

61986J0066

Hotărârea Curții  
din 11 aprilie 1989

Ahmed Saeed Flugreisen și Silver Line Reisebüro GmbH  
împotriva  
Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V.

(cerere pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare, formulată de Bundesgerichtshof)

„Concurență – Tarife aeriene”

Cauza 66/86

Limba de procedură: germana.

În cauza 66/86,

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

1) Ahmed Saeed Flugreisen

2) Silver Line Reisebüro GmbH

și

Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V. (asociație de luptă împotriva concurenței neloiale),

unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolului 5 paragraful al doilea, a articolelor 85, 86, 88, 89 și 90 din Tratatul CEE,

CURTEA,

compusă din domnii O. Due, președinte, T. Koopmans, R. Joliet, T. F. O'Higgins și F. Grévisse, președinți de cameră, Sir Gordon Slynn, domnii G. F. Mancini, C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, M. Díez de Velasco și M. Zuleeg, judecători,

avocat general: domnul C. O. Lenz

grefier: domnul H. A. Rühl, administrator principal

după examinarea observațiilor prezentate:

– pentru Ahmed Saeed Flugreisen și Silver Line Reisebüro GmbH, reclamante în acțiunea principală, de Dr H. Kroitzsch, avocat în baroul din Karlsruhe;

– pentru Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V., pârâtă în acțiunea principală, de Dr R. Friedrich, avocat în baroul din Karlsruhe;

– pentru Regatul Unit, de M. Richards, în calitate de agent, asistat de domnul D. Donaldson, QC, în procedura orală;

– pentru Comisia Comunităților Europene, de domnii B. van der Esch și B. Jansen, membri ai serviciului său juridic, în calitate de agenți;

având în vedere raportul de ședință și în urma procedurilor orale din 6 mai 1987, din 17 martie 1988 și din 15 noiembrie 1988,

după ascultarea concluziilor avocatului general prezentate în ședințele din 28 aprilie 1988 și din 17 ianuarie 1989,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin ordonanța din 30 ianuarie 1986, primită la Curte la 6 martie 1986, Bundesgerichtshof adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, trei întrebări cu privire la interpretarea articolelor 5, 85, 86, 88, 89 și 90 din tratat, pentru a evalua compatibilitatea cu aceste dispoziții a anumitor practici de stabilire a tarifelor aplicabile transporturilor aeriene de pasageri pe curse regulate.

2 Aceste întrebări au fost ridicate în cadrul unui litigiu între Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V., asociație germană având ca obiect lupta împotriva concurenței neloiale (denumită în continuare „Zentrale”), două agenții de turism care au obținut de la companii aeriene sau agenții de turism înființate în alt stat bilete de avion exprimate în moneda statului membru respectiv. Aceste bilete menționează un loc de îmbarcare situat în statul din urmă, în timp ce pasagerii care au cumpărat aceste bilete s-au îmbarcat de fapt într-un aeroport german în care avionul de linie are escală. Prin vânzarea acestor bilete, cele două agenții de voiaj germane au încălcat articolul 21 paragraful al doilea a treia teză din Luftverkehrsgesetz (Legea germană privind transporturile aeriene), care interzice practicarea, pe teritoriul german, de tarife aeriene neomologate de ministrul federal competent. De asemenea, în plus, acestea au săvârșit acte de concurență neloială, în condițiile în care biletele de avion pe care le-au vândut au fost inferioare tarifelor omologate practicate de concurență.

3 Tribunalele de primă instanță și de apel au primit cererea transmisă de Zentrale și au interzis agențiilor de voiaj să continue să vândă biletele care fac obiectul litigiului, în caz contrar fiind obligate la plata de penalități. Sesizat cu o cerere de „apel”, Bundesgerichtshof a considerat că a fost contrar dispozițiilor legislației germane comportamentul reproșat agențiilor de voiaj. Cu toate acestea, a dorit să afle și dacă aceste dispoziții nu se opun dreptului comunitar, în special normelor din tratat privind concurența.

4 În aceste condiții, Bundesgerichtshof a hotărât să suspende judecata pentru a adresa Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Acordurile bilaterale sau multilaterale cu privire la tarifele aplicabile pentru zborurile de linie regulată (de exemplu, rezoluțiile de IATA), la care sunt părți una sau mai multe companii de transport aerian ale căror sedii se află într-un stat membru al CEE sunt nule de drept în conformitate cu articolul 85 paragraful al doilea din tratat, ca urmare a încălcării articolului 85 primul paragraf din Tratatul CEE, chiar dacă nici autoritatea competentă a statului membru respectiv (articolul 88 din Tratatul CEE), nici a Comisiei (articolul 89 din

Tratatul CEE) nu au constatat incompatibilitatea acestora cu dispozițiile articolului 85 din Tratatul CEE?

2) Aplicarea exclusivă a unor astfel de tarife asupra zborurilor de linie regulate constituie un abuz de poziție dominantă pe piața comună în sensul articolului 86 din Tratatul CEE?

3) Omologarea unor astfel de tarife de către autoritatea de tutelă dintr-un stat membru este incompatibilă cu articolul 5 paragraful al doilea și cu articolul 90 alineatul (1) din Tratatul CEE și, prin urmare, nul de plin drept, chiar și în cazul în care Comisia nu a avut obiecții față de această omologare [articolul 90 alineatul (3) din Tratatul CEE]?”

5 Trebuie amintit că în cursul procedurii scrise în cauza de față, Curtea a emis hotărârea din 30 aprilie 1986, Asjes (209-213/84 Rec., 1986, p. 1457), conform căreia, în absența unei reglementări privind aplicarea articolului 85 din tratat asupra transporturilor aeriene, care să fie adoptată de Consiliu în conformitate cu articolul 87, interdicția vizată la articolul 85 alineatul (1) și nulitatea de drept menționată la alineatul (2) s-ar putea aplica doar acordurilor între întreprinderi și decizii ale asociațiilor de întreprinderi luate în considerare de către autoritățile din statele membre pe baza articolului 88 alineatul din Tratatul de drept care intră sub incidența interdicției de articolul 85, alineatul 1, și care nu se supun, de scutire în conformitate cu alineatul 3 al aceluiași articol, sau față de care Comisia ar trebui să decidă la care se face referire Articolul 89, alineatul 2. Rezultă că, în lipsa normelor de punere în aplicare în domeniul transportului aerian, dispozițiile tranzitorii de la articolele 88 și 89 se aplică în continuare.

6 După o primă audiere în acest caz, Consiliul a adoptat, la 14 decembrie 1987, o serie de acte privind, printre altele, aplicarea normelor de concurență în cazul companiilor de transport aerian. Ținând cont de această evoluție, Curtea a redeschis dezbaterile dintre părți pentru a le permite acestora să ia o poziție cu privire la impactul acestor noi norme asupra răspunsurilor date instanței naționale.

7 Pe baza normelor astfel stabilite de Consiliu, Comisia a adoptat, la 26 iulie 1988, regulamentele de aplicare a articolului 85 alineatul (3) din tratat privind anumite categorii de acorduri între întreprinderi, decizii ale asociațiilor de întreprinderi și practicile concertate.

8 Pentru o prezentare mai detaliată a faptelor din acțiunea principală, a reglementărilor naționale aplicabile, precum și a observațiilor prezentate Curții, se face trimitere la raportul de ședință. Aceste elemente din dosar nu sunt reluate în cele ce urmează decât în măsura în care acest lucru este necesar pentru raționamentul Curții.

9 În vederea evaluării relevanței noilor norme de aplicare a dreptului concurenței asupra transporturilor aeriene pentru a soluționa problemele ridicate de întrebările preliminare, trebuie verificat mai întâi conținutul acestor norme, a căror conformitate cu tratatul nu reprezintă obiectul cauzei de față. În continuare, este necesar să examineze separat cele două subiecte vizate de aceste întrebări, respectiv acordurile bilaterale sau multilaterale încheiate de companiile aeriene, pe de o parte, și omologarea tarifelor care rezultă din astfel de acorduri de către autoritățile de aviație, pe de altă parte. Acest considerent a făcut ca în repetate rânduri Curtea să adreseze întrebări privind interpretarea articolelor 85 (prima întrebare) și 86 (a doua întrebare), care se referă la conduita companiilor, apoi privind articolele 5 și 90 (a treia întrebare), care vizează în special rolul autorităților publice.

a) Cu privire la noile norme

Actele adoptate de Consiliu la 14 decembrie 1987 sunt următoarele: Regulamentul nr. 3975/87 de stabilire a procedurii de aplicare a normelor de concurență întreprinderilor din sectorul transporturilor aeriene (JO L 374, p. 1), Regulamentul nr. 3976/87 de aplicare a articolului 85 alineatul (3) din tratat anumitor categorii de înțelegeri și practici concertate în sectorul transporturilor aeriene (JO L 374, p. 9), Directiva nr. 87/601/CEE privind tarifele serviciilor aeriene regulate între statele membre (JO L 374, p. 12) și Decizia nr. 87/602/CEE, privind împărțirea capacității locurilor între operatorii de transport aerian pe serviciile aeriene regulate între statele membre și accesul operatorilor de transport aerian la legăturile serviciilor aeriene regulate între statele membre (JO L 374, p. 19).

11 Această măsură în ansamblul său nu se aplică decât transporturilor aeriene internaționale între aeroporturile Comunității (articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 3975/87; articolul 1 du Regulamentul nr. 3976/87; articolul 1 primul paragraf din Directiva 87/601; articolul 1 din Decizia 87/602). Transporturile aeriene dintre aeroporturile din același stat membru și cele dintre un stat membru și țările terțe sunt, prin urmare, excluse de la noile norme.

12 Regulamentul nr. 3975/87, citat anterior, stabilește modalitățile de aplicare a normelor privind concurența din tratat definite pentru sectorul delimitat. Conform preambulului, scopul său este de a oferi Comisiei mijloacele pentru a investiga presupusele cazuri de încălcare a articolelor 85 și 86 în acest sector, precum și puterea de a lua decizii sau de a impune sancțiuni corespunzătoare pentru a pune capăt infracțiunilor constatate. Articolele 8-18 din regulamentul conțin un anumit număr de dispoziții referitoare la anchetele care urmează a fi desfășurate de Comisie, la colaborarea între această instituție și autoritățile din statele membre, la amenzi și sancțiunile care pot fi impuse, precum și la procedura de urmat.

13 Aplicarea articolului 85 alineatul (3) de către Comisie face obiectul articolelor 5 și 7 din regulamentul, care prevăd în acest scop o procedură specială, denumită „procedura opoziției”. Întreprinderile și asociațiile de întreprinderi care doresc să beneficieze de o scutire în temeiul acestei prevederi a tratatului, trebuie să trimită o cerere Comisiei, care, după ce stabilește că cererea este admisibilă, că este însoțită de toate dovezile necesare, că nicio procedură de încălcare nu a fost instituită împotriva acordului, deciziei sau practicii concertate în cauză, publică un rezumat al cererii în *Jurnalul Oficial*. Scutirea se consideră acordată în termen de 90 zile de la publicarea în *Jurnalul Oficial*, cu excepția cazului în care Comisia nu notifică, în această perioadă, că există îndoieli cu privire la posibilitatea acordării scutirii. Scutirea astfel acordată, și care are un efect retroactiv, este valabilă timp de șase ani de la publicarea în *Jurnalul Oficial*. Cu toate acestea, Comisia poate decide, după trecerea celor 90 de zile, dar înainte de expirarea perioadei de șase ani, că nu sunt îndeplinite condițiilor de aplicare de la articolul 85 alineatul (3) și că interdicția de la alineatul (1) al acestui articol se aplică. În unele cazuri, definite de regulamentul (articolul 5 alineatul (3) paragraful al doilea), această decizie poate fi retroactivă.

14 Regulamentul nr. 3976/87, citat anterior, împuternicește Comisia să declare prin regulamentul și în conformitate cu articolul 85 alineatul (3) că interdicția de la alineatul (1) al prezentului articol nu se aplică anumitor categorii de acorduri, decizii și practici concertate, categorii definite prin regulamentul [articolul 2, alineatul (2)]. Conform preambulului său, regulamentul se bazează pe ideea că sectorul transporturilor aeriene este reglementat, în acest moment, de o rețea de acorduri internaționale, acorduri bilaterale între state și acorduri bilaterale și multilaterale între operatorii de transport aerian și că modificările ce trebuie aduse sistemului pentru creșterea concurenței trebuie să fie progresive, pentru a permite sectorului în cauză să se adapteze.

15 Comisia s-a folosit de competențele sale pentru a adopta regulamentele nr. 2671, 2672 și 2673/88 din 26 iulie 1988 (JO L 239, p. 9, 13 și 17). Aceste regulamente acordă exceptări pe categorii, în conformitate cu Regulamentul nr. 3976/87, acelor categorii de acorduri, decizii și practici concertate care urmăresc, pe de o parte, planificarea comună și coordonarea capacităților, împărțirea veniturilor, consultările tarifare asupra serviciilor aeriene regulate și împărțirea nișelor în aeroporturi, respectiv, pe de altă parte, sistemele de rezervări pentru serviciile de transport aerian și, în cele din urmă, serviciile de asistență la sol.

16 În ceea ce privește tarifele pentru serviciile aeriene regulate, Directiva 87/601 a Consiliului, citată anterior, are ca obiect stabilirea unor norme comune pentru definirea criteriilor de aprobare a tarifelor aeriene de către autoritățile aeronautice din statele membre, și pentru a stabili procedurile de transmitere a tarifelor propuse de transportatorii aerieni. Din al cincilea considerent al directivei rezultă ca aceasta se bazează pe ideea că transportatorii aerieni ar trebui să aibă libertatea de a propune tarife, fie individual, fie după consultarea altor transportatori, în special pentru a stabili termenii acordurilor de interlinie, date fiind beneficiile conferite de acestea. Directiva prevede aprobarea automată a tarifelor reduse sau extrem de reduse care îndeplinesc condițiile prevăzute de articolul 5.

17 În plus față de scutirea de la organizarea de consultări în vederea pregătirii comune a propunerilor cu privire la tarifele comune, Regulamentul nr. 2671/88 al Comisiei, citat anterior, definește condițiile în care consultările tarifare în cauză pot beneficia de scutire. În special, consultările nu ar trebui să conducă la acorduri tarifare, iar propunerile care ar putea eventual rezulta nu ar trebui să se creeze obligații pentru participanți, care își păstrează libertatea de a propune tarife diferite și de a aplica astfel de rate, odată aprobate [articolul 4 alineatul (1) literele a), e) și f)].

18 Aplicarea normelor privind concurența din tratat asupra acordurilor vizate de instanța națională trebuie examinată avându-se în vedere ansamblul acestor dispoziții.

#### b) Cu privire la articolul 85

19 Întrebările preliminare se referă la acordurile încheiate între doi sau mai mulți transportatori aerieni în vederea stabilirii tarifelor pentru o anumită linie, sau pentru anumite linii, pentru zborurile regulate. În primul rând, trebuie remarcat faptul că astfel de acorduri constituie înțelegeri care constau în stabilirea în mod direct sau indirect a prețurilor de cumpărare sau de vânzare a unei anumite tranzacții, în sensul articolului 85 alineatul (1) litera a) din tratat. Ele pot avea ca efect chiar eliminarea, în întregime, pe liniile pe care le acoperă, a oricărei concurențe în materie de prețuri între diferitele companii de transport aerian de pasageri.

20 Cu toate acestea, după cum a fost stabilit de către Curte în hotărârea din 30 aprilie 1986, citată anterior, sancțiunea nulității, prevăzută de articolul 85 alineatul (2) din tratat nu se poate aplica acordurilor referitoare la prețuri, vizate de alineatul (1) al acestei dispoziții, decât după intrarea în vigoare a normelor comunitare adoptate, pe baza articolului 87, pentru a organiza competențele Comisiei de a acorda scutiri în conformitate cu articolul 85 alineatul (3) și pentru a conduce la politica privind concurența vizată de tratat, sub rezerva aplicării articolelor 88 și 89.

21 După cum a fost menționat mai sus, normele comunitare adoptate în domeniul navigației aeriene nu se aplică decât transporturilor aeriene internaționale între aeroporturile Comunității. Se poate deduce că transporturile aeriene interne și cele cu aeroporturile din

țările terțe se supun în continuare dispozițiilor tranzitorii prevăzute de articolele 88 și 89 și că, în acest sens, sistemul descris în hotărârea din 30 aprilie 1986 continuă să se aplice.

22 Prin urmare, trebuie examinat rolul pe sancțiunea nulității îl poate juca în ceea ce privește acordurile care intră sub incidența noilor norme adoptate de Consiliu, respectiv cele referitoare la tarifele zborurilor regulate între aeroporturile din diferite state membre.

23 În acest sens, trebuie observat, mai întâi, că astfel de acorduri nu pot beneficia de scutirea de categorie pe baza reglementărilor Comisiei, această posibilitate nemaifiind oferită de Regulamentul nr. 3976/87 al Consiliului. Prin urmare, Regulamentul nr. 2671/88 al Comisiei prevede în mod expres, la articolul 4 alineatul (1) litera f), că scutirea acordată pentru categoria acordurilor privind organizarea de consultări tarifare se aplică numai în măsura în care aceste consultări nu conduc la un acord referitor la remunerarea agenților sau „alte componente ale tarifelor, care fac obiectul discuției”.

24 Din aceste considerente rezultă că acordurilor tarifare referitoare la zborurile internaționale intracomunitare li se aplică, de plin drept, sancțiunea nulității, prevăzută de articolul 85 alineatul (2), sub rezerva, totuși, a aplicării articolului 5 din Regulamentul nr. 3975/87 al Consiliului, în ceea ce privește procedura opoziției.

25 Este posibil, în fapt, ca o întreprindere de transport aerian să considere că un acord asupra tarifelor face parte dintr-un acord mai larg, care poate beneficia, date fiind efectele sale pozitive economice, de o scutire individuală în temeiul articolului 85 alineatul (3) și ca această întreprindere să adreseze o cerere în acest sens Comisiei, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 3975/87. În cadrul procedurii stabilite la alineatele (2)-(4) din această dispoziție, acordul poate beneficia de scutirea solicitată, în cazul în care termenul de 90 de zile de la publicarea în *Jurnalul Oficial* este depășit fără a exista îndoieli din partea Comisiei în ceea ce privește conformarea acordului cu cerințele prevăzute de articolul 85 alineatul (3).

26 Prin urmare, sancțiunea nulității nu se poate aplica decât în una din următoarele trei ipoteze:

- nu a fost adresată Comisiei nicio cerere în temeiul articolului 5;
- cererea a determinat o reacție negativă din partea Comisiei, în termenul de 90 de zile menționat anterior;
- termenul-limită a fost depășit fără niciun răspuns din partea Comisiei, dar perioada de valabilitate a scutirii, de șase ani, a expirat, sau Comisia a retras, în cursul aceleiași perioade, scutirea.

27 Este adevărat că poate fi dificil să se determine dacă un acord între două companii aeriene referitor la zborurile regulate pe o anumită linie trebuie să fie considerat ca un acord privind prețurile, interzis de articolul 85, sau privind doar consultările tarifare acceptate de Directiva 87/601 a Consiliului și exceptate de la aplicarea articolului 85, alineatul (1) prin Regulamentul nr. 2671/88 al Comisiei. Cu toate acestea, dispozițiile din regulamentul amintit includ anumite elemente care pot servi ca orientare în acest sens. Astfel, în conformitate cu articolul 4 din acest regulament, consultările trebuie să aibă drept unic scop pregătirea în comun a propunerilor privind tarifele aeriene, care nu pot fi obligatorii pentru participanți, aceștia păstrându-și dreptul de a propune tarife diferite autorităților aeronautice responsabile

și dreptul de a pune în aplicare astfel de tarife, odată aprobate. Consultările trebuie, de asemenea, să fie deschise pentru orice companie aeriană interesată de linia în cauză.

28 Trebuie adăugat că, în cazul tarifelor pentru zborurile regulate la care face referire noua reglementare, respectiv zborurile internaționale între aeroporturile Comunității, există întotdeauna posibilitatea ca acordurile sau deciziile asociațiilor în cauză să afecteze comerțul dintre statele membre.

29 În ceea ce privește aplicarea articolului 85, răspunsul care trebuie adresat instanței naționale este că acordurile bilaterale sau multilaterale privind tarifele aplicabile pentru zborurilor regulate sunt nule de plin drept, în conformitate cu articolul 85 alineatul (2):

– în cazul tarifelor aplicabile zborurilor între aeroporturile dintr-un singur stat membru sau între un astfel de aeroport și unul dintr-o țară terță: fie atunci când autoritățile din statul membru în care are sediul una dintre companiile aeriene în cauză, fie Comisia, în conformitate cu articolele 88 și 89, au constatat incompatibilitatea acordului cu articolul 85;

– în cazul tarifelor aplicabile zborurilor internaționale între aeroporturile Comunității: atunci când nicio cerere de scutire a acordului de la interdicția prevăzută de articolul 85 alineatul (1) nu a fost prezentată Comisiei, în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul nr. 3975/87, sau atunci când o astfel de cerere a fost prezentată, dar a determinat o reacție negativă din partea Comisiei, în termen de 90 zile de la publicarea în *Jurnalul oficial*, sau, mai mult, atunci când perioada de 90 de zile a fost depășită fără niciun răspuns din partea Comisiei, dar perioada de valabilitate a scutirii, de șase ani, prevăzută de același articol 5, a expirat, sau atunci când Comisia, în decursul aceleiași perioade, a retras scutirea acordată.

c) Cu privire la articolul 86

30 Prima problemă care trebuie examinată este dacă, pentru aplicarea articolului 86, trebuie să se realizeze aceeași distincție care a fost utilizată în ceea ce privește aplicarea articolului 85, respectiv între zborurile internaționale între aeroporturile din statele membre și alte zboruri.

31 Comisia și Guvernul Regatului Unit au propus un răspuns afirmativ la această întrebare. Acestea au argumentat că, în absența dispozițiilor de aplicare necesare pentru implementarea sistematică a articolului 86 alineatul, la fel ca în cazul articolului 85, abuzurile de poziție dominantă nu pot fi urmărite decât prin intermediul articolelor 88 și 89 din tratat. În acest scop, se bazează pe termenii acestor ultime două dispoziții, care nu fac distincție între articolele 85 și 86, și nici între natura evaluărilor care trebuie efectuate cu privire la conduita anticompetitivă a întreprinderilor, evaluări foarte similare în ambele cazuri.

32 Acest argument nu poate fi acceptat. Într-adevăr, aplicarea în continuare a normelor tranzitorii în conformitate cu articolele 88 și 89 își găsește justificarea în faptul că acordurile, deciziile și practicile concertate vizate de articolul 85 alineatul (1) pot beneficia de scutire, în conformitate cu alineatul (3) al acestui articol, și că politicile privind concurența sunt elaborate cu ajutorul alegerilor făcute de către instituțiile stabilite ca fiind competente, în temeiul normelor de aplicare adoptate pe baza articolului 87, cu acordarea sau respingerea unor astfel de scutiri. Pe de altă parte, abuzul de poziție dominantă nu poate primi nicio scutire, indiferent de tipul acesteia; un astfel de abuz este pur și simplu interzis prin tratat și este responsabilitatea, după caz, a autorităților naționale competente sau a Comisiei de a determina consecințele unei astfel de interdicții, în limitele competențelor acestora.

33 Prin urmare, se poate concluziona că interdicția prevăzută de articolul 86 din tratat se aplică întregului sector al navigației aeriene.

34 A doua problemă ridicată de cea de-a doua întrebare preliminară este dacă aplicarea unui tarif poate, în principiu, să constituie un abuz de poziție dominantă atunci când este rezultatul unei concertări între două întreprinderi, care, ca atare, intră sub incidența interdicției prevăzute de articolul 85 alineatul (1).

35 În acest sens, trebuie amintit faptul că, în conformitate cu jurisprudența Curții, nu articolul 85 este cel care se aplică în cazul în care concertarea în cauză se produce între societățile aceluiasi grup, precum și între societatea-mamă și filială, și în cazul în care aceste societăți reprezintă o unitate economică în interiorul căreia filiala nu are o autonomie reală în stabilirea cursului său de acțiune pe piață (a se vedea, cel mai recent, hotărârea din 4 mai 1988, Corinne Bodson, 30/87, Rec. 1988, p. 2479). Comportamentul unei astfel de unități pe piață poate, totuși, intra în aria de aplicare a articolului 86.

36 Pe de altă parte, exemplul tipic de înțelegere care intră sub incidența articolului 85 este atunci când două societăți care sunt independente economic una de cealaltă conduc, prin concertare, la stabilirea unor prețuri sau a altor restricții ale concurenței pe piața în cauză.

37 Aceste considerente nu exclud ipoteza ca un acord între două sau mai multe societăți să nu reprezinte decât un act formal, care recunoaște o realitate economică caracterizată prin faptul că o societate cu o poziție dominantă a făcut ca alte societăți să aplice tarifele în cauză. Într-o astfel de ipoteză, aplicabilitatea simultană a articolelor 85 și 86 nu poate fi exclusă. Noile reglementări ale Consiliului sunt, de asemenea, bazate pe aceeași interpretare a articolelor 85 și 86, în măsura în care acestea prevăd că această ultimă dispoziție poate fi aplicabilă unei consultări care a beneficiat inițial fie de o scutire [articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul nr. 3976/87)], fie de o scutire individuală obținută în cadrul procedurii de opoziție [articolul 5 alineatul (3) paragraful al doilea din Regulamentul nr. 3975/87)].

38 Rezultă că, în unele cazuri, articolul 86 ar putea viza aplicarea tarifelor practicate pe o anumită linie, sau pe anumite linii de zboruri regulate, atunci când aceste tarife au fost stabilite prin acorduri bilaterale sau multilaterale încheiate între transportatorii aerieni, în cazul în care condițiile prevăzute de acest articol sunt îndeplinite. Prin urmare, trebuie cercetate elementele de interpretare care ar putea permite instanței naționale să aplice, după caz, această dispoziție.

39 Pentru a evalua dacă o societate de navigație aeriană care efectuează transporturi regulate deține o poziție dominantă pe piață, trebuie mai întâi să definească piața serviciilor de transport în cauză. În acest sens, dezbaterile în fața Curții au relevat două teze: una conform căreia sectorul zborurilor regulate ar constitui o piață separată, și o a doua conform căreia posibilitățile alternative de transport, cum ar fi transportul de tip charter, pe cale ferată sau pe căile rutiere ar trebui să fie luate în considerare, la fel ca și zborurile regulate pe alte linii, care pot servi ca variante înlocuitoare.

40 Criteriul care trebuie folosit este acela să se verifice dacă zborul de pe o anumită linie poate fi individualizat, în raport cu posibilitățile de transport alternative, prin caracteristicile sale specifice, și prin urmare este greu interschimbabil cu acestea și nu este afectat de concurență din partea acestora decât într-o foarte mică măsură.

41 Aplicarea acestui criteriu nu duce neapărat la rezultate identice în diferite cazuri; în fapt, anumite legături sunt în situația în care nu se poate crea o concurență efectivă. Cu toate



acestea, în principiu, și în special în cadrul liniilor intracomunitare, puterea economică a unei companii aeriene pe o linie de zboruri regulate poate depinde de situația competitivă a altor transportatori care deservește același linie sau o linie care ar putea servi ca variantă înlocuitoare.

42 Atunci când autoritatea națională competentă constată că o companie de transport aerian are o poziție dominantă pe piață, atunci va trebui să analizeze dacă aplicarea tarifelor pe care societatea le-a impus altor transportatori aerieni care deservește același traseu reprezintă un abuz de poziție dominantă. Un astfel de abuz poate apărea în special atunci când aceste tarife impuse ar trebui să fie considerate ca fiind condiții de transport inechitabile fie față de concurenți, fie față de pasageri.

43 Din astfel de condiții inechitabile poate rezulta în primul rând un nivel excesiv de ridicat al tarifelor impuse sau un nivel excesiv de redus având drept scop eliminarea de pe piață a companiilor care nu fac parte din acord. Pentru a aprecia caracterul excesiv al acestui nivel, anumite elemente de interpretare pot fi deduse din Directiva 87/601, care stabilește liniile directe care trebuie urmate de către autoritățile aeronautice în ceea ce privește aprobarea tarifelor. Rezultă în special din articolul 3 din directivă că tarifele trebuie să prezinte un raport rezonabil cu toate costurile suportate pe termen lung de către transportator, ținând în același timp seama și de nevoile consumatorilor, de necesitatea unei returnări de capital satisfăcătoare, de situația concurențială a pieței, inclusiv de tarifele altor transportatori care operează pe acea linie, și de necesitatea de a preveni dumpingul.

44 De asemenea, condițiile inechitabile pot consta în aplicarea exclusivă a unui tarif unic pe aceeași linie. În fapt, atunci când exclusivitatea în aplicarea unui tarif unic reprezintă un comportament al unei societăți cu poziție dominantă, iar nu politica autorităților aeronautice, aceasta permite societății să elimine, printr-o practică abuzivă, orice concurență privind prețurile.

45 Dacă se constată că o societate a făcut abuz de poziția sa dominantă pe piață și că este posibil a fi afectat comerțul între statele membre, interdicția prevăzută de articolul 86 se aplică pentru comportamentul societății respective. În cazul în care Comisia nu intervine, pe baza competențelor pe care aceasta le deține în conformitate cu tratatul și cu normele sale de aplicare, pentru a pune capăt infrațiunii sau pentru a o sancționa, este de competența autorităților administrative sau a instanței naționale competente să determine consecințele aplicabilității interdicției și să constate, eventual, invaliditatea acordului în cauză, bazându-se, în absența unor norme comunitare în domeniu, pe legislația lor națională.

46 În ceea ce privește aplicarea articolului 86 din tratat, este necesar prin urmare să se răspundă întrebărilor preliminare că aplicarea de tarife pentru zborurile regulate care rezultă din acorduri bilaterale sau multilaterale poate, în anumite circumstanțe, să constituie un abuz de poziție dominantă pe piață, în special atunci când societatea cu poziție dominantă a reușit să impună altor societăți de transport aplicarea unor tarife excesiv de mari sau de reduse, sau aplicarea exclusivă a unui tarif unic pe aceeași linie.

d) Cu privire la articolele 5 și 90

47 A treia întrebare vizează legalitatea omologării, de către autoritatea tutelară dintr-un stat membru, de tarife care ar fi contrare articolului 85 alineatul (1) sau articolului 86 din tratat. Instanța națională dorește să afle, în special, dacă o astfel de omologare nu este incompatibilă cu articolul 5 al doilea paragraf și cu articolul 90 alineatul (1) din Tratat, deși Comisia nu a obiectat împotriva unei astfel de aprobări, pe baza articolului 90 alineatul (3).

48 În acest sens, trebuie remarcat mai întâi că, în conformitate cu jurisprudența Curții, cu toate că normele privind concurența prevăzute de articolele 85 și 86 se referă la comportamentul societăților, nu la măsurile adoptate de autoritățile din statele membre, articolul 5 din tratat le obligă totuși pe acestea să nu ia sau să mențină măsuri care ar putea elimina efectul util al normelor privind concurența. Acesta este în special cazul în care un stat membru impune sau favorizează încheierea de încheierea unor acorduri contrare articolului 85 sau consolidează efectele unor astfel de acorduri (cel mai recent, Hotărârea din 1 octombrie 1987, *Vereniging van Vlaamse Reisbureaus*, 311/85, Rec., 1987, p. 3801).

49 Trebuie să se concluzioneze că o astfel de omologare, de către autoritățile aeronautice, a unor acorduri tarifare contrare articolului 85 alineatul (1) nu este compatibilă cu dreptul comunitar, în special cu articolul 5 din tratat. Rezultă, de asemenea, că autoritățile aeronautice ar trebui să se abțină de la orice acțiune care ar putea fi considerată ca o încurajare a companiilor aeriene de a încheia acorduri tarifare contrare tratatului.

50 În cazul particular al tarifelor pentru zborurile regulate, această interpretare a tratatului este confirmată de articolul 90 alineatul (1) din tratat, conform căruia, în ceea ce privește întreprinderile cărora le acordă drepturi speciale sau exclusive cum ar fi cele de operare a unei linii aeriene, singure sau cu una sau două alte companii, autoritățile naționale nu trebuie să adopte sau să mențină măsuri care ar fi incompatibile cu normele privind concurența de la articolele 85 și 86. În plus, considerentele regulamentelor nr. 3975 și 3976/87 ale Consiliului stipulează că dispozițiile acestor regulamente nu aduc atingere aplicării articolului 90 din tratat.

51 Este adevărat că, în preambulul Regulamentului nr. 3976/87, Consiliul și-a exprimat dorința de a spori concurența în domeniul navigației aeriene între statele membre, treptat, pentru a permite sectorului de timp se adapteze la un alt sistem decât cel în vigoare în prezent și pentru a stabili o rețea de acorduri între statele membre și între liniile aeriene. Această preocupare nu poate fi, cu toate acestea respectată decât în limitele stabilite de dispozițiile tratatului.

52 Cu toate că, prin urmare, noile norme stabilite de Consiliu și Comisie oferă instituțiilor comunitare și autorităților statelor membre libertatea de a încuraja companiile aeriene să organizeze consultări reciproce privind tarifele care trebuie să fie aplicate pe anumite linii de zboruri regulate, cum ar fi cele reglementate de Directiva 87/601, tratatul le interzice, totuși, în mod formal, să favorizeze, sub orice formă, formarea de acorduri sau practici concertate tarifare contrare articolului 85 alineatul (1) sau, eventual, articolului 86.

53 Instanța națională face în continuare referire la articolul 90 alineatul (3), dar această prevedere pare a fi irelevantă pentru rezolvarea problemelor ridicate de cauza de față. De fapt, obligă Comisia să asigure punerea în aplicare a articolului 90 și îi oferă autoritatea de a transmite, după cum este necesar, directive sau decizii statelor membre, fără a exclude aplicarea alineatelor (1) și (2) din acest articol, în caz de lipsă de acțiune din partea Comisiei.

54 Pe de altă parte, alineatul (2) al articolului 90 ar putea avea efecte asupra deciziilor autorităților aeronautice în ce privește aprobarea tarifelor. Această dispoziție prevede, printre altele, că întreprinderile care administrează serviciile de interes economic general se supun normelor privind concurența din tratat, dar în măsura în care aplicarea acestor norme nu obstrucționează realizarea misiunilor care le-au fost repartizate.

55 Această prevedere poate, într-adevăr, să se aplice transportatorilor care ar putea fi forțați de autoritățile publice să opereze pe liniile care nu sunt profitabile din punct de vedere comercial, dar a căror funcționare este necesară, din motive de interes general. Ține, în fiecare caz, de autoritățile administrative sau judecătorești competente să verifice dacă o companie aeriană este responsabilă cu operarea unor astfel de rute printr-un act de putere publică (Hotărârea din 27 martie 1974, BRT-II, 127/73, Rec., 1974, p. 313).

56 Cu toate acestea, pentru ca efectul normelor privind concurența să fie limitat, în conformitate cu articolul 90 alineatul 2, de nevoile care rezultă din realizarea unei misiuni de interes general, impune ca autoritățile naționale responsabile pentru aprobarea tarifelor, precum și instanțele sesizate în litigiile legate de acestea, pot determina natura exactă a nevoilor în cauză și care este impactul lor asupra structurii tarifelor practicate de companiile aeriene în cauză.

57 În fapt, în lipsa unei transparențe eficiente privind structura tarifelor, este greu sau chiar imposibil să se evalueze influența misiunii de interes general asupra aplicării normelor de concurență în ceea ce privește tarifele. Instanța națională este cea care trebuie să facă, din acest punct de vedere, verificările de fapt necesare.

58 Din considerațiile menționate anterior rezultă că este necesar să se răspundă celei de-a treia întrebări adresate de instanța națională că articolele 5 și 90 ale tratatului trebuie interpretate în sensul că:

- interzic autorităților naționale să favorizeze încheierii de acorduri tarifare contrare articolului 85 alineatul (1) sau, eventual, articolului 86 din tratat,
- se opun aprobării, de către aceste autorități, a tarifelor rezultate din astfel de acorduri,
- nu se opun unei limitări a efectelor normelor de concurență, în măsura în care aceasta este esențială pentru realizarea unei misiuni de interes general impuse transportatorilor aerieni, cu condiția ca natura acestei misiuni și impactul său asupra structurii tarifelor să fie stabilite în mod clar.

Cu privire la cheltuielile de judecată

59 Cheltuielile efectuate de Guvernul Regatului Unit și de 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 întrebările care i-au fost adresate de către Bundesgerichtshof, prin ordonanța din 30 ianuarie 1986, declară:

1) Acordurile bilaterale sau multilaterale privind tarifele aplicabile zborurilor regulate sunt nule de plin drept în temeiul articolului 85 alineatul (2):

– în cazul tarifelor aplicabile zborurilor între aeroporturile dintr-un singur stat membru sau între un astfel de aeroport și unul dintr-o țară terță: în cazul în care fie autoritățile din statul membru în care are sediul una dintre companiile aeriene în cauză, fie Comisia, în temeiul articolelor 88 și 89, a constatat incompatibilitatea acordului cu articolul 85;

– în cazul tarifelor aplicabile zborurilor internaționale între aeroporturile Comunității: atunci când nicio cerere de scutire a acordului de la interdicția prevăzută de articolul 85 alineatul (1) nu a fost prezentată Comisiei, în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul nr. 3975/87, sau atunci când o astfel de cerere a fost prezentată, dar a determinat o reacție negativă din partea Comisiei, în termen de 90 zile de la publicarea în *Jurnalul Oficial*, sau, mai mult, atunci când perioada de 90 de zile a fost depășită fără niciun răspuns din partea Comisiei, dar perioada de valabilitate a scutirii, de șase ani, prevăzută de același articol 5, a expirat, sau atunci când Comisia, în decursul aceleiași perioade, a retras scutirea acordată.

2) Aplicarea de tarife pentru zborurile regulate care rezultă din acorduri bilaterale sau multilaterale poate, în anumite circumstanțe, să constituie un abuz de poziție dominantă pe piață, în special atunci când societatea cu poziție dominantă a reușit să impună altor societăți de transport aplicarea unor tarife excesiv de mari sau de reduse, sau aplicarea exclusivă a unui tarif unic pe aceeași linie.

3) Articolele 5 și 90 din tratat trebuie interpretate în sensul că:

– interzic autorităților naționale să favorizeze încheierea de acorduri tarifare contrare articolului 85 alineatul (1) sau, eventual, articolului 86 din tratat,

– se opun aprobării, de către aceste autorități, a tarifelor rezultate din astfel de acorduri,

– nu se opun unei limitări a efectelor normelor de concurență, în măsura în care aceasta este esențială pentru realizarea unei misiuni de interes general impuse transportatorilor aerieni, cu condiția ca natura acestei misiuni și impactul său asupra structurii tarifelor să fie stabilite în mod clar.

Due	Koopmans	Joliet	O'Higgins	Grévisse
Slynn	Mancini	Kakouris	Schockweiler	
Moitinho de Almeida	Rodríguez Iglesias	Díez de Velasco	Zuleeg	

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 11 aprilie 1989.

Grefier  
J.-G. Giraud

Președinte  
O. Due