

## REGLAMENTO (CE) Nº 1523/96 DE LA COMISIÓN

de 24 de julio de 1996

**por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 1617/93 relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto la planificación conjunta y la coordinación de horarios, la utilización conjunta de líneas, las consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros y mercancías 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 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>, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, y, en particular, su artículo 3,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes en el sector del transporte aéreo,

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

Considerando lo que sigue:

- (1) El Reglamento (CEE) nº 1617/93 de la Comisión <sup>(3)</sup>, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, declara aplicable el apartado 3 del artículo 85 del Tratado a los acuerdos entre compañías de transporte aéreo, a las decisiones de asociación de dichas empresas de transporte aéreo y a las prácticas concertadas entre tales compañías aéreas que tengan por objeto organizar consultas sobre tarifas aplicables al transporte de pasajeros, con su equipaje, y al transporte de mercancías, en servicios regulares entre aeropuertos de la Comunidad.
- (2) Son fundamentalmente dos los factores que han justificado la aprobación de un Reglamento de exención en lo relativo a las consultas de tarifas en el transporte de mercancías:
  - por un lado, la necesidad de conceder a las empresas un plazo de adaptación a la nueva situación de competencia,
  - por otro, contribuir a la aceptación general de las condiciones de «interlining», de las que se benefician tanto los transportistas como los usuarios.

(3) Por lo que respecta al primer factor, conviene observar que desde la aprobación del Reglamento (CEE) nº 3976/87, las empresas han gozado de un período de ocho años para adaptarse a un entorno más competitivo. Por su parte, el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas infracomunitarias <sup>(4)</sup>, modificado por el Acta de adhesión de Austria, de Finlandia y de Suecia, instituye la plena libertad de acceso al mercado desde el 1 de abril de 1997.

(4) Este plazo parece suficiente para adaptarse a las nuevas condiciones de funcionamiento del mercado, por lo que su prolongación ya no se justifica.

(5) Por lo que respecta al «interlining» hay que tener en cuenta lo siguiente:

— Según la información y documentación remitida por las compañías aéreas y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, los precios fijados en las consultas sobre tarifas pueden llegar a superar hasta en un 70 % a los que se practican en el mercado. La principal consecuencia de este fenómeno es que el transporte realizado en el marco de los acuerdos de interlining está sujeto a precios negociados entre los cargadores y los transportistas o sus representantes sin ninguna relación con las tarifas fijadas en las mencionadas consultas. Así pues, en algunos casos, el «interling» funciona con tarifas que se apartan en más de un 50 % de las fijadas durante las consultas.

— Asimismo, se ha podido determinar que las compañías que no participan en las consultas sobre tarifas llevan a cabo, a pesar de todo y sin problemas, actividades de transporte en el marco de los acuerdos de «interlining».

— Según la información remitida por las compañías, el porcentaje de envíos intracomunitarios sujetos a acuerdos de «interlining» ha pasado en promedio de un 30 % en diciembre de 1991 a un 11 % a finales de 1994. Para determinadas compañías, dicho porcentaje es inferior al 2 %.

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

<sup>(2)</sup> DO nº C 322 de 2. 12. 1995, p. 15.

<sup>(3)</sup> DO nº L 155 de 26. 6. 1993, p. 18.

<sup>(4)</sup> DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

- En algunos casos, estos precios tan elevados fijados en el marco de las consultas sobre tarifas, se aplican a los cargadores incluso cuando no existe un acuerdo de «interling».
  - Determinadas compañías han intentado reformar el sistema de fijación de precios en el marco de las consultas sobre tarifas introduciendo precios menos elevados, pero esta tentativa ha fracasado.
- (6) Teniendo en cuenta todo lo expuesto anteriormente, parece que las consultas sobre tarifas ya no son necesarias para contribuir a la aceptación de las condiciones generales del interlining. Dichas consultas conducen además a la fijación de tarifas elevadas en detrimento del usuario y ya no son indispensables para garantizar el funcionamiento del interlining debido, principalmente, al escaso número de acuerdos y a su carácter esencialmente bilateral.
- (7) Por consiguiente, conviene excluir del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1617/93 las consultas sobre tarifas relativas al transporte de mercancías.
- (8) Conviene prever un plazo para la modificación de los acuerdos y prácticas concertadas en cuestión,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 1617/93 quedará modificado como sigue:

- 1) El tercer guión del artículo 1 se sustituirá por el texto siguiente:
- « la celebración de consultas sobre tarifas aplicables al transporte de pasajeros, con su equipaje, en servicios regulares entre aeropuertos de la Comunidad».

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

Hecho en Bruselas, el 24 de julio de 1996.

- 2) El artículo 4 quedará modificado como sigue:
- a) El título se sustituirá por el texto siguiente:
- «Disposiciones especiales aplicables a las consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros».
- b) El apartado 1 quedará modificado como sigue:
- i) La frase preliminar se sustituirá por el texto siguiente:
- «La exención relativa a la celebración de consultas sobre tarifas de transporte de pasajeros únicamente será aplicable cuando se cumplan los siguientes requisitos».
- ii) La letra a) se sustituirá por el texto siguiente:
- «a) los participantes discuten únicamente las tarifas de transporte aéreo de pasajeros que los usuarios del transporte aéreo habrán de pagar directamente a una compañía aérea participante o a sus agentes autorizados por el pasaje, así como las condiciones relacionadas con estas tarifas. Las consultas no se refieren a las capacidades con respecto a las cuales serán aplicables dichas tarifas».
- iii) La letra c) se sustituirá por el texto siguiente:
- «c) las tarifas de transporte de pasajeros objeto de consulta son aplicadas por las compañías aéreas participantes sin discriminación por razón de la nacionalidad o el lugar de residencia de los pasajeros dentro de la Comunidad».
- iv) La letra e) se sustituirá por el texto siguiente:
- «e) las consultas no son vinculantes para los participantes, es decir, que una vez efectuadas las consultas, los participantes conservan el derecho de actuar con independencia en lo que respecta a las tarifas de transporte de pasajeros».

#### Artículo 2

Los acuerdos y las prácticas concertadas existentes podrán modificarse para ajustarse al presente Reglamento a más tardar el 30 de junio de 1997.

#### Artículo 3

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

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión