

# REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (CEE) N. 2671/88 DELLA COMMISSIONE

del 26 luglio 1988

**relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato CEE a talune categorie di accordi tra imprese, decisioni di associazione fra imprese o pratiche concordate aventi per oggetto, sui servizi aerei di linea, la programmazione in comune ed il coordinamento delle capacità, la spartizione degli introiti, le consultazioni tariffarie e l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3976/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo all'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato CEE a talune categorie di accordi e pratiche concordate nel settore dei trasporti aerei<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 2,

previa pubblicazione del progetto del presente regolamento<sup>(2)</sup>,

previa consultazione del comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti aerei,

- (1) considerando che, ai sensi del regolamento (CEE) n. 3976/87, la Commissione è abilitata ad applicare, mediante regolamento, l'articolo 85, paragrafo 3 del trattato a talune categorie di accordi, decisioni o pratiche concordate che si riferiscono direttamente o indirettamente alla prestazione di servizi di trasporto aereo;
- (2) considerando che gli accordi, le decisioni o le pratiche concordate aventi per oggetto la programmazione in comune ed il coordinamento delle capacità, la spartizione degli introiti, le consultazioni tariffarie e l'assegnazione di bande orarie possono limitare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri;
- (3) considerando che gli accordi aventi per oggetto la programmazione in comune ed il coordinamento delle capacità possono contribuire a mantenere determinati servizi nelle ore o nei periodi di minore affluenza o sulle rotte meno frequentate a tutto vantaggio dell'utilizzatore dei servizi di trasporto aereo; che tali accordi o pratiche concordate non debbono tuttavia essere obbligatori per i vettori aerei e debbono costituire soltanto programmi modificabili su semplice notifica; che tali accordi o pratiche concordate non debbono impedire la fornitura di capacità supplementari da parte dei vettori; che le disposizioni concernenti i voli supplementari non debbono comportare clausole che esigano un accordo preventivo in caso di

mutamento di programma o che impongano svantaggi finanziari; che tali accordi debbono permettere ad ogni parte di ritirarsi con un preavviso ragionevolmente breve;

- (4) considerando che gli accordi di spartizione degli introiti possono costituire per i vettori aerei un incentivo a porre in servizio una rotta in periodi durante i quali il traffico è meno intenso, migliorando così il servizio alla clientela; che per ottenere un'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, una spartizione degli introiti che non incida sulla competitività del vettore più efficiente deve essere necessariamente contenuta entro certi limiti; che la spartizione degli introiti deve essere chiaramente subordinata al miglioramento dei servizi di trasporto in forza dell'accordo; che tale indispensabile vincolo deve essere formulato espressamente rotta per rotta e non globalmente, in quanto ogni rotta presenta caratteri specifici propri;
- (5) considerando che la direttiva 87/601/CEE del Consiglio, del 14 dicembre 1987, sulle tariffe per i servizi aerei di linea tra gli Stati membri<sup>(3)</sup> prevede per la fissazione delle tariffe aeree, una nuova procedura che rappresenta una tappa verso una più intensa concorrenza tramite i prezzi praticati nel settore; che tale procedura limita la possibilità di bloccare proposte innovative e concorrenziali presentate dai vettori aerei; che la concorrenza non può quindi essere eliminata per effetto di tali accordi, con vantaggio dei consumatori; che possono essere autorizzate consultazioni fra vettori aerei sulle tariffe sempreché tuttavia la partecipazione alle medesime sia facoltativa, che esse non sfocino su un accordo in materia di tariffe e di condizioni e che a fini di trasparenza la Commissione e gli Stati membri interessati vi possano partecipare in qualità di osservatori;
- (6) considerando che gli accordi di assegnazione di bande orarie negli aeroporti e di fissazione degli orari permettono di garantire una migliore utilizzazione della capacità degli aeroporti e dello spazio aereo e un migliore controllo del traffico aereo e di soddisfare all'esigenza di distribuire meglio i servizi

<sup>(1)</sup> GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 9.

<sup>(2)</sup> GU n. C 138 del 28. 5. 1988, pag. 3.

<sup>(3)</sup> GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 12.