

HOTĂRÂREA CURȚII  
30 aprilie 1986\*

**Ministère public**  
**împotriva**  
**Lucas Asjes și alții, Andrew Gray și alții, Andrew Gray și alții,**  
**Jacques Maillot și alții și Léo Ludwig și alții**

(cerere pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare,  
formulată de Tribunal de police din Paris)

„Fixarea tarifelor aeriene –  
Aplicabilitatea normelor privind concurența din Tratatul CEE”

**Cauzele conexate 209/84 - 213/84**

În cauzele conexate 209/84 - 213/84,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de Tribunal de police din Paris pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

**Ministère public**

și

- (1) Lucas Asjes și alții,**
- (2) Andrew Gray și alții,**
- (3) Andrew Gray și alții,**
- (4) Jacques Maillot și alții,**
- (5) Léo Ludwig și alții,**

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolului 84 alineatul (2), a articolului 85 și a următoarelor din Tratatul CEE,

CURTEA,

constituită din domnii Mackenzie Stuart, președinte, T. Koopmans, U. Everling și K. Bahlmann, președinți de cameră, G. Bosco, O. Due, Y. Galmot, C. Kakouris și T. F. O'Higgins, judecători,

avocat general: domnul C. O. Lenz,  
grefier: domnul H. A. Rühl, administrator principal

---

\* Limba de procedură: franceza.

după examinarea observațiilor prezentate:

— în numele Jacques Maillot, pârâtul din acțiunea principală în cauzele 211, 212 și 213/84, în cadrul procedurii orale, de către Patrick Monder, avocat la Paris,

— în numele societății Nouvelles Frontieres SA, parte responsabilă civilmente în acțiunea principală în cauzele 211, 212 și 213/84, în cadrul procedurii scrise, de către Patrick Monder, avocat la Paris, și în cadrul procedurii orale de către G. Selnet, avocat la Paris,

— în numele societăților Compagnie nationale Air France și Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), părți responsabile civilmente în acțiunea principală, în cauza 212 și, respectiv, 209/84, de către domnul Edouard Marissens, avocat la Bruxelles,

— în numele Guvernului Republicii Franceze, de către domnul Gilbert Guillaume și de către doamna Sophie-Caroline de Margerie, în calitate de agent, respectiv de agent supleant,

— în numele Guvernului Republicii Italiene, de către domnul Ivo Maria Braguglia, avvocato dello Stato, în calitate de agent,

— în numele Guvernului Țărilor de Jos, în cadrul procedurii scrise, de către domnul I. Verkade, secretar general al Ministerului Afacerilor Externe, în calitate de agent, și, în cadrul procedurii orale, de către domnul M. Bos,

— în numele Guvernului Regatului Unit, în cadrul procedurii scrise, de către domnul J. R. J. Braggins, de la Treasury Solicitor's Department, în calitate de agent, și, în cadrul procedurii orale, de către domnul T. J. G. Pratt, în calitate de agent, asistat de profesorul F. Jacobs,

— în numele Comisiei Comunităților Europene, de către domnul Jean Amphoux, consilier juridic, în calitate de agent, asistat de către domnul Frédéric Grondman, funcționar olandez aflat la dispoziția Serviciului juridic al Comisiei în baza regimului de schimburi cu funcționarii naționali,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 24 septembrie 1985,

pronunță prezenta

## HOTĂRÂRE

1 Prin cinci hotărâri din 2 martie 1984, primite la Curte la 17 august 1984, Tribunal de police din Paris a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, o întrebare privind interpretarea anumitor dispoziții din tratatul amintit, pentru a-i permite să verifice compatibilitatea cu aceste dispoziții a procedurii obligatorii de omologare prevăzute în dreptul francez pentru tarifele aeriene.

2 Această întrebare a fost adresată în cadrul mai multor urmăriri penale inițiate împotriva responsabililor companiilor de navigație aeriană și ai agențiilor de voiaj, cărora li se reproșează că au practicat, încălcând articolele L 330-3, R 330-9 și R 330-15 din Codul de aviație civilă francez, tarife pentru vânzarea de bilete de transport aerian care nu au fost supuse omologării de către ministrul responsabil pentru aviația civilă sau care erau diferite de tarifele omologate.

3 La articolul L 330-3, citat anterior, se prevede că transportul aerian nu poate fi efectuat decât de întreprinderile aprobate de către ministrul responsabil pentru aviația civilă. Aceste întreprinderi trebuie, de asemenea, să transmită tarifele lor aceluiași ministru spre omologare. Articolul R 330-9 precizează elementele care trebuie furnizate în acest sens. În conformitate cu alineatul (2) din acest

articol, dispozițiile în cauză se aplică în egală măsură întreprinderilor străine. La articolul R 330-15 se prevede, ca pedeapsă pentru încălcarea acestor norme, închisoare de la zece zile la o lună și/sau o amendă de la 600 la 1 000 FF. O decizie de omologare a tarifului propus de o companie aeriană are, de asemenea, ca efect impunerea acestui tarif ca fiind obligatoriu pentru toți operatorii economici care vând biletele acestei companii, în ceea ce privește traseul care a făcut obiectul cererii de omologare.

4 Sesizat cu privire la aceste urmăriri penale, Tribunal de police din Paris ridică problema compatibilității sistemului, astfel cum reiese din dispozițiile citate anterior, cu Tratatul CEE și, în special, cu articolul 85 alineatul (1) din tratat, în măsura în care aceste dispoziții organizează, în opinia tribunalului, o concertare între companiile de transporturi aeriene care este contrară articolului citat. Tribunal de police a respins și obiecția conform căreia articolul 85 nu ar fi aplicabil sectorului transporturilor aeriene, în temeiul articolului 84 alineatul (2), considerând că această dispoziție nu vizează decât să lase organizarea unei politici comune în sectorul în cauză în sarcina unei decizii a Consiliului, fără a sustrage totuși acest sector de la aplicarea altor norme din tratat, precum articolul 85.

5 În aceste condiții, instanța națională a decis să suspende judecata și să sezeze Curtea „pentru a se hotărî cu privire la conformitatea articolelor L 330-3, R 330-9 și R 330-15 din Codul de aviație civilă francez cu norma comunitară”.

6 În conformitate cu articolul 20 din Protocolul privind statutul Curții, observațiile scrise au fost depuse de către societatea Nouvelles Frontieres SA în cauzele 212 și 213/84 și de către societățile Compagnie nationale Air France (Air France) și Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), în cauzele 212 și 209/84, aceste trei societăți fiind responsabile civilmente în acțiunea principală, precum și de către guvernul Republicii Franceze, al Republicii Italiene, al Regatului Țărilor de Jos, al Regatului Unit și de către Comisia Comunităților Europene.

7 Prin ordonanța din 26 septembrie 1984, Curtea a decis, în temeiul articolului 43 din regulamentul de procedură, să conexeze cauzele în scopul procedurii și al pronunțării hotărârii.

#### **A – Cu privire la competența Curții de a răspunde la întrebarea preliminară**

8 Air France, KLM și guvernele francez și italian au ridicat anumite obiecții în ceea ce privește competența Curții de a răspunde la întrebarea preliminară adresată de instanța națională.

9 În primul rând, Air France și KLM, susținute de guvernul francez, evidențiază că un răspuns al Curții la această întrebare este de prisos, din moment ce instanța națională a luat deja poziție, în hotărârile de trimitere, atât cu privire la aplicabilitatea articolului 85 în sectorul transporturilor aeriene, cât și cu privire la nulitatea concertărilor tarifare subiacente tarifelor la care se face referire în acțiunile principale, în conformitate cu articolul 85 alineatul (2).

10 În această privință, este necesar să se observe că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, în cadrul repartizării funcțiilor jurisdicționale între instanța națională și Curte, realizată în conformitate cu articolul 177 din tratat, instanța națională este cea care trebuie să aprecieze, în deplină cunoștință de cauză, relevanța întrebărilor de drept ridicate de litigiul cu privire la care a fost sesizată și necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe o hotărâre (a se vedea, în special, Hotărârea din 14 februarie 1980, ONPS/Damiani, 53/79, Rec., p. 273).

11 În al doilea rând, Air France și KLM susțin că există erori în descrierea legislației franceze conținută în hotărârile de trimitere, întrucât instanța națională nu a ținut cont de dispozițiile din acordurile internaționale existente în domeniu.

12 În această privință, trebuie amintit, mai întâi, că, întrucât procedura preliminară instituită prin articolul 177 nu are ca obiect interpretarea actelor cu putere de lege sau a normelor administrative naționale (a se vedea, mai recent, Hotărârea din 13 martie 1984, Prantl, 16/83, Rec., p. 1299), eventualele inexactități conținute în descrierea dispozițiilor naționale în cauză făcută în decizia sa de trimitere, de către instanța națională, nu pot avea ca efect privarea Curții de competența de a răspunde întrebării preliminare adresate de către această instanță.

13 În ceea ce privește influența pe care acordurile internaționale în materie de aviație civilă ar putea-o exercita asupra aprecierii, în privința dreptului comunitar, a dispozițiilor naționale de tipul celor vizate de instanța națională în prezentele cauze, este necesar să se observe că existența unor astfel de acorduri nu este o circumstanță care să poată priva Curtea de competența care îi aparține, în conformitate cu articolul 177 din Tratatul CEE pentru a interpreta dispozițiile relevante din dreptul comunitar.

14 În al treilea rând, Air France, KLM și guvernul italian susțin că instanța națională omite să precizeze în raport cu ce dispoziție de drept comunitar ar trebui să evalueze Curtea conformitatea legislației franceze în litigiu.

15 Este suficient să se constate, în această privință, că din lectura hotărârilor de trimitere rezultă că întrebarea este adresată în legătură cu normele din tratat în materie de concurență.

16 Prin urmare, este necesar să se respingă obiecțiile ridicate cu privire la competența Curții de a răspunde la întrebarea preliminară adresată de instanța națională în cauzele de față.

17 Cu toate acestea, întrebarea trebuie înțeleasă ca vizând să se afle dacă și în ce măsură este contrar obligațiilor impuse statelor membre în domeniul menținerii concurenței libere pe piața comună, prin articolul 5, prin articolul 3 litera f) și prin articolul 85, în special alineatul (1) din Tratatul CEE, să se aplice dispozițiile unui stat membru care instituie, în ceea ce privește tarifele pentru transportul aerian, o procedură obligatorie de omologare și care aplică sancțiuni, inclusiv în plan penal, pentru nerespectarea tarifelor astfel omologate, în cazul în care se constată că aceste tarife sunt rezultatul unui acord, al unei decizii sau al unei practici concertate contrare articolului 85, citat anterior.

## **B – Cu privire la reglementările internaționale referitoare la transporturile aeriene**

18 Pentru a situa mai bine în context juridic legislația franceză la care face referire instanța națională, guvernul francez, în observațiile sale scrise, a expus cadrul general al acordurilor internaționale existente în domeniul aviației civile. În această privință, a evocat Convenția de bază privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (Culegerea de tratate ale Organizației Națiunilor Unite, vol. 15, p. 295), precum și toate celelalte acorduri internaționale derivate din acestea.

19 În Convenția de la Chicago se prevede, la articolul 6, că „niciun serviciu aerian internațional nu poate fi operat deasupra sau pe teritoriul unui stat contractant decât cu permisiunea specială sau altă autorizare din partea statului menționat și în conformitate cu condițiile acestei permisiuni sau autorizări”. Aceasta nu conține nici o dispoziție în materie de tarife, întrucât nu s-a putut încheia un acord între statele semnatare în această privință.

20 Articolul 6, citat anterior, care consacră principiul suveranității fiecărui stat asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului său, a dus la încheierea unei rețele de acorduri bilaterale prin care statele autorizează stabilirea uneia sau mai multor linii aeriene între teritoriile lor.

21 Anumite acorduri bilaterale, stabilite după modele de aplicare generalizate, cum ar fi acordul numit „Bermude II” dintre Statele Unite ale Americii și Regatul Unit, încheiat la 13 iulie 1977, definesc itinerariile autorizate, precum și escalele în țările în cauză și prevăd ca fiecare stat semnatar să desemneze companiile aeriene autorizate să își exercite drepturile conferite prin acordul în cauză. Aceste acorduri permit tuturor companiilor aeriene autorizate să utilizeze aceste itinerarii în aceleași condiții. Aceste acorduri dispun, de asemenea, ca tarifele pentru serviciile aeriene să fie stabilite de către companiile autorizate să efectueze deservirea itinerariilor vizate de fiecare acord. Aceste tarife sunt apoi supuse aprobării autorităților statelor semnatare. În cadrul acestui tip de acord bilateral, statele semnatare indică, totuși, preferința lor ca aceste tarife să fie stabilite în comun de către companiile autorizate și, dacă este posibil, să fie negociate în cadrul Asociației Transportului Aerian Internațional (IATA).

22 IATA este o asociație de drept privat creată de companiile de transporturi aeriene în cadrul unei conferințe pe care au ținut-o la Havana în aprilie 1945. Una din activitățile sale constă în a oferi companiilor care asigură serviciul pe rute situate în aceeași regiune un cadru în care pot stabili tarife coordonate. Aceste tarife sunt apoi supuse aprobării statelor în cauză în conformitate cu cerințele diferitelor acorduri bilaterale.

23 Un sistem similar celui al acordurilor bilaterale sus-menționate pentru stabilirea tarifelor este prevăzut în Acordul multilateral privind procedura aplicabilă stabilirii tarifelor serviciilor aeriene regulate, încheiat la 10 iulie 1967 în cadrul Consiliului Europei și ratificat de unele dintre statele membre.

24 După ce a amintit cadrul internațional descris mai sus, guvernul francez a precizat că acesta este cadrul în care se situează legislația și reglementările franceze în cauză în acțiunile principale. Cu toate acestea, nu a susținut că acordurile internaționale menționate obligă statele membre care le-au semnat să nu respecte normele privind concurența din Tratatul CEE.

25 Poziția guvernului francez în această privință este împărtășită, în esență, de către celelalte părți care au depus observații în cauzele de față, care, de asemenea, au evocat cadrul internațional descris de către guvernul francez.

26 În aceste circumstanțe, acordurile internaționale menționate de către guvernul francez și de către celelalte părți nu împiedică examinarea de către Curte a întrebării adresate de instanța națională, și în raport cu dispozițiile de drept comunitar la care face referire această instanță.

### **C – Cu privire la aplicabilitatea în cazul transporturilor aeriene a normelor privind concurența din tratat**

27 Interpretată în sensul celor de mai sus, întrebarea adresată de către instanța națională solicită să se precizeze dacă dreptul comunitar impune obligații statelor membre, în conformitate cu articolul 5 din tratat, în ceea ce privește concurența în sectorul transporturilor aeriene. În acest scop, este necesar să se verifice, cu titlu introductiv, dacă normele privind concurența prevăzute în tratat sunt, în stadiul actual al dreptului comunitar, aplicabile întreprinderilor din sectorul în cauză.

28 În această privință, trebuie, în primul rând, să se ia în considerare articolul 84, prin care se încheie Titlul IV al Părții a doua din tratat, referitor la transporturi.

29 Acest articol este formulat după cum urmează:

„(1) Dispozițiile din prezentul titlu se aplică transporturilor feroviare, rutiere și celor pe căi navigabile.

(2) Consiliul, hotărând în unanimitate, poate decide dacă, în ce măsură și prin ce procedură se pot adopta dispoziții corespunzătoare pentru navigația maritimă și aeriană.”

30 În observațiile lor, societatea Nouvelles Frontieres, Guvernul Regatului Unit și Comisia susțin că acest articol nu poate exclude aplicabilitatea în sectorul transporturilor aeriene a normelor din tratat în domeniul concurenței, în special a celor de la articolul 85.

31 În această privință, fac referire la hotărârea din 4 aprilie 1974 (Comisia/Republica Franceză, Cauza 167/73, Rec., p. 359), în care Curtea a recunoscut că, departe de a exclude aplicarea tratatului în ceea ce privește tipurile de transporturi vizate la această dispoziție, la articolul 84 alineatul (2) se prevede doar că normele specifice de la titlul referitor la transporturi nu li se vor aplica automat acestora și că, prin urmare, aceste transporturi se supun, la fel ca și celelalte mijloace de transport, normelor generale ale tratatului.

32 Acestea susțin că, între normele generale ale tratatului figurează de asemenea și normele privind concurența. Prin urmare, aceste norme se pot aplica transporturilor aeriene independent de orice decizie a Consiliului în conformitate cu articolul 84 alineatul (2).

33 Varianta contrară este susținută de guvernul francez.

34 Acest guvern susține că soluția dată de Curte în hotărârea citată anterior vizează doar normele conținute în Partea a doua din tratat privind fundamentele Comunității și, prin urmare, nu poate fi transpusă normelor privind concurența, care sunt incluse în Partea a treia din tratat, referitoare la politica Comunității.

35 Este necesar să se amintească că în sensul articolului 74 care deschide titlul referitor la transporturi, „în ceea ce privește domeniul reglementat de prezentul titlu, statele membre urmăresc obiectivele tratatului în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor”.

36 Din formularea aceluiași articol rezultă că obiectivele tratatului, inclusiv cel enunțat la articolul 3 litera (f), constând în instituirea unui regim care să asigure că nu este denaturată concurența pe piața comună, sunt în egală măsură valabile pentru sectorul transporturilor.

37 În conformitate cu articolul 61 din tratat, libera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor nu este reglementată prin dispozițiile de la capitolul referitor la prestarea de servicii, ci prin cele de la titlul referitor la politica comună privind transporturile. În sectorul transporturilor, obiectivul stabilit la articolul 59 din tratat, care constă în eliminarea, în cursul perioadei de tranziție, a restricțiilor privind libertatea de a presta servicii ar fi trebuit, prin urmare, să fie atins în cadrul politicii comune definite la articolele 74 și 75.

38 Cu toate acestea, nicio altă dispoziție din tratat nu subordonează aplicarea sa în sectorul transporturilor realizării unei politici comune în acest domeniu.

39 În ceea ce privește în special normele privind concurența, trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 77, sunt compatibile cu tratatul ajutoarele „care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care corespund rambursării anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public”. O astfel de dispoziție implică în mod evident aplicarea în sectorul transporturilor independent de instituirea unei politici comune în acest sector, a normelor privind concurența din tratat, la care fac referire dispozițiile privind ajutoarele de stat.

40 Pe de altă parte, trebuie observat că, atunci când tratatul exclude anumite activități de la aplicarea normelor privind concurența, este prevăzută o derogare expresă în acest sens. Acesta este cazul producției și comercializării de produse agricole, pentru care nu se aplică normele de concurență în temeiul articolului 42, decât „în măsura determinată de Consiliu în cadrul dispozițiilor și conform procedurii prevăzute la articolul 43 alineatele (2) și (3), ținând seama de obiectivele enunțate la articolul 39”.

41 Nu există în cazul transporturilor nicio dispoziție din tratat care, în mod similar articolului 42, să excludă aplicarea normelor privind concurența sau să fie subordonată unei decizii a Consiliului.

42 Prin urmare, se poate concluziona că normele privind concurența din tratat, în special cele prevăzute la articolele 85 - 90, se aplică în sectorul transporturilor.

43 În ceea ce privește în special navigația aeriană, trebuie observat că articolul 84 din tratat nu are ca scop, după cum rezultă din formularea sa și din locul pe care îl ocupă în tratat, decât să definească domeniul de aplicare al articolului 74 și al articolelor următoare în raport cu diferitele mijloace de transport, făcându-se deosebire între, pe de o parte, transporturile feroviare, rutiere și cele pe cale navigabilă, la care se face referire la alineatul (1), și, pe de altă parte, transporturile maritime și cele aeriene, care fac obiectul alineatului (2).

44 Cu privire la alineatul (2), Curtea a precizat, în hotărârea sa din 4 aprilie 1974, citată anterior, că această dispoziție nu are ca obiect decât să excludă, cu excepția cazului în care Consiliul decide în mod contrar, aplicarea în cazul transporturilor maritime și aeriene a Titlului IV al Părții a doua din tratat referitoare la politica comună privind transporturile.

45 Prin urmare, transporturile aeriene continuă, la fel ca și alte mijloace de transport, să se supună normelor generale din tratat, inclusiv celor din domeniul concurenței.

#### **D – Cu privire la consecințele absenței, în sectorul transporturilor aeriene, a unor norme de aplicare a articolelor 85 și 86 din tratat**

46 În observațiile lor scrise, Air France și KLM, precum și guvernele francez, italian, olandez și Comisia au subliniat faptul că, în sectorul transporturilor aeriene, nu există în acest moment o reglementare astfel cum se prevede la articolul 87.

47 În aceste circumstanțe, aplicarea în acest sector a articolelor 85 și 86 intră, în opinia guvernelor francez și italian, în competența autorităților naționale vizate la articolul 88 din tratat. Aceste autorități pot, de asemenea, să stabilească, în condițiile prevăzute la articolul 85 alineatul (3), excepțiile de la interdicția prevăzută la alineatul (1).

48 Guvernul Țărilor de Jos consideră, de asemenea, că, în lipsa oricărei măsuri de aplicare a articolelor 85 și 86, autoritățile naționale, în temeiul articolului 88, precum și Comisia, în temeiul articolului 89, sunt cele care trebuie să asigure respectarea acestor dispoziții. Guvernul menționat susține că nu este posibil să se constate, în cadrul unei proceduri preliminare cum este cea de față, existența unei infracțiuni.

49 În opinia Comisiei, pe de altă parte, lipsa măsurilor de aplicare la care face referire articolul 87 nu împiedică instanțele naționale, după caz, să se pronunțe cu privire la compatibilitatea unui acord sau al unei anumite practici cu normele privind concurența, aceste norme având un efect direct.

50 Trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 87 alineatul (1), Consiliul, hotărând în unanimitate, în termen de trei ani de la intrarea în vigoare a tratatului, sau cu majoritate calificată după acest interval, „adoptă toate regulamentele sau directivele utile în vederea aplicării principiilor de la articolele 85 și 86”. După cum reiese din primul considerent al Regulamentului nr. 17 al Consiliului, din 6 februarie 1962 (JO 1962, p. 204), adoptarea unor astfel de regulamente sau directive este necesară „pentru a stabili un regim care asigură că concurența nu este denaturată pe piața comună” și pentru „a asigura aplicarea echilibrată a articolelor 85 și 86 în mod uniform în statele membre”.

51 Cu toate acestea, în ciuda unei propuneri formulate în acest sens de către Comisie (JO 1982, C 78, p. 2), până în prezent, Consiliul nu a adoptat o reglementare de acest gen aplicabilă transporturilor aeriene. De fapt, Regulamentul nr. 17 a devenit inaplicabil, în temeiul Regulamentului nr. 141 din 26 noiembrie 1962 (JO 1962, p. 2751), pentru acest sector și, prin urmare, o astfel de reglementare nu a fost adoptată decât pentru transporturile feroviare, rutiere și pe căi navigabile (a se vedea Regulamentul nr. 1017/68 din 19 iulie 1968, JO L 175, p. 1).

52 În lipsa unei reglementări precum cea prevăzută la articolul 87 din tratat, articolele 88 și 89 continuă să se aplice.

53 În conformitate cu primul dintre aceste articole, „până la intrarea în vigoare a dispozițiilor adoptate în temeiul articolului 87, autoritățile statelor membre hotărăsc cu privire la admisibilitatea înțelegerilor și cu privire la folosirea în mod abuziv a unei poziții dominante pe piața comună, în conformitate cu dreptul lor intern, cu dispozițiile articolului 85, în special ale alineatului (3) și cu cele ale articolului 86”.

54 Prin urmare, acest articol, impune „autorităților statelor membre” obligația de a aplica articolul 85, în special alineatul (3), precum și articolul 86, în condițiile în care nu a fost adoptată nicio reglementare în sensul articolului 87.

55 După cum a fost stabilit de către Curte în hotărârea sa din 30 ianuarie 1974 (BRT, 127/73, Rec., p. 51), conceptul de „autorități ale statelor membre” la care face referire articolul 88 desemnează fie autoritățile administrative responsabile, în majoritatea statelor membre, de aplicarea legislației naționale privind concurența, controlul legalității fiind exercitat de către instanțele competente, fie instanțele cărora, în alte state membre, le-a fost special încredințată aceeași misiune.

56 Astfel înțeles, conceptul de „autorități ale statelor membre” în sensul articolului 88 nu include instanțele penale care au ca misiune să asigure sancționarea încălcărilor aduse legii.

57 Din dosarul cauzelor prezente rezultă că concertările tarifare subiacente urmărilor penale la care se face referire în acțiunile principale nu fac obiectul niciunei decizii adoptate, în temeiul articolului 88, de către autoritățile competente franceze și având drept scop controlul admisibilității acestor acorduri în raport cu dispozițiile franceze în domeniul concurenței, precum și cu articolul 85 în special alineatul (3). Guvernul francez a exclus el însuși că o astfel de decizie poate fi considerată ca inclusă în decizia de omologare de care au beneficiat tarifele în cauză.

58 În ceea ce privește articolul 89, această dispoziție reglementează competențele Comisiei în perioada care precedă intrarea în vigoare a dispozițiilor vizate la articolul 87. Aceste competențe constau în capacitatea de investigare, la cererea unui stat membru sau din oficiu, „a cazurilor de posibile încălcări ale principiilor” stabilite prin articolele 85 și 86 și de a propune, în cazul în care aceasta constată o încălcare, „mijloacele corespunzătoare pentru a-i pune capăt”. Pour le cas où il ne serait pas mis fin aux infractions, le paragraphe 2 de l'article 89 donne à la Commission le pouvoir de constater l'infraction « par une décision motivée » qui peut faire l'objet d'une



publication, et d'autoriser les États membres « à prendre les mesures nécessaires, dont elle définit les conditions et les modalités pour remédier à la situation ». În cazul în care nu se pune capăt acestor infracțiuni, articolul 89 alineatul (2) conferă Comisiei capacitatea de a constata încălcarea „printr-o decizie motivată” care poate face obiectul publicării, și de a autoriza statele membre, să ia măsurile necesare pentru remedierea situației, ale căror condiții și modalități sunt definite de către aceasta”.

59 Cu toate acestea, Comisia nu a susținut că ar fi exercitat, în ceea ce privește concertările tarifare în cauză, competențele care îi sunt conferite prin articolul 89, în special cea vizată la alineatul (2) al acestui articol, de a constata, prin decizie motivată, existența unei încălcări a articolului 85.

60 În aceste circumstanțe, este important să se afle dacă, în lipsa unei reglementări sau a unei directive, adoptate de Consiliu în baza articolului 87, aplicabilă sectorului transporturilor aeriene, o instanță națională, care nu este una dintre autoritățile statelor membre la care face referire articolul 88, are totuși competența de a constata că, în cadrul unor litigii de tipul celor din acțiunile principale, o concertare tarifară între companiile aeriene contravine articolului 85, cu toate că o astfel de concertare nu a făcut obiectul unei decizii adoptate în temeiul articolului 88 de către autoritățile naționale competente și nici al unei decizii adoptate de Comisie în aplicarea articolului 89, în special a alineatului (2).

61 În această privință, trebuie amintit că, după cum a fost stabilit de către Curte în hotărârea sa din 6 aprilie 1962 (Bosch, 13/61, Rec., p. 91), „articolele 88 și 89 nu pot să asigure o aplicare completă și integrală a articolului 85, astfel încât existența lor să permită să se concluzioneze că, de la data intrării în vigoare a tratatului, articolul 85 și-ar fi produs pe deplin efectele”.

62 În realitate, la articolul 88 nu se prevede adoptarea unei decizii de către autoritățile naționale cu privire la admisibilitatea unor înțelegeri decât în cazul în care acestea din urmă sunt supuse aprobării lor în cadrul dreptului în vigoare în țările acestora în domeniul concurenței. Pe de altă parte, în conformitate cu articolul 89, Comisia, cu toate că este abilitată să constate eventualele încălcări ale articolelor 85 și 86, nu are competența de a acorda declarații de exceptare în sensul articolului 85 alineatul (3).

63 În aceste condiții, faptul că o înțelegere poate să intre în domeniul de aplicare a articolului 85 nu este suficient pentru ca aceasta să fie considerată imediat ca interzisă de alineatul (1) al acestui articol și, prin urmare, nulă de drept în termenii alineatului (2) al aceluiași articol.

64 O astfel de concluzie ar fi în fapt contrară principiului general al securității juridice – normă de drept care, după cum a fost recunoscut de către Curte în hotărârea sa din 6 aprilie 1962, citată anterior, trebuie respectată în aplicarea tratatului – din moment ce ar avea ca efect interzicerea și nulitatea de drept a anumitor acorduri, înainte chiar de a fi posibil să se constate dacă articolul 85 se aplică în întregime acestor acorduri.

65 Pe de altă parte, trebuie admis că, după cum a fost precizat de către Curte în hotărârea sa din 6 aprilie 1962, până la intrarea în vigoare a unui regulament sau a unei directive de aplicare a articolelor 85 și 86 în sensul articolului 87, interdicția la care face referire articolul 85 alineatul (1), precum și nulitatea de drept la care face referire alineatul (2) al aceluiași articol nu se aplică decât în privința acordurilor și deciziilor considerate de autoritățile statelor membre în baza articolului 88 ca intrând sub incidența articolului 85 alineatul (1), și nu pot fi exceptate de la interdicție în sensul alineatului (3) al aceluiași articol, sau în privința cărora Comisia a făcut constatarea prevăzută la articolul 89 alineatul (2).

66 Cu toate acestea, Comisia susține că principiile care rezultă din hotărârea din 6 aprilie 1962, citată anterior, nu pot fi extinse asupra înțelegerilor din domeniul transporturilor aeriene. În fapt, în

opinia Comisiei, circumstanțele acestei hotărâri, cum ar fi faptul că este vorba despre acorduri încheiate înainte de intrarea în vigoare a tratatului și care sunt notificabile în temeiul articolului 5 din Regulamentul nr. 17, precum și existența regulamentului menționat în perioada în care a fost audiată această cauză nu se regăsesc în ceea ce privește înțelegerile din sectorul în cauză.

67 Aceste argumente nu pot fi reținute. Regulile stabilite în hotărârea din 6 aprilie 1962, citată anterior, rămân valabile, atâta timp cât nu au fost adoptate niciun regulament și nicio directivă prevăzute la articolul 87 și, în consecință, nu a fost instituită nicio procedură pentru aplicarea articolului 85 alineatul (3).

68 Prin urmare, este necesar să se concluzioneze că, în lipsa unei decizii adoptate, în temeiul articolului 88, de către autoritățile naționale competente, care să constate că o anumită concertare tarifară între companiile aeriene este interzisă prin articolul 85 alineatul (1) și nu se poate sustrage de la această interdicție în conformitate cu articolul 85 alineatul (3), sau în lipsa unei decizii adoptate de Comisie, în temeiul articolului 89 alineatul (2), având ca obiect constatarea, în raport cu o astfel de concertare, a existenței unei încălcări a articolului 85 alineatul (1), o instanță națională de tipul celei care a sesizat Curtea în cauzele de față nu este abilitată să constate independent incompatibilitatea concertării tarifare în cauză cu articolul 85 alineatul (1).

69 Cu toate acestea, trebuie precizat că, până la adoptarea unei reglementări cum este cea prevăzută la articolul 87, aplicabilă sectorului în cauză, în cazul în care are loc o constatare de acest tip, fie la inițiativa autorităților naționale, în temeiul articolului 88, fie a Comisiei, în aplicarea articolului 89 alineatul (2), instanțele naționale trebuie să tragă toate concluziile și să stabilească, în special, în temeiul articolului 85 alineatul (2), nulitatea de drept a concertărilor tarifare care fac obiectul constatării menționate.

#### **E - Cu privire la compatibilitatea cu dreptul comunitar a unei proceduri naționale de omologare a tarifelor aeriene**

70 În continuare, este necesar să se analizeze întrebarea dacă și în ce măsură este contrar obligațiilor impuse statelor membre în temeiul articolului 5 din Tratatul CEE, coroborat cu articolul 3 litera (f) și articolul 85, să se aplice dispoziții naționale de tipul celor la care face referire instanța națională, care prescriu, în ceea ce privește tarifele pentru transportul aerian, o procedură obligatorie de omologare și care aplică sancțiuni, inclusiv în plan penal, pentru nerespectarea tarifelor astfel omologate, în cazul în care, în lipsa unei reglementări sau directive în sensul articolului 87 din tratatul menționat, se constată, în formele și în conformitate cu procedurile menționate la articolul 88 sau la articolul 89 alineatul (2), că aceste tarife sunt rezultatul unui acord, al unei decizii a unei asociații de întreprinderi sau al unei practici concertate contrare articolului 85, citat anterior.

71 Trebuie amintit că, după cum rezultă din jurisprudența constantă, deși este adevărat că articolele 85 și 86 din tratat se referă la comportamentul întreprinderilor, și nu la măsurile legislative sau de reglementare ale statelor membre, nu este mai puțin adevărat faptul că tratatul impune acestora să nu adopte sau să nu mențină în vigoare măsuri care ar putea elimina efectul util al acestor dispoziții (hotărârea din 16 noiembrie 1977, Inno, 13/77, Rec., p 2115).

72 Aceasta este cazul în special dacă un stat membru impune sau favorizează încheierea unor înțelegeri contrare articolului 85 sau consolidează efectele acestora.

73 În opinia Air France, KLM și a guvernului francez, concertările tarifare între companiile aeriene nu se datorează existenței unei proceduri obligatorii de omologare a tarifelor, cum este cea în

vigoare în Franța, ci depind de deciziile adoptate independent de companiile din diferite state, în cadrul IATA sau într-un cadru similar.

74 Pe de altă parte, pentru Guvernul Regatului Unit și pentru Comisie, cu toate că dispozițiile naționale privind omologarea tarifelor aeriene nu constituie, în sine, o măsură care să oblige întreprinderile să se sustragă de la obligațiile care decurg din articolul 85, situația ar fi diferită dacă autoritățile naționale ar cere companiilor să le transmită numai tarifele agreeate între ele, de exemplu în cadrul IATA, și ar refuza omologarea tarifelor prezentate independent.

75 În acest sens, trebuie observat că aprecierea în ceea ce privește dreptul comunitar a aplicării dispozițiilor naționale de tipul celor vizate de instanța națională trebuie să se facă ținând cont de natura tarifelor care fac obiectul omologării și de compatibilitatea lor cu dreptul comunitar.

76 În cazul în care concertările prin care au fost stabilite tarifele aeriene au făcut obiectul unei decizii a autorităților naționale competente, în sensul articolului 88, sau a Comisiei în sensul articolului 89 alineatul (2), de constatare a incompatibilității concertărilor menționate cu articolul 85, omologarea unor astfel de tarife și consolidarea, astfel, a efectelor lor este contrară obligațiilor care le revin statelor membre în domeniul concurenței.

77 Prin urmare, este necesar să se răspundă la întrebarea adresată de instanța națională că este contrar obligațiilor impuse statelor membre prin articolul 5, din Tratatul CEE, coroborat cu articolul 3 litera (f) și articolul 85 în special alineatul (1) din tratat, să se omologheze tarife aeriene și astfel să se consolideze efectele acestora, în cazul în care, în lipsa unei reglementări adoptate de Consiliu în baza articolului 87, se constată, în formele și în conformitate cu procedurile indicate la articolul 88 sau la articolul 89 alineatul (2), că aceste tarife sunt rezultatul unui acord, al unei decizii a unei asociații de întreprinderi sau al unei practici concertate contrare articolului 85.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

78 Cheltuielile efectuate de guvernele francez, italian, olandez, și al Regatului Unit, precum și de către Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile în acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

### **CURTEA,**

pronunțându-se cu privire la întrebarea care i-a fost adresată de Tribunal de police din Paris prin hotărârea din 2 martie 1984, hotărăște:

**Este contrar obligațiilor impuse statelor membre prin articolul 5 din Tratatul CEE, coroborat cu articolul 3 litera (f) și cu articolul 85 în special alineatul (1) din tratat, să se omologheze tarife aeriene și să le consolideze astfel efectele, în cazul în care, în lipsa unei reglementări adoptate de Consiliu în baza articolului 87, se constată, în formele și în conformitate cu procedurile indicate la articolul 88 sau la articolul 89 alineatul (2), că aceste tarife sunt rezultatul unui acord, al unei decizii ale unei asociații de întreprinderi sau al unei practici concertate contrare articolului 85.**

Mackenzie Stuart  
Bosco Due

Koopmans  
Galmot

Everling  
Kakouris

Bahlmann  
O'Higgins

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 30 aprilie 1986.

Grefier  
P. Heim

Președinte  
A. J. Mackenzie Stuart