

**REGLAMENTO (CEE) Nº 2671/88 DE LA COMISIÓN**

de 26 de julio de 1988

**relativo a la aplicación del apartado 3 el artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos entre empresas, decisiones de asociaciones de empresas y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades, el reparto de los ingresos, las consultas relativas a las tarifas en los servicios aéreos regulares y la asignación de períodos horarios en los aeropuertos**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 3976/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas en el sector del transporte aéreo <sup>(1)</sup> y, en particular, su artículo 2,

Previa publicación del proyecto del presente Reglamento <sup>(2)</sup>,

Previa consulta al Comité consultivo sobre acuerdos y posiciones dominantes en el sector del transporte aéreo,

- (1) Considerando que, en virtud del Reglamento (CEE) nº 3976/87, la Comisión está facultada para aplicar, mediante Reglamento, el apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas relacionados directa o indirectamente con la prestación de servicios de transporte aéreo;
- (2) Considerando que los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades, el reparto de los ingresos, las consultas sobre tarifas y la asignación de períodos horarios pueden restringir la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros;
- (3) Considerando que los arreglos que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades pueden contribuir a una cierta permanencia de los servicios en las horas del día o durante los períodos de menor afluencia o en las rutas menos frecuentadas, beneficiándose así el usuario de los servicios de transporte aéreo; que dichos acuerdos y prácticas concertadas no deben, sin embargo, ser obligatorios para las compañías aéreas ni constituir más que programas modificables por simple notificación; que los citados acuerdos y prácticas concertadas no deben ser un obstáculo para que la compañía pueda prestar capacidades suplementarias; que las disposiciones relativas a los vuelos suplementarios no deben incluir cláusulas que exijan un acuerdo previo en caso de variaciones del programa o que impongan desven-

tajas financieras; que dichos acuerdos deben permitir que cualquiera de los participantes pueda retirarse con un aviso previo razonablemente corto;

- (4) Considerando que los arreglos de reparto de los ingresos pueden alentar a las compañías aéreas a explotar una línea en períodos durante los cuales el tráfico es menos intenso y, de este modo, mejorar el servicio a los clientes; que, para que no afecte a la competitividad de las compañías más competitivas, el reparto de los ingresos debe necesariamente limitarse a fin de que pueda beneficiarse de una exención en virtud del apartado 3 del artículo 85; que el reparto de los ingresos debe estar claramente relacionado con la mejora de los servicios de transporte contemplados en el acuerdo; que tal relación necesaria ha de observarse ruta por ruta, y no globalmente, al tener cada ruta sus propias características;
- (5) Considerando que la Directiva 87/60/CEE del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, sobre tarifas para el transporte aéreo regular entre Estados miembros <sup>(3)</sup>, prevé un nuevo procedimiento de fijación de la tarifas aéreas que representa un paso tendente a aumentar la competencia en los precios en dicho sector; que este procedimiento restringe la posibilidad de bloquear propuestas innovadoras y competitivas formuladas por las compañías aéreas; que la competencia no puede, por ello, ser eliminada y que los consumidores se beneficiarán de tal situación; que pueden autorizarse consultas sobre tarifas entre compañías aéreas, siempre que la participación en dichas consultas sea facultativa, que tales consultas no supongan un acuerdo sobre tarifas o condiciones y que la Comisión y los Estados miembros interesados, en aras de una mayor transparencia, puedan participar de dichas consultas en calidad de observadores;
- (6) Considerando que los acuerdos de asignación de períodos horarios en los aeropuertos y de fijación de horarios permiten asegurar una más correcta utilización de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo y un mejor control del tráfico aéreo y responder a la necesidad de escalonamiento de los servicios de transporte aéreo; que, sin embargo, a fin de garantizar al sistema un grado satisfactorio de seguridad y de transparencia, únicamente son acep-

<sup>(1)</sup> DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 9.

<sup>(2)</sup> DO nº C 138 de 28. 5. 1988, p. 3.

<sup>(3)</sup> DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 12.

tables dichos acuerdos en caso de que todas las compañías aéreas interesadas puedan participar en las negociaciones, y de que la distribución se realice en forma no discriminatoria y transparente;

- (7) Considerando que, con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) 3976/87, conviene prever que el presente Reglamento se aplique con efecto retroactivo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de entrada en vigor del mismo, siempre que se cumplan las condiciones exigidas en el presente Reglamento;
- (8) Considerando que, con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3976/87, es conveniente prever los casos en los que la Comisión podrá suprimir a las empresas el beneficio de la exención por categoría;
- (9) Considerando que los acuerdos que quedan exentos automáticamente en virtud del presente Reglamento no deben ser objeto de la solicitud contemplada en los artículos 3 y 5 del Reglamento (CEE) nº 3975/87 del Consejo<sup>(1)</sup>; que, no obstante, en caso de que existan serias dudas, las empresas pueden solicitar de la Comisión un declaración sobre la compatibilidad de sus acuerdos con el presente Reglamento;
- (10) Considerando que el presente Reglamento no supone un obstáculo a la aplicación del artículo 86 del Tratado,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## TÍTULO I

### EXENCIONES

#### Artículo 1

Con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado y con sujeción a las condiciones previstas en el presente Reglamento, el apartado 1 del artículo 85 se declara inaplicable a los acuerdos entre compañías aéreas, a las decisiones de asociaciones de compañías aéreas y a las prácticas concertadas entre compañías aéreas cuyo objeto sea:

- la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades que se prevean en los servicios aéreos regulares internacionales entre aeropuertos de la Comunidad,
- el reparto de los ingresos procedentes de servicios aéreos regulares internacionales entre aeropuertos de la Comunidad,
- la organización de consultas destinadas a una preparación conjunta de propuestas sobre tarifas aplicables al transporte de pasajeros y de equipaje en servicios regulares internacionales entre aeropuertos de la Comunidad, o
- la asignación de períodos horarios y la fijación de horarios en lo que concierne a los servicios aéreos

regulares internacionales entre aeropuertos dentro de la Comunidad.

## TÍTULO II

### CONDICIONES ESPECIALES

#### Artículo 2

#### Condiciones especiales aplicables a los acuerdos relativos a la planificación conjunta y a la coordinación de las capacidades

La exención relativa a la planificación conjunta y la coordinación de las capacidades que se prevean en los servicios aéreos regulares únicamente será aplicable en caso de que:

- a) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no vinculen a las compañías aéreas a los resultados de la planificación y coordinación mencionadas;
- b) el objetivo de dicha planificación y coordinación sea asegurar un correcto escalonamiento de los servicios aéreos en horas del día, o durante períodos de menor afluencia o en rutas menos frecuentadas;
- c) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no incluyan arreglos para limitar por anticipado, directa o indirectamente, las capacidades que puedan proporcionar los participantes, ni supongan un reparto de los capacidades;
- d) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no impidan que las compañías aéreas que participen en la citada planificación y coordinación modifiquen su programa sin penalización alguna, tanto en lo relativo a las capacidades como a los horarios, sin necesidad del previo acuerdo de otros participantes;
- e) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no impidan que las compañías aéreas participantes puedan retirarse de la planificación y coordinación, para las temporadas siguientes, sin penalización alguna, presentando un aviso previo no superior a tres meses;
- f) dichos acuerdos, decisiones y prácticas concertadas no estén dirigidos a influir en las capacidades ofrecidas y horarios adoptados por compañías aéreas que no participan en ellos.

#### Artículo 3

#### Condiciones especiales aplicables a los acuerdos relativos al reparto de los ingresos procedentes de servicios aéreos regulares

1. La exención relativa al reparto de los ingresos procedentes de servicios aéreos regulares únicamente será aplicable en caso de que:
  - a) la transferencia de los ingresos esté destinada a compensar la pérdida que sufre el beneficiario de la misma por haber aceptado programar en una temporada determinada vuelos en horas del día o en períodos en que el tráfico es menos intenso;
  - b) la transferencia financiera sólo pueda efectuarse en una única dirección, que deberá determinarse previamente al celebrarse el acuerdo para la temporada de que se trate;

(1) DO nº L 374 de 31. 12. 1987, p. 1.

- c) la transferencia no exceda del 1 % de los ingresos de la compañía que la efectúe en la ruta de que se trate, tras la deducción del 20 % de dichos ingresos en concepto de contribución a los costes;
- d) ninguno de los socios cargue con gastos sufragados por el otro;
- e) el acuerdo no contenga disposiciones por las que se impida a una de las compañías aportar capacidades adicionales, ya sea un impedimento económico o resultante del procedimiento de adjudicación de dichas capacidades.

2. Respecto a los acuerdos relativos a varias rutas, la transferencia de los ingresos deberá determinarse ruta por ruta, y el conjunto de condiciones previstas en el apartado 1 deberán cumplirse individualmente en cada ruta (par de ciudades o, en caso de combinación de puntos, grupo de ciudades).

Los aeropuertos situados en la misma ciudad deberán ser considerados como un mismo punto.

#### Artículo 4

##### Condiciones especiales aplicables a los acuerdos relativos a las consultas sobre tarifas

1. La exención relativa a las consultas sobre tarifas únicamente será aplicable en caso de que:
  - a) el objetivo exclusivo de dichas consultas sea preparar conjuntamente propuestas relativas a los precios que habrá de pagar el público directamente a una compañía aérea participante en las consultas o a sus agentes autorizados por el transporte en concepto de pasajeros con equipaje en un servicio regular, así como las condiciones en que se aplicarán dichos precios, de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 87/601/CEE;
  - b) las consultas se refieran exclusivamente a las tarifas sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de que se trate, y no se extiendan a las capacidades a las que dichas tarifas serán aplicadas;
  - c) las tarifas objeto de consulta se apliquen por las compañías aéreas participantes sin discriminación por razón de la nacionalidad o del lugar de residencia de los pasajeros dentro de la Comunidad;
  - d) la participación en dichas consultas sea voluntaria y esté abierta a cualquier compañía aérea que realice o haya solicitado la autorización para realizar vuelos en la ruta de que se trate;
  - e) los proyectos de propuestas de precios resultantes de las consultas no sean obligatorios para los participantes, esto es, que una vez efectuadas las consultas, los participantes conserven un derecho efectivo de acción independiente, tanto para proponer la homologación de las tarifas independientemente de las otras compañías como en lo relativo a la libertad para aplicar dichas tarifas una vez homologadas;
  - f) las consultas no conduzcan a un acuerdo sobre la remuneración de los agentes u otros elementos de las tarifas objeto de discusión;

- g) cada parte informe a la Comisión de inmediato de la presentación de todas y cada una de las tarifas objeto de consulta a las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de que se trate.

2. a) La Comisión y los Estados miembros correspondientes deberán ser admitidos en calidad de observadores en las consultas sobre tarifas, tanto en las bilaterales como en las multilaterales. A tal fin, las compañías aéreas deberán notificar a los Estados miembros correspondientes y a la Comisión, al mismo tiempo que a los participantes y en ningún caso con menos de diez días de antelación, la fecha, lugar y asunto a tratar durante las consultas;

b) La notificación deberá efectuarse:

- i) en lo que se refiere a los Estados miembros correspondientes, con arreglo al procedimiento que establezcan las autoridades competentes de dichos Estados;
- ii) en lo que se refiere a la Comisión, de conformidad con los procedimientos que serán publicados periódicamente en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*;

c) Un informe completo de las consultas deberá ser presentado a la Comisión por las propias compañías aéreas implicadas o en su nombre al mismo tiempo que a los participantes, a más tardar, seis semanas después de que tuvieran lugar las consultas;

#### Artículo 5

##### Condiciones especiales aplicables a los acuerdos relativos a la asignación de períodos horarios y a la fijación de horarios

1. La exención relativa a la asignación de períodos horarios y a la fijación de los horarios únicamente será aplicable en caso de que:
  - a) las consultas relativas a la asignación de períodos horarios en los aeropuertos y a la fijación de horarios estén abiertas a todas las compañías aéreas que hayan manifestado su interés en los períodos objeto de consulta;
  - b) las normas de prioridad aplicables no estén relacionadas directa o indirectamente con la identidad, o con la nacionalidad o con una determinada categoría de servicio de la compañía aérea, y tengan en cuenta limitaciones y normas de distribución del tráfico aéreo establecidas por las autoridades nacionales o internacionales. Las citadas normas de prioridad podrán tener en cuenta igualmente los derechos adquiridos por las compañías aéreas por haber utilizado un período horario determinado en la temporada anterior correspondiente;
  - c) las normas de prioridad estén a disposición de cualquier parte interesada que las solicite;
  - d) las normas se apliquen sin discriminación. Ello significa que, con sujeción a las normas, todas las compañías aéreas tendrán igual derecho a asignaciones de períodos horarios para sus servicios.

2. a) La Comisión y los Estados miembros interesados deberán ser admitidos en calidad de observadores en las consultas multilaterales relativas a la asignación de los períodos horarios y a la fijación de horarios en los aeropuertos, que se celebren para preparar cada temporada. A tal fin, las compañías aéreas deberán notificar a los Estados miembros correspondientes y a la Comisión la fecha, el lugar y el asunto de que tratarán dichas consultas al mismo tiempo que a los participantes, pero nunca con menos de diez días de antelación;

b) la notificación deberá efectuarse:

- i) en lo que se refiere a los Estados miembros correspondientes con arreglo al procedimiento que establezcan por las autoridades competentes de dichos Estados,
- ii) en lo que se refiere a la Comisión, de conformidad con los procedimientos que serán publicados periódicamente en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

#### Artículo 6

Cada compañía aérea que desee beneficiarse de la aplicación del presente Reglamento deberá poder demostrar en cualquier momento, a petición de la Comisión, que se cumplen las condiciones previstas en los artículos 2 a 5.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 26 de julio de 1988.

*Por la Comisión*

Peter SUTHERLAND

*Miembro de la Comisión*

### TÍTULO III

#### DISPOSICIONES DIVERSAS

##### Artículo 7

Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3976/87, la Comisión podrá suprimir el beneficio de la aplicación del presente Reglamento si comprobare que, en un caso concreto, un acuerdo, decisión o práctica concertada exentos en virtud del presente Reglamento tienen, sin embargo, determinados efectos incompatibles con las condiciones previstas en el apartado 3 del artículo 85, o prohibidos por el artículo 86 del Tratado.

##### Artículo 8

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable con efecto retroactivo a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas existentes en la fecha de su entrada en vigor desde el momento en que se cumplieran las condiciones para la aplicación del presente Reglamento.

Expirará el 31 de enero de 1991.