrafo 2, lettera a), non possono essere inflitte per comportamenti posteriori alla notificazione alla Commissione ed anteriori alla decisione con cui questa concede o rifiuta l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato, nella misura in cui essi restano nei limiti dell'attività descritta nella notificazione.

Tuttavia, questa disposizione non si applica dal momento in cui la Commissione ha informato le imprese o associazioni di imprese interessate di ritenere, sulla base di un esame provvisorio, che sussistono le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato e che l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, non è giustificata.

Articolo 13

Penalità di mora

1. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed associazioni di imprese penalità di mora varianti da 50 a 1 000 ECU per ogni giorno di ritardo a decorrere dalla data fissata nella decisione, al fine di costringerle:

- a) a porre fine ad un'infrazione all'articolo 85, paragrafo 1 o all'articolo 86 del trattato di cui sia stata ordinata la cessazione in virtù dell'articolo 4 del presente regolamento;
- b) ad astenersi da ogni azione vietata in virtù dell'articolo 6, paragrafo 3;
- c) a fornire in maniera completa ed esatta un'informazione richiesta mediante decisione presa ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 5;
- d) a sottoporsi ad un accertamento che sia stato ordinato mediante decisione presa ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3.

2. Se le imprese o associazioni di imprese hanno soddisfatto l'obbligo per il cui rispetto era stata inflitta la penalità di mora, la Commissione può fissare l'importo definitivo di questa in una misura inferiore a quella che risulterebbe dalla decisione originaria.

3. L'articolo 8 è applicabile.

Articolo 14

Controllo della Corte di giustizia

La Corte di giustizia ha competenza giurisdizionale anche di merito in virtù dell'articolo 172 del trattato per decidere sui ricorsi presentati avverso le decisioni con cui la Commissione ha inflitto un'ammenda o una penalità di mora; essa può annullare, ridurre o aumentare l'ammenda o la penalità di mora inflitta.

Articolo 15

Unità di conto

Per l'applicazione degli articoli 12, 13 e 14 l'unità di conto è quella adottata per l'elaborazione del bilancio della Comunità, conformemente agli articoli 207 e 209 del trattato.

Articolo 16

Audizione degli interessati e dei terzi

1. Prima di rifiutare il rilascio dell'attestazione di cui all'articolo 3, paragrafo 2 o prima di ogni decisione previ-

sta all'articolo 4, all'articolo 5, paragrafo 3, secondo comma e paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 3, e agli articoli 12 e 13, la Commissione dà modo alle imprese e associazioni di imprese interessate di manifestare il loro punto di vista relativamente agli addebiti che la Commissione ha preso in considerazione.

2. La Commissione o le autorità competenti degli Stati membri possono sentire, nella misura in cui lo ritengano necessario, ogni altra persona fisica o giuridica. Qualora queste ultime chiedano di essere sentite, dimostrando di avervi un interesse, la loro domanda deve essere accolta.

3. Se la Commissione intende prendere una decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato, essa pubblica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* il contenuto essenziale dell'accordo, della decisione o della pratica concordata in causa ed invita i terzi interessati a presentare le loro osservazioni nel termine che essa fissa e che non può essere inferiore ad un mese. La pubblicazione deve tener conto dell'interesse legittimo delle imprese a che non vengano divulgati i segreti relativi ai loro affari.

Articolo 17

Segreto professionale

1. Le informazioni raccolte in applicazione degli articoli 9, 10 e 11 possono essere utilizzate soltanto per lo scopo per cui sono state richieste.

2. Fatti salvi gli articoli 16 e 18 la Commissione e le autorità competenti degli Stati membri, nonché i loro funzionari ed altri agenti sono tenuti a non divulgare le informazioni che, per la loro natura, sono protette dal segreto professionale e che essi hanno raccolto nell'ambito dell'applicazione del presente regolamento.

3. I paragrafi 1 e 2 non ostano alla pubblicazione di informazioni di carattere generale o di studi in cui non compaiono indicazioni su singole imprese o associazioni di imprese.

Articolo 18

Pubblicazione delle decisioni

1. La Commissione pubblica le decisioni che essa adotta a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, dell'articolo 4, dell'articolo 5 paragrafo 3, secondo comma e paragrafo 4 e dell'articolo 6, paragrafo 3.

2. La pubblicazione indica le parti interessate e il contenuto essenziale della decisione; essa deve tener conto dell'inte-

resse legittimo delle imprese a che non vengano divulgati i segreti relativi ai loro affari.

di cui all'articolo 3, paragrafo 2 ed all'articolo 5, nonché delle audizioni di cui all'articolo 16, paragrafi 1 e 2.

Articolo 19

Disposizioni di applicazione

La Commissione è autorizzata ad adottare disposizioni di applicazione relative alla forma, al contenuto e alle altre modalità delle denunce di cui all'articolo 3, delle domande

Articolo 20

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1988.

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

Fatto a Bruxelles, addì 14 dicembre 1987.

Per il Consiglio

Il Presidente

U. ELLEMANN-JENSEN

ALLEGATO

Elenco di cui all'articolo 2

- a) L'introduzione o l'applicazione uniforme di norme tecniche obbligatorie o raccomandate per gli aeromobili, i pezzi di aeromobili, il materiale e l'attrezzatura di aeromobili quando dette norme sono fissate da un'organizzazione normalmente riconosciuta a livello internazionale o da un costruttore di aeromobili o di materiale.
 - b) L'introduzione e l'applicazione uniforme di norme standard tecniche per le installazioni fisse per aeromobili, quando dette norme sono fissate da un'organizzazione normalmente riconosciuta a livello internazionale.
 - c) Lo scambio, il leasing, l'utilizzazione in comune o la manutenzione di aeromobili, di pezzi di aeromobili, di materiale o di installazioni fisse per il funzionamento di servizi aerei e l'acquisto in comune di pezzi di aeromobili purché tali intese siano concluse su una base non discriminatoria.
 - d) L'introduzione, il funzionamento e la manutenzione di reti di comunicazione tecnica, purché tali intese siano concluse su una base non discriminatoria.
 - e) Lo scambio, l'utilizzazione in comune o la formazione del personale a fini tecnici od operativi.
 - f) L'organizzazione e l'esecuzione di trasporti sostitutivi di passeggeri, posta e bagagli in caso di avaria o di ritardo di un aeromobile, mediante contratto di nolo o mediante la fornitura di un aeromobile di sostituzione in applicazione di disposizioni contrattuali.
 - g) L'organizzazione e l'esecuzione di trasporti aerei successivi o supplementari nonché la fissazione e l'applicazione di prezzi e condizioni globali per tali trasporti.
 - h) Il raggruppamento di spedizioni isolate.
 - i) L'elaborazione e l'applicazione di norme uniformi relative alla struttura e alle condizioni che regolano l'applicazione delle tariffe di trasporto, purché tali norme non fissino direttamente e indirettamente i prezzi e le condizioni di trasporto.
 - j) Le disposizioni riguardanti la vendita, il trasferimento e l'accettazione dei biglietti tra compagnie aeree («interlining») nonché i sistemi di rimborso, di calcolo proporzionale e di contabilità messi a punto per tali fini.
 - k) La compensazione e la liquidazione dei conti tra le compagnie aeree tramite una camera di compensazione con tutti i servizi connessi o all'uopo necessari; la compensazione e la liquidazione dei conti tra le compagnie aeree e i loro agenti ufficialmente riconosciuti tramite un piano o un sistema di liquidazione centralizzato e automatizzato, con tutti i servizi connessi o all'uopo necessari.
-

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

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 87,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visti i pareri del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visti i pareri del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,

considerando che il regolamento (CEE) n. 3975/87 ⁽⁴⁾ stabilisce le modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei; che il regolamento n. 17 del Consiglio ⁽⁵⁾ stabilisce le modalità di applicazione di queste regole agli accordi, decisioni e pratiche concordate, diversi da quelli direttamente connessi con le prestazioni di servizi di trasporto aereo;

considerando che l'articolo 85, paragrafo 1 del trattato può essere dichiarato inapplicabile a talune categorie di accordi, decisioni e pratiche concordate che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 85, paragrafo 3;

considerando che le disposizioni comuni di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, dovrebbero essere adottate mediante regolamento, conformemente all'articolo 87; che, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 2, lettera b), un simile regolamento deve stabilire le modalità di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, tenendo conto della necessità di garantire un controllo efficace, nonché di semplificare quanto più possibile le procedure amministrative; che, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 2, lettera d), un simile regolamento è necessario per definire il ruolo rispettivo della Commissione o della Corte di giustizia;

considerando che il settore dei trasporti aerei è stato finora disciplinato da una rete di accordi internazionali, accordi bilaterali tra Stati e accordi bilaterali e multilaterali tra

vettori aerei; che i mutamenti di cui necessita questo sistema regolatore internazionale per garantire una accresciuta concorrenza dovrebbero aver luogo gradualmente in modo di dare al settore dei trasporti aerei il tempo necessario per adeguarsi;

considerando che la Commissione dovrebbe dunque essere autorizzata a dichiarare mediante regolamento che l'articolo 85, paragrafo 1, non si applica a talune categorie di accordi tra imprese, decisioni di associazioni tra imprese e pratiche concordate;

considerando che è d'uopo stabilire le condizioni e le circostanze specifiche secondo cui la Commissione potrà esercitare questo potere in stretto e costante collegamento con le competenti autorità degli Stati membri;

considerando che è in particolare auspicabile prevedere esenzioni di gruppo per talune categorie di accordi, decisioni e pratiche concordate; che tali esenzioni dovrebbero essere concesse solo per un limitato periodo di tempo durante il quale i vettori aerei potranno adeguarsi alle condizioni di maggiore concorrenza; che la Commissione in stretta collaborazione non gli Stati membri dovrebbe essere in grado di definire con precisione la portata di tali esenzioni e le relative condizioni;

considerando che l'esenzione non può essere acquisita se non ricorrono le condizioni di cui all'articolo 85, paragrafo 3; che la Commissione dovrebbe pertanto poter adottare gli opportuni provvedimenti qualora un'intesa dimostri di avere effetti incompatibili con l'articolo 85, paragrafo 3; che essa dovrebbe pertanto poter dapprima formulare raccomandazioni alle parti, poi adottare decisioni;

considerando che il presente regolamento non osta all'applicazione dell'articolo 90 del trattato;

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 rafforzare la coesione economica e sociale; che le disposizioni del presente regolamento, unitamente a quelle della direttiva 87/601/CEE, del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra gli Stati membri ⁽⁶⁾, e quelle della decisione 87/602/CEE, del

⁽¹⁾ GU n. C 182 del 9. 7. 1984, pag. 3.

⁽²⁾ GU n. C 262 del 14. 10. 1985, pag. 44,
GU n. C 190 del 20. 7. 1987, pag. 182 e
GU n. C 345 del 21. 12. 1987.

⁽³⁾ GU n. C 303 del 25. 11. 1985, pag. 31 e
GU n. C 333 del 29. 12. 1986, pag. 27.

⁽⁴⁾ Vedi pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽⁵⁾ GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽⁶⁾ Vedi pagina 12 della presente Gazzetta ufficiale.

Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulla ripartizione della capacità passeggeri tra vettori aerei nei servizi di linea tra Stati membri e sull'accesso dei vettori aerei alle rotte di servizio aereo di linea tra Stati membri ⁽¹⁾ 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 alla fine di un periodo iniziale di tre anni,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento si applica ai trasporti aerei internazionali tra aeroporti della Comunità.

Articolo 2

1. Fatta salva l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3975/87 e conformemente all'articolo 85, paragrafo 3 del trattato, la Commissione può dichiarare mediante regolamento che l'articolo 85, paragrafo 1, non si applica a talune categorie di accordi tra imprese, decisioni di associazioni di imprese e pratiche concordate.

2. La Commissione può in particolare adottare detti regolamenti relativamente ad accordi, decisioni o pratiche concordate che perseguano una delle finalità seguenti:

- la programmazione in comune ed il coordinamento delle capacità da offrire sui servizi aerei di linea, nella misura in cui ciò contribuisca a distribuire i servizi nelle ore e nei periodi meno intensi e sulle rotte meno frequentate, e sempre che ciascun contraente possa ritirarsi senza penalità da tali accordi, decisioni o pratiche concordate, e non si richieda un preavviso di più di tre mesi dalla propria intenzione di non partecipare a tale programmazione in comune e coordinamento per le prossime stagioni;
- la spartizione degli introiti derivanti dai servizi aerei di linea, fintanto che il versamento non superi l'1 % del provento messo in comune incassato su una rotta determinata dal trasferente, che quest'ultimo non si accolli o divida alcuna spesa e che il versamento sia effettuato per compensare la perdita subita dal vettore ricevente nel programmare voli nelle ore e nei periodi di minor traffico;

- consultazioni per la preparazione in comune di proposte sulle tariffe, sui prezzi e sulle condizioni applicabili per il trasporto di passeggeri e bagagli sui servizi di linea, a condizione che le consultazioni su questa materia siano facoltative, che i vettori aerei non siano vincolati dai loro risultati e che la Commissione e gli Stati membri dei vettori aerei interessati possano prendere parte, in qualità di osservatori, a qualsiasi consultazione di questo tipo;

- l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti e la programmazione degli orari, a condizione che i vettori aerei interessati siano autorizzati a partecipare a tali intese, che le procedure nazionali e multilaterali per dette intese siano trasparenti e che essi tengano conto di qualsiasi restrizione e norma di distribuzione stabilita dalle autorità nazionali o internazionali e di qualsiasi diritto che i vettori aerei possono aver storicamente acquisito;

- l'acquisto, lo sviluppo e l'utilizzazione in comune dei sistemi informatizzati per la fissazione di orari, le prenotazioni e il rilascio di biglietti da parte delle imprese di trasporto aereo, a condizione che i vettori aerei degli Stati membri abbiano accesso a tali sistemi a condizioni uguali, che i servizi dei vettori partecipanti siano elencati su una base non discriminatoria e che ogni partecipante possa ritirarsi dal sistema con un preavviso ragionevole;

- l'assistenza a terra negli aeroporti, tecnica e operativa, quale il push-back, il rifornimento di carburante, la pulizia e la sicurezza degli aeromobili;

- la gestione di passeggeri, posta, merci e bagagli negli aeroporti;

- i servizi per la fornitura del ristoro a bordo.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 2, tali regolamenti della Commissione definiscono le categorie di accordi, decisioni o pratiche concordate cui essi si applicano e specificano in particolare:

- a) le restrizioni o clausole che possono o non possono figurare negli accordi, decisioni o pratiche concordate;
- b) le clausole che devono essere comprese negli accordi, decisioni e pratiche concordate o qualsiasi altra condizione da soddisfare.

Articolo 3

Qualsiasi regolamento adottato dalla Commissione ai sensi dell'articolo 2 scade il 31 gennaio 1991.

(¹) Vedi pagina 19 della presente Gazzetta ufficiale.

Articolo 4

I regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 2 contengono una disposizione che ne contempla l'applicazione con effetto retroattivo ad accordi, decisioni e pratiche concordate già esistenti alla data di entrata in vigore di tali regolamenti.

Articolo 5

Prima di adottare un regolamento, la Commissione pubblica un progetto del medesimo ed invita tutte le persone ed organizzazioni interessate a presentare le loro osservazioni entro un limite di tempo ragionevole che essa determina e che non può essere inferiore a un mese.

Articolo 6

Prima di pubblicare un progetto di regolamento o prima di adottare un regolamento la Commissione consulta il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dell'industria dei trasporti aerei, istituito all'articolo 8, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 3975/87.

Articolo 7

1. Quando gli interessati non rispettano una condizione o un obbligo inerenti all'esonero previsto da un regolamento adottato ai sensi dell'articolo 2, la Commissione, per porre fine a tali violazioni, può:

- rivolgere raccomandazioni agli interessati e
- adottare, in caso di inosservanza da parte degli interessati di tali raccomandazioni e in funzione della gravità delle violazioni constatate, una decisione che vieti o

imponga loro il compimento di atti determinati, ovvero che conceda loro un esonero individuale conformemente all'articolo 4, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 3975/87 e revochi al contempo l'esonero globale di cui godevano oppure che revochi l'esonero globale di cui godevano.

2. Se la Commissione, sia di propria iniziativa sia a richiesta di uno Stato membro o di persone fisiche o giuridiche che rivendicano un interesse legittimo, ritiene che, in un caso particolare, un accordo, una decisione o una pratica concordata a cui si applica un esonero globale previsto da un regolamento adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, ha nondimeno effetti incompatibili con l'articolo 85, paragrafo 3 o vietati all'articolo 86, essa può revocare l'esonero globale per detto accordo, decisione o pratica concordata e adottare, conformemente all'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 3975/87, tutte le misure adeguate per porre fine a dette violazioni.

3. Prima di adottare decisioni ai sensi del paragrafo 2, la Commissione può rivolgere agli interessati raccomandazioni per porre fine alla violazione.

Articolo 8

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

Articolo 9.

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1988.

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

Fatto a Bruxelles, addì 14 dicembre 1987.

Per il Consiglio

Il Presidente

U. ELLEMANN-JENSEN

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.

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

⁽¹⁾ Vedi pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

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.

va, 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 13

Gli Stati membri sono destinatari 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.

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 a 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.

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 14 dicembre 1987

sulla ripartizione della capacità passeggeri tra vettori aerei nei servizi di linea tra Stati membri e sull'accesso dei vettori aerei alle rotte di servizio aereo di linea tra Stati membri

(87/602/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⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visti i pareri del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,

considerando che occorre aumentare la flessibilità e la competitività nel sistema dei trasporti aerei della Comunità;

considerando che dovrebbero essere diminuiti i vincoli artificiali imposti ai vettori aerei per quanto riguarda la capacità e l'accesso al mercato;

considerando che, tenuto conto della situazione competitiva del mercato, occorre prevedere disposizioni atte a prevenire ripercussioni economiche ingiustificate sui vettori aerei; che gli Stati membri dovrebbero essere quindi in grado di intervenire qualora la quota di capacità dei loro vettori in una relazione bilaterale scenda al di sotto di una determinata percentuale;

considerando che un accesso accresciuto al mercato stimolerà lo sviluppo del settore comunitario dei trasporti aerei e contribuirà a migliorare i servizi offerti agli utenti; che tuttavia occorre prevedere alcune limitazioni per l'accesso al mercato al fine di evitare una perturbazione degli attuali sistemi di trasporti aerei e consentire un periodo di adeguamento;

considerando che è necessario assicurare che queste limitazioni non avvantaggino in modo inequo un vettore aereo;

considerando che occorre, per realizzare un insieme equilibrato di possibilità ed in funzione delle misure considerate globalmente, rimediare agli svantaggi economici dei vettori aerei stabiliti negli Stati membri periferici della Comunità;

considerando che è necessario in particolare non applicare ad un certo numero di aeroporti l'apertura di rotte tra aeroporti principali e aeroporti regionali di un altro Stato per motivi di infrastruttura aeroportuale e per assicurare lo sviluppo graduale della politica comunitaria in materia di liberalizzazione, evitando gli effetti negativi sul sistema dei trasporti aerei nella Comunità;

considerando che il 2 dicembre 1987 il Regno di Spagna ed il Regno Unito hanno concluso, in una dichiarazione congiunta dei rispettivi ministri degli esteri, intese per una maggiore cooperazione per quanto riguarda l'utilizzazione dell'aeroporto di Gibilterra e che tali intese non sono ancora entrate in vigore;

considerando che i vettori aerei dovrebbero essere esenti da qualsiasi obbligo di stipulare accordi con altri vettori aerei per quanto riguarda la capacità e l'accesso al mercato;

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 rafforzare la coesione economica e sociale; che le disposizioni della presente decisione sulla ripartizione delle capacità passeggeri e sull'accesso al mercato 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 la ripartizione della capacità passeggeri e l'accesso al mercato, compresi i nuovi diritti di quinta libertà di traffico tra aeroporti della Comunità, alla fine di un periodo iniziale di tre anni,

⁽¹⁾ GU n. C 182 del 9. 7. 1984, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. C 262 del 14. 10. 1985, pag. 44 e
GU n. C 345 del 21. 12. 1987.

⁽³⁾ GU n. C 303 del 25. 11. 1985, pag. 31.

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DECISIONE:

Portata e definizioni

Articolo 1

1. La presente decisione riguarda:

- a) la ripartizione della capacità passeggeri tra il o i vettori aerei di uno Stato membro e il o i vettori aerei di un altro Stato membro per i servizi aerei di linea tra tali Stati;
- b) l'accesso del vettore o dei vettori aerei comunitari a determinate rotte tra Stati membri sulle quali non sono già operanti.

2. La presente decisione lascia impregiudicati i rapporti tra uno Stato membro ed i suoi vettori aerei nazionali che rispettano la ripartizione della capacità e l'accesso al mercato.

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

4. Gli articoli 3 e 4 non si applicano ai servizi soggetti alla direttiva 83/416/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1983, relativa all'autorizzazione di servizi aerei regolari interregionali per il trasporto di passeggeri, posta e merci tra Stati membri ⁽¹⁾, modificata dalla direttiva 86/216/CEE ⁽²⁾.

5. Si intende che l'applicazione della presente decisione all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito per quanto riguarda la controversia relativa alla sovranità sul territorio in cui è situato tale aeroporto.

6. L'applicazione delle disposizioni della presente decisione all'aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entreranno in vigore le intese contenute nella dichiarazione congiunta dei ministri degli esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito del 2 dicembre 1987. I governi del Regno di Spagna e del Regno Unito informeranno il Consiglio in merito a tale momento.

Articolo 2

Ai fini della presente decisione si intende per:

- a) capacità, il numero di posti offerti al pubblico su un servizio aereo di linea nell'arco di un determinato periodo;

- b) quota di capacità, la quota del o dei vettori aerei di uno Stato membro espressa in percentuale della capacità totale in un rapporto bilaterale con un altro Stato membro, esclusa qualsiasi capacità fornita in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3 o in applicazione della direttiva 83/416/CEE, nonché qualsiasi capacità fornita da un vettore aereo di quinta libertà;

- c) vettore aereo, un'impresa di trasporti aerei munita di una licenza operativa valida per effettuare servizi aerei di linea;

- d) 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;

- e) Stati interessati, gli Stati membri tra cui si effettua il servizio aereo di linea in questione;

- f) vettore aereo della Comunità,

- i) un vettore aereo la cui amministrazione centrale e principale sede di attività si trovano nella Comunità, 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 decisione:

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

- B) o ha effettuato nei dodici mesi precedenti l'adozione della presente decisione, 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) 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;

⁽¹⁾ GU n. L 237 del 26. 8. 1983, pag. 19.

⁽²⁾ GU n. L 152 del 6. 6. 1986, pag. 47.

- ii) il volo è effettuato, a titolo oneroso, su un velivolo addetto 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 presso il vettore o presso una sua agenzia autorizzata);
- 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;
- h) volo, la partenza da un aeroporto determinato alla volta di una destinazione determinata;
- i) designazione multipla su base «coppia di paesi», la designazione da parte di uno Stato membro di due o più vettori aerei nazionali al fine di effettuare servizi aerei di linea tra il suo territorio e quello di un altro Stato membro;
- j) designazione multipla su base «coppia di città», la designazione da parte di uno Stato membro di due o più vettori aerei al fine di effettuare servizi aerei di linea tra un aeroporto o un sistema di aeroporti nel suo territorio e un aeroporto o un sistema di aeroporti nel territorio di un altro Stato membro;
- k) aeroporto principale, un aeroporto compreso nell'elenco dell'allegato II come aeroporto della categoria 1;
- aeroporto regionale, un aeroporto della categoria 2 o 3 compreso nell'elenco dell'allegato II;
- l) sistema di aeroporti, un raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città.

Quote di capacità

Articolo 3

1. Durante il periodo dal 1° gennaio 1988 al 30 settembre 1989, uno Stato membro consente a qualsiasi vettore aereo di terza e quarta libertà autorizzato dagli Stati interessati in virtù di accordi vigenti fra loro ad operare su rotte tra i loro territori di adattare la sua capacità, purché la risultante quota di capacità non sia al di fuori della forcella 55 % / 45 %.

2. A meno che non si decida diversamente in virtù dell'articolo 4, la forcella all'interno della quale uno Stato mem-

bro autorizza il vettore o i vettori aerei di un altro Stato membro ad aumentare la sua (loro) quota di capacità è portata al 60 % / 40 % a decorrere dal 1° ottobre 1989.

3. Nell'applicare i paragrafi 1 e 2 non si prendono in considerazione riduzioni unilaterali di capacità. In casi del genere, la base di calcolo delle quote di capacità è costituita dalla capacità offerta nelle precedenti stagioni corrispondenti dal o dai vettori dello Stato membro i quali abbiano ridotto la propria capacità.

4. Modifiche nella forcella 55 % / 45 % o nella forcella 60 % / 40 %, a seconda dei casi, sono permesse in una data stagione alle condizioni seguenti;

- a) dopo la prima approvazione automatica, il vettore o i vettori aerei dello Stato membro i quali offrono una capacità minore sono autorizzati ad aumentare la loro capacità fino al limite della capacità approvata per il vettore o i vettori aerei dello Stato membro i quali offrono una capacità maggiore;
- b) se quest'ultimo o questi ultimi vettori aerei decidono di reagire al suddetto aumento, essi ricevono un'autorizzazione automatica per un ulteriore aumento, fino al livello della loro prima registrazione di capacità per quella stagione entro la forcella applicabile;
- c) il vettore o i vettori aerei dello Stato membro i quali offrono una capacità minore riceveranno un'approvazione automatica per un aumento fino al livello di allineamento;
- d) qualsiasi ulteriore aumento nella stessa stagione sarà soggetto alle disposizioni bilaterali applicabili tra i due Stati membri interessati.

Articolo 4

1. A richiesta di qualsiasi Stato membro i cui vettori aerei abbiano subito seri danni finanziari a causa dell'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, la Commissione procede ad un esame della situazione anteriormente al 1° agosto 1989 e decide, in base a tutti i fattori pertinenti, compresa la situazione del mercato, la posizione finanziaria del vettore o dei vettori e l'utilizzazione della capacità raggiunta, se si debba applicare completamente o meno l'articolo 3, paragrafo 2.

2. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio che, all'unanimità, può prendere una decisione diversa entro due mesi da tale comunicazione.

Designazione multipla*Articolo 5*

1. Uno Stato membro accetta la designazione multipla su base «coppia di paesi» di un altro Stato membro ma, fatto salvo il paragrafo 2, non è obbligato ad accettare la designazione di più di un vettore aereo su ogni rotta.

2. Uno Stato membro accetta altresì la designazione multipla su base «coppie di città» di un altro Stato membro:

- durante il primo anno dopo la notifica della presente decisione, su rotte ove siano stati trasportati più di 250 000 passeggeri nell'anno precedente;
- nel secondo anno, su rotte ove siano stati trasportati più di 200 000 passeggeri nell'anno precedente oppure ove esistano più di 1 200 voli di andata e ritorno all'anno;
- nel terzo anno, su rotte ove siano stati trasportati più di 180 000 passeggeri nell'anno precedente o dove esistano più di 1 000 voli di andata e ritorno all'anno.

3. Le disposizioni del presente articolo sono soggette alle disposizioni degli articoli 3 e 4.

Rotte tra aeroporti principali e regionali*Articolo 6*

1. Fatte salve le disposizioni degli articoli 3, 4 e 5, i vettori aerei della Comunità possono introdurre servizi aerei di linea di terza o quarta libertà tra aeroporti o sistemi di aeroporti di categoria 1 nel territorio di uno Stato membro e aeroporti regionali nel territorio di un altro Stato membro. Le categorie di aeroporti sono elencate nell'allegato II.

2. i) Le disposizioni del paragrafo 1 non si applicano:

- a) agli aeroporti regionali esclusi dal disposto della direttiva 83/416/CEE;
- b) per il periodo di validità della presente decisione:

- ai seguenti aeroporti che, al momento della notifica della presente decisione, registrano un movimento inferiore a 100 000 passeggeri l'anno su servizi aerei internazionali di linea:

Ålborg,	Siviglia,
Bergamo,	Skrydstrup,
Billund,	Sønderborg,
Bologna,	Stauning,
Esbjerg,	Thisted,
Karup,	Tirstrup.
Odense,	

- ai seguenti aeroporti o sistemi di aeroporti che, al momento della notifica della presente decisione, rispondono ai requisiti di cui all'articolo 9:

Barcellona,
Malaga,
Milano — Linate/Malpensa.

- ii) Inoltre, allo scopo di evitare gravi perturbazioni dei sistemi esistenti di traffico aereo e di consentire un sufficiente periodo di adattamento, per il periodo di validità della presente decisione sono esclusi dalle disposizioni del paragrafo 1 anche i seguenti aeroporti:

Alicante,	Salonicco-Micra,
Atene,	Torino,
Bilbao,	Valenzia,
Genova,	Venezia.

3. Gli articoli 3 e 4 non si applicano ai servizi aerei tra un aeroporto di categoria 1 e un aeroporto regionale effettuati da un aeromobile con capacità non superiore a 70 posti passeggeri.

4. Qualora un vettore aereo di uno Stato membro sia stato autorizzato, conformemente al presente articolo, ad effettuare un servizio aereo di linea, lo Stato di immatricolazione di questo vettore aereo non può sollevare obiezioni alla richiesta di introduzione di un servizio aereo di linea sulla stessa rotta da parte di un vettore dell'altro Stato interessato.

5. Le disposizioni di cui al presente articolo non pregiudicano il diritto di uno Stato membro di disciplinare la ripartizione del traffico tra gli aeroporti all'interno di un sistema di aeroporti.

Combinazione dei punti*Articolo 7*

1. Nell'effettuare servizi aerei di linea per o da due o più punti situati in uno o più Stati membri, a un vettore aereo della Comunità di terza o quarta libertà sarà concesso, fatte salve le disposizioni degli articoli 3, 4 e 5, di combinare servizi aerei di linea, sempreché tra i punti combinati non siano esercitati diritti di traffico.

2. Il paragrafo 1 non è applicabile nel territorio spangolo durante il periodo di validità della presente decisione. Allo stesso modo i vettori aerei registrati in Spagna non possono avvalersi del paragrafo 1 durante questo periodo.

Diritti di quinta libertà*Articolo 8*

1. Fatto salvo l'articolo 6, paragrafo 2, un vettore aereo della Comunità può effettuare un servizio aereo di linea di

quinta libertà dove esistano diritti di traffico di terza o quarta libertà, sempreché il servizio risponda alle condizioni seguenti:

- a) sia autorizzato dallo Stato in cui è registrato il vettore aereo della Comunità interessato,
- b) sia prestato come estensione di un servizio che parte dallo Stato in cui il vettore è registrato o come preliminare ad un servizio diretto verso tale Stato,
- c) fatto salvo il paragrafo 2, sia prestato tra due aeroporti, uno dei quali almeno non appartenga alla categoria 1, e
- d) non più del 30 % della capacità annua del vettore aereo sulla rotta di cui trattasi sia utilizzato per il trasporto di passeggeri in quinta libertà.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, lettere a), b) e d), l'Irlanda e la Repubblica portoghese possono ciascuno scegliere un aeroporto della categoria 1 in ciascuno degli altri Stati membri e designare un vettore aereo affinché svolga un traffico di quinta libertà sui servizi tra tali aeroporti, purché nessun vettore aereo così designato possa esercitare tali diritti in un qualsiasi aeroporto su più di una della rotte in questione. Gli Stati membri in questione non sono obbligati a designare lo stesso vettore per tutte le rotte, ma possono designare a tale fine soltanto un unico vettore per ogni altro Stato membro.

3. Il presente articolo non si applica, durante il periodo di validità della presente decisione, alle rotte aventi origine o destinazione nel territorio spagnolo. Inoltre, nello stesso periodo, i vettori aerei registrati in Spagna non possono invocare diritti di quinta libertà in base a quanto previsto nel presente articolo.

Disposizioni generali

Articolo 9

Nonostante gli articoli da 5 a 8, uno Stato membro non è obbligato ad autorizzare un servizio aereo di linea quando:

- a) l'aeroporto in questione di tale Stato non ha le attrezzature sufficienti per ospitare il servizio;
- b) gli aiuti alla navigazione sono insufficienti per ospitare il servizio.

Articolo 10

1. La presente decisione non osta a che gli Stati membri concludano intese più flessibili delle disposizioni della presente decisione o mantengano in vigore tali intese.

2. La presente decisione non può essere usata per apportare restrizioni agli accordi di capacità o di accesso al mercato esistenti.

Articolo 11

Gli Stati membri non richiedono né vietano ai vettori aerei di realizzare accordi o intese con altri vettori aerei per nessuna disposizione della presente decisione.

Articolo 12

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione tutte le disposizioni legislative e amministrative adottate in esecuzione della presente decisione.

Articolo 13

1. Anteriormente al 1° novembre 1989 e in seguito ogni due anni, la Commissione pubblica una relazione sull'applicazione della presente decisione.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano per l'esecuzione della presente decisione, in particolare per quanto riguarda la raccolta delle informazioni necessarie all'elaborazione della relazione prevista al paragrafo 1.

3. Le informazioni di carattere riservato ottenute nel quadro dell'applicazione della presente decisione sono coperte dal segreto professionale.

Articolo 14

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

Articolo 15

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

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 decisione:

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

ALLEGATO II

Elenco delle categorie di aeroporti

<i>Categoria 1</i>	BELGIO:	Bruxelles/Brussel-Zaventem.
	DANIMARCA:	Copenaghen-Kastrup/Roskilde.
	GERMANIA:	Francoforte/Rhein-Main, Düsseldorf-Lohausen, Monaco di Baviera-Riem.
	SPAGNA:	Palma-Majorca, Madrid-Barajas, Malaga, Las Palmas.
	GRECIA:	Atene-Hellinikon, Salonicco-Micra.
	FRANCIA:	Parigi-Charles de Gaulle/Orly.
	IRLANDA:	Dublino.
	ITALIA:	Roma-Fiumicino/Ciampino, Milano-Linate/Malpensa
	PAESI BASSI:	Amsterdam-Schiphol.
	PORTOGALLO:	Lisbona, Faro.
<i>Categoria 2</i>	REGNO UNITO:	Londra-Heathrow/Gatwick/Stansted, Luton.
	GERMANIA:	Amburgo-Fuhlsbüttel, Stoccarda-Echterdingen, Colonia/Bonn.
	SPAGNA:	Tenerife-Sur, Barcellona, Ibiza, Alicante, Gerona.
	FRANCIA:	Marsiglia-Marignane, Nizza-Côte d'Azur, Lione-Satolas, Basilea-Mulhouse.
	IRLANDA:	Shannon.
	ITALIA:	Napoli-Capodichino, Venezia-Tessera, Catania- Fontanarossa.
	LUSSEMBURGO:	Luxemburgo-Findel.
	PORTOGALLO:	Funchal, Oporto.
	REGNO UNITO:	Manchester-Ringway, Birmingham-Elmdon, Glasgow-Abbotsinch.
<i>Categoria 3</i>	Tutti gli altri aeroporti ufficialmente aperti ai servizi internazionali di linea.	

Comunicazione del governo della Repubblica federale di Germania

Il Consiglio ha ricevuto la seguente comunicazione dal governo della Repubblica federale di Germania:

All'atto del deposito degli strumenti di ratifica dei trattati che istituiscono le Comunità europee, il governo della Repubblica federale di Germania ha dichiarato che tali trattati si applicano ugualmente al Land di Berlino. Contemporaneamente esso ha dichiarato che, per quanto riguarda Berlino, restano intatti i diritti e le responsabilità della Francia, del Regno Unito e degli Stati Uniti. In considerazione del fatto che l'aviazione civile è uno dei settori i cui detti Stati si sono esplicitamente riservata la competenza per quanto concerne Berlino e previa consultazione dei governi di tali Stati, il governo della Repubblica federale di Germania fa presente che la direttiva del Consiglio sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra gli Stati membri e la decisione del Consiglio sulla ripartizione della capacità passeggeri tra vettori aerei nei servizi di linea tra Stati membri e sull'accesso dei vettori aerei alle rotte di servizio aereo di linea tra Stati membri non includono il Land di Berlino, così come il regolamento relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei e il regolamento del Consiglio relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei non sono applicabili al Land di Berlino.
