

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ  
της 11ης Απριλίου 1989 \*

Στην υπόθεση 66/86,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Bundesgerichtshof προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

1) **Ahmed Saeed Flugreisen,**

2) **Silver Line Reisebüro GmbH**

και

**Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V.** (ενώσεως για την καταστολή του αθέμιτου ανταγωνισμού),

η έκδοση προδικαστικής απόφασεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 5, παράγραφος 2, 85, 86, 88, 89 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

συγκείμενο από τους Ο. Due, πρόεδρο, Τ. Koormans, R. Joliet, Τ. F. O'Higgins και F. Grévisse, προέδρους τμήματος, Sir Gordon Slynn, G. F. Mancini, Κ. Ν. Κακούρη, F. A. Schockweiler, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, M. Díez de Velasco και M. Zuleeg, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: C. O. Lenz

γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η επιχείρηση Ahmed Saeed Flugreisen και η επιχείρηση Silver Line Reisebüro GmbH, αναιρεσεύουσες της κύριας δίκης, εκπροσωπούμενες από το δικηγόρο Καρλσρούης δρα H. Kroitzsch.

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η *Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V.*, αναιρεσίβλητη της κύριας δίκης, εκπροσωπούμενη από το δικηγόρο Καρλσρούης δρα R. Friedrich ·
- το Ηνωμένο Βασίλειο εκπροσωπούμενο από τον Richards, επικουρούμενο στην προφορική διαδικασία από τον D. Donaldson, QC ·
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τα μέλη της νομικής της υπηρεσίας B. van der Esch και B. Jansen ·

έχοντας υπόψη την έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση, όπως συμπληρώθηκε μετά τις επ' ακροατηρίου συζητήσεις της 6ης Μαΐου 1987, της 17ης Μαρτίου 1988 και της 15ης Νοεμβρίου 1988,

αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τις συνεδριάσεις της 28ης Απριλίου 1988 και της 17ης Ιανουαρίου 1989,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Με Διάταξη της 30ής Ιανουαρίου 1986, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 6 Μαρτίου 1986, το *Bundesgerichtshof* υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 5, 85, 86, 88, 89 και 90 της Συνθήκης, προκειμένου να κρίνει αν συμβιβάζονται με τις διατάξεις αυτές ορισμένες πρακτικές στον τομέα του καθορισμού των ναύλων για την αεροπορική μεταφορά επιβατών με τακτικές πτήσεις.
- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της *Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V.*, γερμανικής ενώσεως που έχει ως σκοπό την καταστολή του αθέμιτου ανταγωνισμού ( στο εξής: *Zentrale* ), και δύο ταξιδιωτικών γραφείων τα οποία προμηθεύτηκαν από αεροπορικές εταιρίες ή ταξιδιωτικά γραφεία εγκατεστημένα σε άλλο κράτος μέλος αεροπορικά εισιτήρια των οποίων η τιμή εκφραζόταν στο νόμισμα του εν λόγω κράτους. Τα εισιτήρια αυτά ανέφεραν τόπο επιβίβασης ευρισκόμενο στο εν λόγω κράτος, ενώ οι επιβάτες που αγόρασαν τα εισιτήρια επιβιβάστηκαν, στην πραγματικότητα, σε γερμανικό αεροδρόμιο όπου το αερο-

πλάνο της γραμμής πραγματοποιήσε ενδιάμεσο σταθμό. Διαθέτοντας τα εισιτήρια αυτά, τα δύο γερμανικά ταξιδιωτικά γραφεία παρέβησαν το άρθρο 21, παράγραφος 2, τρίτη φράση, του Luftverkehrsgesetz (γερμανικού νόμου περί αεροπορικών μεταφορών), το οποίο απαγορεύει να εισπράττονται επί γερμανικού εδάφους αεροπορικοί ναύλοι που δεν έχουν εγκριθεί από τον αρμόδιο ομοσπονδιακό υπουργό. Εξάλλου, προέβησαν σε πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού, καθόσον οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων που διέθεταν ήταν μικρότερες από τις εγκεκριμένες τιμές που εφάρμοζαν οι ανταγωνιστές τους.

3 Τόσο το πρωτοβάθμιο όσο και το δευτεροβάθμιο δικαστήριο δέχτηκαν το αίτημα της Zentrale και απαγόρευσαν στα ταξιδιωτικά γραφεία να συνεχίσουν την πώληση των επιδικών εισιτηρίων, απειλώντας την επιβολή ποινών σε περίπτωση μη συμμορφώσεως. Το Bundesgerichtshof, ενώπιον του οποίου ασκήθηκε αναίρεση, έκρινε ότι οι ενέργειες των ταξιδιωτικών γραφείων είναι αντίθετες προς τις εφαρμοστέες διατάξεις του γερμανικού δικαίου. Διατύπωσε, ωστόσο, αμφιβολίες για το αν οι διατάξεις αυτές είναι αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο και, ιδίως, προς τους κανόνες της Συνθήκης ΕΟΚ στον τομέα του ανταγωνισμού.

4 Προς τούτο, το Bundesgerichtshof ανέστειλε τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

« 1) Είναι οι διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες περί ναύλων τακτικών αεροπορικών γραμμών (π.χ. αποφάσεις της IATA), στις οποίες μετέχουν μία ή περισσότερες εταιρίες αεροπορικών μεταφορών που έχουν την έδρα τους σε κράτος μέλος της ΕΟΚ, αυτοδικαίως άκυρες, κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ, λόγω παραβάσεως του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ, ακόμα και όταν ούτε οι αρχές του κράτους μέλους (άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ) ούτε η Επιτροπή (άρθρο 89 της Συνθήκης ΕΟΚ) έχουν διαπιστώσει το ασυμβίβαστο των εν λόγω συμφωνιών προς τις διατάξεις του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ;

2) Συνιστά η αποκλειστική επιβολή αυτών των ναύλων για τις τακτικές πτήσεις κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εντός της κοινής αγοράς, κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ;

3) Είναι η έγκριση αυτών των ναύλων από τις αρμόδιες αρχές κράτους μέλους ασυμβίβαστη προς το άρθρο 5, παράγραφος 2, και το άρθρο 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ και, συνεπώς, αυτοδικαίως άκυρη ακόμα και όταν η Επιτροπή δεν έχει αμφισβητήσει την έγκριση αυτή (άρθρο 90, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ); »

- 5 Πρέπει να σημειωθεί ότι, κατά τη διάρκεια της έγγραφης διαδικασίας στην παρούσα υπόθεση, το Δικαστήριο εξέδωσε την απόφαση της 30ής Απριλίου 1986 ( Asjes, 209 έως 213/84, Συλλογή 1986, σ. 1457 ) κατά την οποία, ελλείπει κανονιστικής ρυθμίσεως ως προς την εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης στις αεροπορικές μεταφορές, που το Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να θεσπίσει δυνάμει του άρθρου 87, η απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, και η αυτοδίκαιη ακυρότητα που προβλέπει η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου εφαρμόζονται μόνο έναντι συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων και αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων για τις οποίες οι αρχές των κρατών μελών έχουν κρίνει, δυνάμει του άρθρου 88 της Συνθήκης, ότι εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απαγορεύσεως του άρθρου 85, παράγραφος 1, και ότι δεν μπορεί να χορηγηθεί απαλλαγή βάσει της παραγράφου 3 του εν λόγω άρθρου, ή για τις οποίες η Επιτροπή προέβη στη διαπίστωση που προβλέπει το άρθρο 89, παράγραφος 2. Συνεπώς, ελλείπει κανόνων εφαρμογής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι μεταβατικές διατάξεις των άρθρων 88 και 89 εξακολουθούν να έχουν εφαρμογή.
- 6 Μετά την πρώτη επ' ακροατηρίου συζήτηση στην παρούσα υπόθεση, το Συμβούλιο εξέδωσε, στις 14 Δεκεμβρίου 1987, σειρά πράξεων που αφορούν, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών. Ενόψει της εξελίξεως αυτής, το Δικαστήριο αποφάσισε την επανάληψη της συζητήσεως, ώστε να δώσει τη δυνατότητα στους διαδίκους να διατυπώσουν τη γνώμη τους ως προς τις επιπτώσεις των νέων ρυθμίσεων επί των απαντήσεων που πρέπει να δοθούν στο εθνικό δικαστήριο.
- 7 Βάσει των κανόνων αυτών που θέσπισε το Συμβούλιο, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 26 Ιουλίου 1988, κανονισμούς περί της εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης επί ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων και εναρμονισμένων πρακτικών.
- 8 Στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση αναπτύσσονται διεξοδικώς τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης, η εφαρμοστέα εθνική νομοθετική ρύθμιση, η εξέλιξη της διαδικασίας και οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο. Τα στοιχεία αυτά της δικογραφίας δεν επαναλαμβάνονται κατωτέρω παρά μόνον καθ' όσον απαιτείται για τη συλλογιστική του Δικαστηρίου.
- 9 Προκειμένου να εκτιμηθεί η σημασία των νέων κανόνων περί εφαρμογής του δικαίου του ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές για την επίλυση των προβλημάτων που θέτουν τα προδικαστικά ερωτήματα, πρέπει να εξεταστεί, καταρχάς, το περιεχόμενο των κανόνων αυτών, το ζήτημα της συμφωνίας των οποίων με τη Συνθήκη δεν

τίθεται, εξάλλου, στην παρούσα υπόθεση. Κατόπιν, πρέπει να εξεταστούν χωριστά τα δύο ζητήματα που θέτουν τα εν λόγω ερωτήματα, δηλαδή οι διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες που συνάπτουν οι αεροπορικές εταιρίες και η έγκριση εκ μέρους των αρμοδίων αρχών των ναύλων που απορρέουν από τις εν λόγω συμφωνίες. Η εξέταση αυτή επιβάλλει στο Δικαστήριο να αποφανθεί διαδοχικά επί της ερμηνείας των άρθρων 85 ( πρώτο ερώτημα ) και 86 ( δεύτερο ερώτημα ), τα οποία αφορούν τις ενέργειες των επιχειρήσεων και κατόπιν επί της ερμηνείας των άρθρων 5 και 90 ( τρίτο ερώτημα ), τα οποία αφορούν ειδικότερα το ρόλο των δημοσίων αρχών.

### α ) Επί των νέων κανόνων

- 10 Οι κανόνες που θέσπισε το Συμβούλιο στις 14 Δεκεμβρίου 1987 είναι οι ακόλουθοι: ο κανονισμός 3975/87, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ( ΕΕ L 374, σ. 1 ), ο κανονισμός 3976/87, για την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ( ΕΕ L 374, σ. 9 ), η οδηγία 87/601/ΕΟΚ, για τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών ( ΕΕ L 374, σ. 12 ) και η απόφαση 87/602/ΕΟΚ, για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών και για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών μελών ( ΕΕ L 374, σ. 19 ).
- 11 Το σύνολο της κανονιστικής αυτής ρυθμίσεως αφορά μόνο τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας ( άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 3975/87· άρθρο 1, του κανονισμού 3976/87· άρθρο 1, εδάφιο 1, της οδηγίας 87/601/ΕΟΚ· άρθρο 1 της αποφάσεως 87/602/ΕΟΚ ). Συνεπώς, οι αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων του ίδιου κράτους μέλους και μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της νέας ρυθμίσεως.
- 12 Ο προαναφερθείς κανονισμός 3975/87 καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης στον τομέα που κατ' αυτό τον τρόπο οριοθετήθηκε. Κατά τις αιτιολογικές του σκέψεις, κύριος σκοπός του είναι να δώσει στην Επιτροπή τη δυνατότητα εξετάσεως των περιπτώσεων φερομένης παραβάσεως των άρθρων 85 και 86 στον εν λόγω τομέα, καθώς και την εξουσία να λαμβάνει αποφάσεις ή να επιβάλλει τις αναγκαίες κυρώσεις ώστε να τίθεται τέρμα στις παραβάσεις που διαπιστώνει. Τα άρθρα 8 έως 18 του εν λόγω κανονισμού περιέχουν ορισμένες διατάξεις σχετικές με τις έρευνες που πρέπει να διεξάγει η Επιτροπή, σε συνεργασία με τις αρχές των κρατών μελών, και με τα πρόστιμα και τις χρηματικές ποινές που μπορούν να επιβληθούν καθώς και με την ακολουθητέα διαδικασία.

- 13 Η εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, εκ μέρους της Επιτροπής, ρυθμίζεται από τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού, τα οποία προβλέπουν προς τούτο μία ειδική διαδικασία, τη « διαδικασία αντιρρήσεων ». Οι επιχειρήσεις και οι ενώσεις επιχειρήσεων που επιθυμούν να ζητήσουν απαλλαγή, βάσει της εν λόγω διατάξεως της Συνθήκης, πρέπει να υποβάλουν αίτηση στην Επιτροπή η οποία, αφού διαπιστώσει ότι η αίτηση είναι παραδεκτή, ότι συνοδεύεται με όλα τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία και ότι δεν έχει κινηθεί καμία διαδικασία παραβάσεως κατά της εν λόγω συμφωνίας, αποφάσεως ή εναρμονισμένης πρακτικής, δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα μία σύνοψη της αιτήσεως. Η απαλλαγή θεωρείται ότι χορηγήθηκε μετά πάροδο ενενήντα ημερών από τη δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα, εκτός αν η Επιτροπή ανακοινώσει στους αιτούντες, εντός της εν λόγω προθεσμίας, ότι υπάρχουν αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα χορηγήσεως της απαλλαγής. Η χορηγούμενη κατά τη διαδικασία αυτή απαλλαγή, η οποία έχει αναδρομική ισχύ, ισχύει για περίοδο έξι ετών από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της στην Επίσημη Εφημερίδα. Ωστόσο, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα, μετά τη λήξη της προθεσμίας των ενενήντα ημερών αλλά πριν τη λήξη της περιόδου των έξι ετών, να κρίνει ότι δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, και ότι έχει εφαρμογή η απαγόρευση της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, που καθορίζει ο κανονισμός ( άρθρο 5, παράγραφος 3, εδάφιο 2 ), η απόφαση αυτή μπορεί να έχει αναδρομική ισχύ.
- 14 Ο προαναφερθείς κανονισμός 3976/87 εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να αποφασίζει, με κανονισμό και σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, ότι η απαγόρευση της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου δεν εφαρμόζεται σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών, τις οποίες καθορίζει ο κανονισμός ( άρθρο 2, παράγραφος 2 ). Σύμφωνα με τις αιτιολογικές του σκέψεις, ο κανονισμός στηρίζεται στην άποψη ότι ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών διέπεται σήμερα από πλέγμα διεθνών συμφωνιών, διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών και διμερών και πολυμερών συμφωνιών μεταξύ αερομεταφορέων, και ότι οι τροποποιήσεις που πρέπει να γίνουν στο σύστημα αυτό προκειμένου να αυξηθεί ο ανταγωνισμός πρέπει να είναι σταδιακές, ώστε να δοθεί στον τομέα αυτό ο απαιτούμενος χρόνος προσαρμογής.
- 15 Η Επιτροπή έκανε χρήση της εξουσιοδοτήσεως, εκδίδοντας τους κανονισμούς 2671, 2672 και 2673/88 της 26ης Ιουλίου 1988 ( ΕΕ L 239, σσ. 9, 13 και 17 ). Οι κανονισμοί αυτοί παρέχουν απαλλαγή κατά κατηγορία, κατά την έννοια του κανονισμού 3976/87, σε κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν, αντιστοίχως, αφενός μεν, τον από κοινού προγραμματισμό και συντονισμό της μεταφορικής ικανότητας, την κατανομή των εσόδων, τις διαβουλεύσεις ως προς τους ναύλους για τις παρεχόμενες στις τακτικές αεροπορικές γραμμές υπηρεσίες και την κατανομή των διαθέσιμων χρονικών διαστημάτων στους αερολιμένες, αφετέρου δε, τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων θέσεων για τις αερομεταφορές και, τέλος, τις υπηρεσίες επικουρίας εδάφους.

- 16 Ως προς τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών, η προαναφερθείσα οδηγία 87/601/ΕΟΚ του Συμβουλίου θεσπίζει κοινούς κανόνες για τον καθορισμό των κριτηρίων βάσει των οποίων οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα εγκρίνουν τους αεροπορικούς ναύλους και προβλέπει τις διαδικασίες για την υποβολή των προτεινομένων από τους αερομεταφορείς ναύλων. Όπως προκύπτει από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της εν λόγω οδηγίας, κεντρική της ιδέα είναι ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να είναι ελεύθεροι να προτείνουν ναύλους είτε ατομικώς είτε κατόπιν διαβουλεύσεως με άλλους αερομεταφορείς προς καθορισμό, ιδίως, των όρων συμφωνιών ανταπόκρισης, λόγω του σημαντικού οφέλους που προκύπτει από τις συμφωνίες αυτές. Η οδηγία προβλέπει αυτόματη έγκριση μειωμένων ή ιδιαίτερα μειωμένων ναύλων που συγκεντρώνουν τις προϋποθέσεις του άρθρου 5.
- 17 Ο προαναφερθείς κανονισμός 2671/88 της Επιτροπής, επεκτείνοντας τις περιπτώσεις απαλλαγής και στη διοργάνωση διαβουλεύσεων για την από κοινού κατάρτιση προτάσεων για τους ναύλους, ορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να χορηγηθεί απαλλαγή για τις εν λόγω διαβουλεύσεις περί ναύλων. Ειδικότερα, οι διαβουλεύσεις δεν πρέπει να καταλήγουν σε συμφωνίες ως προς τους ναύλους, οι δε προτάσεις που ενδεχομένως προκύπτουν δεν πρέπει να δεσμεύουν τους μετέχοντες, οι οποίοι πρέπει να παραμένουν ελεύθεροι να προτείνουν διαφορετικούς ναύλους και να τους εφαρμόζουν μετά την έγκρισή τους [ άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχεία α ), ε ) και στ ) ].
- 18 Η εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού που προβλέπει η Συνθήκη στις συμφωνίες στις οποίες αναφέρεται το παραπέμπον δικαστήριο πρέπει να εξεταστεί λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των εν λόγω διατάξεων.

### **β ) Επί του άρθρου 85**

- 19 Τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ δύο ή περισσότερων αερομεταφορέων για τον καθορισμό των ναύλων μιας ορισμένης γραμμής ή ορισμένων γραμμών τακτικών πτήσεων. Επιβάλλεται, καταρχάς, η διαπίστωση ότι οι συμβάσεις αυτές αποτελούν συμφωνίες οι οποίες συνίστανται στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως, κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, στοιχείο α ), της Συνθήκης. Μπορούν, ακόμα, να έχουν ως αποτέλεσμα την πλήρη κατάργηση, στις γραμμές που καλύπτουν, κάθε ανταγωνισμού στον τομέα των τιμών μεταξύ των διαφόρων επιχειρήσεων αεροπορικής μεταφοράς επιβατών.

- 20 Ωστόσο, όπως έχει ήδη αποφανθεί το Δικαστήριο με την προαναφερθείσα απόφαση της 30ής Απριλίου 1986, η ακυρότητα που προβλέπει το άρθρο 85, παράγραφος 2, της Συνθήκης δεν μπορεί να πλήξει τις συμφωνίες περί τιμών, που αναφέρονται στην πρώτη παράγραφο της εν λόγω διατάξεως, παρά μόνον εφόσον έχουν τεθεί σε ισχύ κοινοτικοί κανόνες θεσπισθέντες βάσει του άρθρου 87, με σκοπό την οργάνωση των εξουσιών της Επιτροπής να χορηγεί απαλλαγές κατά το άρθρο 85, παράγραφος 3, και να εφαρμόζει, με τον τρόπο αυτό, την πολιτική ανταγωνισμού που θέλησε η Συνθήκη, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των άρθρων 88 και 89.
- 21 Όπως προαναφέρθηκε, οι κοινοτικοί κανόνες που έχουν θεσπιστεί στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών εφαρμόζονται μόνο στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας. Κατά συνέπεια, οι εθνικές αεροπορικές μεταφορές και οι μεταφορές που συνδέονται με αερολιμένες τρίτων χωρών εξακολουθούν να υπόκεινται στις μεταβατικές διατάξεις των άρθρων 88 και 89, εξακολουθεί δε να έχει εφαρμογή, έναντι αυτών, το σύστημα που περιγράφεται στην απόφαση της 30ής Απριλίου 1986.
- 22 Πρέπει, συνεπώς, να εξεταστεί πώς μπορεί η ακυρότητα να πλήξει συμφωνίες που εμπίπτουν στις νέες ρυθμίσεις που θέσπισε το Συμβούλιο, εκείνες δηλαδή που αφορούν τους ναύλους τακτικών πτήσεων μεταξύ αερολιμένων διαφόρων κρατών μελών.
- 23 Επιβάλλεται, σχετικώς, η διαπίστωση ότι, πρώτον, οι συμφωνίες αυτές δεν μπορούν να εξαιρεθούν κατά κατηγορία, βάσει κανονισμών της Επιτροπής, καθόσον ο κανονισμός 3976/87 του Συμβουλίου δεν προβλέπει τη δυνατότητα αυτή. Εξάλλου, ο κανονισμός 2671/88 της Επιτροπής προβλέπει ρητώς, στο άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο στ), ότι η απαλλαγή της κατηγορίας συμφωνιών που αφορούν τις διαβουλεύσεις για ναύλους έχει εφαρμογή μόνον εφόσον οι διαβουλεύσεις αυτές δεν καταλήγουν σε συμφωνία για τις αμοιβές των αντιπροσώπων (πρακτόρων) ή για «άλλα στοιχεία των ζητούμενων ναύλων».
- 24 Όπως προκύπτει από τις σκέψεις αυτές, οι συμφωνίες περί ναύλων διεθνών ενδοκοινοτικών πτήσεων είναι αυτοδικαίως άκυρες, όπως προβλέπει το άρθρο 85, παράγραφος 2, με την επιφύλαξη, ωστόσο, της εφαρμογής του άρθρου 5 του κανονισμού 3975/87 του Συμβουλίου, περί της διαδικασίας αντιρρήσεων.



- 25 Είναι, πράγματι, δυνατόν, επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών να θεωρεί μια συμφωνία περί ναύλων ως μέρος γενικότερης συμφωνίας για την οποία μπορεί, λόγω των ευνοϊκών οικονομικών της αποτελεσμάτων, να χορηγηθεί ατομική απαλλαγή βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, η δε επιχείρηση αυτή να υποβάλει σχετική αίτηση στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 3975/87. Στο πλαίσιο της διαδικασίας των παραγράφων 2 έως 4 της εν λόγω διατάξεως, η αιτούμενη για τη συμφωνία απαλλαγή λογίζεται ότι χορηγήθηκε όταν παρέλθει προθεσμία 90 ημερών από τη δημοσίευση της αιτήσεως στην Επίσημη Εφημερίδα χωρίς η Επιτροπή να διατυπώσει αμφιβολίες ως προς το ασυμβίβαστο της συμφωνίας προς τις επιταγές του άρθρου 85, παράγραφος 3.
- 26 Κατά συνέπεια, ακυρότητα μπορεί να υπάρξει μόνο σε μία από τις εξής τρεις περιπτώσεις:
- μη υποβολή αιτήσεως προς την Επιτροπή, βάσει του άρθρου 5·
  - απόρριψη της αιτήσεως από την Επιτροπή, εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας των 90 ημερών·
  - λήξη της προθεσμίας χωρίς να υπάρξει αντίδραση εκ μέρους της Επιτροπής, ενώ η εξαετής περίοδος ισχύος της απαλλαγής έχει λήξει ή η Επιτροπή, κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου, έχει ανακαλέσει την απόφαση περί απαλλαγής.
- 27 Είναι, βεβαίως, δύσκολο να καθοριστεί αν μία συμφωνία μεταξύ δύο αεροπορικών εταιριών, που αφορά τακτικές πτήσεις συγκεκριμένης γραμμής, πρέπει να θεωρηθεί ως συμφωνία περί ναύλων, απαγορευόμενη από το άρθρο 85 της Συνθήκης ή ως διαβούλευση σχετική με τους ναύλους επιτρεπόμενη από την οδηγία 87/601/ΕΟΚ του Συμβουλίου και εξαιρούμενη από την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1, δυνάμει του κανονισμού 2671/88 της Επιτροπής. Ωστόσο, οι διατάξεις του τελευταίου αυτού κανονισμού περιέχουν ορισμένα στοιχεία βάσει των οποίων θα μπορούσαν να χαραχθούν, σχετικά, ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές. Κατά το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού, μοναδικός σκοπός των διαβουλεύσεων πρέπει να είναι η από κοινού κατάρτιση προτάσεων ως προς τους αεροπορικούς ναύλους, που να μη δεσμεύουν τους μετέχοντες, οι οποίοι διατηρούν το δικαίωμα να προτείνουν διαφορετικούς ναύλους στις αρμόδιες αρχές και να τους εφαρμόσουν μετά την έγκρισή τους. Εξάλλου, στις διαβουλεύσεις αυτές μπορεί να λάβει μέρος κάθε αερομεταφορέας που ενδιαφέρεται για τη συγκεκριμένη γραμμή.

28 Πρέπει να προστεθεί ότι στην περίπτωση των ναύλων τακτικών πτήσεων στις οποίες αναφέρεται η νέα κανονιστική ρύθμιση, δηλαδή στις διεθνείς πτήσεις μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας, οι εν λόγω συμφωνίες ή αποφάσεις ενώσεων μπορούν πάντοτε να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

29 Συνεπώς, σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης, πρέπει να δοθεί ως απάντηση στο εθνικό δικαστήριο ότι οι διμερείς ή πολυμερείς συμβάσεις για τους ναύλους των τακτικών πτήσεων είναι αυτοδικαίως άκυρες, δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 2:

— προκειμένου για ναύλους πτήσεων μεταξύ αερολιμένων ενός κράτους μέλους ή μεταξύ αερολιμένων κράτους μέλους και αερολιμένων τρίτης χώρας: όταν είτε οι αρχές του κράτους μέλους όπου εδρεύει μία από τις οικείες αεροπορικές εταιρίες είτε η Επιτροπή, δυνάμει των άρθρων 88 και 89 αντιστοίχως, διαπίστωσαν το ασυμβίβαστο της συμφωνίας με το άρθρο 85·

— προκειμένου για ναύλους διεθνών πτήσεων μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας: όταν δεν έχει υποβληθεί προς την Επιτροπή, βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 3975/87, αίτηση απαλλαγής της συμφωνίας από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1· ή όταν έχει υποβληθεί τέτοια αίτηση, αλλά η Επιτροπή αντέδρασε αρνητικά εντός προθεσμίας 90 ημερών από της δημοσίευσης της αιτήσεως στην Επίσημη Εφημερίδα· ή όταν η προθεσμία των 90 ημερών έληξε χωρίς να υπάρξει αντίδραση εκ μέρους της Επιτροπής, αλλά έχει λήξει η εξαετής περίοδος ισχύος της απαλλαγής, που προβλέπει το εν λόγω άρθρο 5, ή όταν η ίδια η Επιτροπή, κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, ανακάλεσε την απόφαση περί απαλλαγής.

### γ) Επί του άρθρου 86

30 Το πρώτο πρόβλημα που πρέπει να εξεταστεί είναι αν για την εφαρμογή του άρθρου 86 πρέπει να γίνει η ίδια διάκριση που γίνεται για την εφαρμογή του άρθρου 85, δηλαδή μεταξύ των διεθνών πτήσεων μεταξύ αερολιμένων κρατών μελών και των λοιπών πτήσεων.

31 Η Επιτροπή και η βρετανική κυβέρνηση πρότειναν να δοθεί καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό. Ισχυρίστηκαν ότι, ελλείψει των αναγκαίων διατάξεων εφαρμογής,

για τη συστηματική εφαρμογή του άρθρου 86 όπως και του άρθρου 85, οι καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης μπορούν να παταχθούν μόνο βάσει των άρθρων 88 και 89 της Συνθήκης. Στηρίχθηκαν, σχετικά, στο γράμμα των τελευταίων αυτών διατάξεων, οι οποίες δεν διακρίνουν μεταξύ των άρθρων 85 και 86, καθώς και στη φύση των εκτιμήσεων που πρέπει να γίνουν ως προς τις θίγουσες τον ανταγωνισμό ενέργειες των επιχειρήσεων, εκτιμήσεις οι οποίες προσομοιάζουν αρκετά και στις δύο περιπτώσεις.

- 32 Η άποψη αυτή, ωστόσο, δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Πράγματι, η συνέχιση εφαρμογής των μεταβατικών κανόνων των άρθρων 88 και 89 δικαιολογείται αποκλειστικά από το γεγονός ότι οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 85, παράγραφος 1, μπορούν να εξαιρεθούν βάσει της παραγράφου 3 του εν λόγω άρθρου και ότι με τις επιλογές των αρμοδίων οργάνων, δυνάμει των κανόνων εφαρμογής που θεσπίστηκαν βάσει του άρθρου 87, να χορηγούν ή μη τέτοιες απαλλαγές, χαράσσεται η πολιτική περί ανταγωνισμού. Αντιθέτως, σε περίπτωση κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης δεν είναι δυνατή η χορήγηση καμιάς απαλλαγής, με οποιοδήποτε τρόπο· η Συνθήκη απλά απαγορεύει την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, εναπόκειται δε, κατά περίπτωση, στις αρμόδιες εθνικές αρχές ή στην Επιτροπή, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, να συνάγουν από την απαγόρευση αυτή τις συνέπειες.
- 33 Επιβάλλεται, συνεπώς, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η απαγόρευση του άρθρου 86 της Συνθήκης έχει πλήρη εφαρμογή σε ολόκληρο τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- 34 Το δεύτερο πρόβλημα που θέτει το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα είναι το αν η επιβολή ορισμένων ναύλων μπορεί, καταρχήν, να αποτελέσει κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, όταν αυτή είναι αποτέλεσμα εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ δύο επιχειρήσεων η οποία μπορεί, αυτή καθαυτή, να εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1.
- 35 Πρέπει να τονιστεί, σχετικά, ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 85 δεν έχει εφαρμογή όταν η εν λόγω εναρμονισμένη πρακτική αφορά επιχειρήσεις που ανήκουν στον ίδιο όμιλο, ως μητρική και θυγατρική εταιρία, και οι επιχειρήσεις αυτές αποτελούν μία οικονομική μονάδα, εντός της οποίας η θυγατρική δεν διαθέτει πραγματική αυτονομία κατά τη χάραξη της πολιτικής της στην αγορά (τελευταία η απόφαση της 4ης Μαΐου 1988, Corinne Bodson, 30/87, Συλλογή 1988, σ. 2479). Ωστόσο, η δράση μιας τέτοιας μονάδας στην αγορά μπορεί να εμπίσει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86.

- 36 Αντιθέτως, τυπικό παράδειγμα συμφωνίας επιπτώσας στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 συνιστούν δύο επιχειρήσεις οι οποίες είναι οικονομικώς ανεξάρτητες μεταξύ τους και προβαίνουν, συνεννοούμενες, στον καθορισμό των τιμών ή σε άλλης μορφής περιορισμό του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά.
- 37 Οι σκέψεις αυτές δεν αποκλείουν το ενδεχόμενο μια συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσοτέρων επιχειρήσεων να μη συνιστά παρά την τυπική πράξη η οποία επιβεβαιώνει μια οικονομική πραγματικότητα, χαρακτηριζόμενη από το γεγονός ότι επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση μπόρεσε να επιβάλει τους εν λόγω ναύλους στις άλλες επιχειρήσεις. Στην περίπτωση αυτή, η ταυτόχρονη εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 δεν μπορεί να αποκλειστεί. Εξάλλου, οι νέοι κανονισμοί του Συμβουλίου, στηρίζονται σ' αυτή καθαυτή την ερμηνεία των άρθρων 85 και 86, καθόσον προβλέπουν ότι η δεύτερη από τις διατάξεις αυτές μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση εναρμονισμένης πρακτικής για την οποία χορηγήθηκε αρχικώς είτε απαλλαγή κατά κατηγορία ( άρθρο 7, παράγραφος 2, του κανονισμού 3976/87 ), είτε ατομική απαλλαγή που χορηγήθηκε κατά τη διαδικασία αντιρρήσεων ( άρθρο 5, παράγραφος 3, εδάφιο 2, του κανονισμού 3975/87 ).
- 38 Συνεπώς, σε ορισμένες περιπτώσεις, το άρθρο 86 μπορεί να αφορά τους ναύλους που ισχύουν για ορισμένη γραμμή ή για ορισμένες γραμμές τακτικών πτήσεων, όταν οι ναύλοι αυτοί έχουν καθοριστεί με διμερείς ή πολυμερείς συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ εταιριών αεροπορικών μεταφορών, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του εν λόγω άρθρου. Πρέπει, συνεπώς, να αναζητηθούν εκείνα τα στοιχεία ερμηνείας που θα μπορέσουν να δώσουν στο εθνικό δικαστήριο τη δυνατότητα να εφαρμόσει, ενδεχομένως, τη διάταξη αυτή.
- 39 Για να κριθεί αν μια αεροπορική εταιρία, που ασχολείται με τις τακτικές μεταφορές, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά, πρέπει, καταρχάς, να καθοριστεί η σχετική αγορά μεταφορικών υπηρεσιών. Ως προς το σημείο αυτό, κατά τις ενώπιον του Δικαστηρίου συζητήσεις διατυπώθηκαν δύο απόψεις: κατά την πρώτη, ο τομέας των τακτικών πτήσεων συνιστά χωριστή αγορά και, κατά τη δεύτερη, οι εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς, όπως η μεταφορά με μη τακτικές πτήσεις ( charter ), η σιδηροδρομική ή οδική μεταφορά πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη, καθώς και οι τακτικές πτήσεις σε άλλες γραμμές που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως υποκατάστατα.
- 40 Το κριτήριο που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι το αν η τακτική πτήση σε ορισμένη γραμμή μπορεί να εξατομικευθεί, σε σχέση με τις εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς, λόγω των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών της που έχουν ως συνέπεια να καθιστούν δύσκολη την υποκατάστασή της από τις άλλες δυνατότητες μεταφοράς και ανεπαίσθητο τον ανταγωνισμό τους.

- 41 Η εφαρμογή αυτού του κριτηρίου δεν συνεπάγεται αναγκαστικά τα ίδια αποτελέσματα στις διάφορες δυνατές περιπτώσεις· πράγματι, ορισμένες αεροπορικές συγκοινωνίες βρίσκονται σε κατάσταση αποκλείουσα κάθε πραγματικό ανταγωνισμό. Καταρχήν, πάντως, και ιδίως στο πλαίσιο των ενδοκοινοτικών γραμμών, η οικονομική ισχύς μιας αεροπορικής εταιρίας σε μια γραμμή τακτικών πτήσεων μπορεί να αποτελεί συνάρτηση της ανταγωνιστικής καταστάσεως άλλων μεταφορέων οι οποίοι εξυπηρετούν την ίδια γραμμή ή μία γραμμή που θα μπορούσε να αποτελέσει υποκατάστατο.
- 42 Όταν οι αρμόδιες εθνικές αρχές διαπιστώσουν ότι μία εταιρία αεροπορικών μεταφορών κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, πρέπει στη συνέχεια να εξετάσουν αν οι ναύλοι που η εν λόγω εταιρία επέβαλε στις άλλες εταιρίες αεροπορικών μεταφορών που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή συνιστά κατάχρηση αυτής της δεσπόζουσας θέσης. Κατάχρηση μπορεί, ιδίως, να διαπιστωθεί όταν οι επιβληθέντες ναύλοι μπορούν να θεωρηθούν ως μη δίκαιοι όροι μεταφοράς, είτε έναντι των ανταγωνιστών είτε έναντι των επιβατών.
- 43 Οι μη δίκαιοι αυτοί όροι μπορούν να προκύψουν είτε όταν οι ναύλοι είναι υπερβολικά υψηλοί είτε όταν είναι υπερβολικά μειωμένοι, αποβλέποντες να εκτοπίσουν από την αγορά επιχειρήσεις που δεν μετέχουν στη συμφωνία. Για την εκτίμηση του υπερβολικού χαρακτήρα του ναύλου μπορούν να συναχθούν ορισμένα ερμηνευτικά στοιχεία από την οδηγία 87/601/ΕΟΚ, η οποία καθορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές που πρέπει να ακολουθούν οι αρμόδιες εθνικές αρχές κατά την έγκριση των ναύλων. Όπως προκύπτει ιδίως από το άρθρο 3 της οδηγίας, οι ναύλοι πρέπει να παρουσιάζουν εύλογη αναλογία με το συνολικό μακροπρόθεσμο κόστος που βαρύνει το μεταφορέα, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ανάγκες των καταναλωτών, την ανάγκη ικανοποιητικής αποδόσεως του κεφαλαίου, την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά, περιλαμβανομένων των ναύλων των άλλων αερομεταφορέων που εξυπηρετούν το ίδιο δρομολόγιο, καθώς και την ανάγκη αποτροπής της πρακτικής ντάμπιγγκ.
- 44 Οι μη δίκαιοι όροι μπορούν, επίσης, να συνιστανται στην αποκλειστική εφαρμογή ενός μόνο ναύλου στην ίδια αεροπορική γραμμή. Πράγματι, όταν η αποκλειστική εφαρμογή ενός μόνο ναύλου συνιστά ενέργεια επιχειρήσεως που κατέχει δεσπόζουσα θέση και δεν αποτελεί έκφραση της πολιτικής των αρμοδίων αεροπορικών αρχών, παρέχει στην εν λόγω επιχείρηση τη δυνατότητα να αποκλείει, ακολουθώντας καταχρηστική πρακτική, κάθε ανταγωνισμό ως προς τους ναύλους.

- 45 Αν διαπιστωθεί ότι επιχείρηση ενήργησε κατά κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της στην αγορά και ότι το γεγονός αυτό μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, οι ενέργειες της εν λόγω επιχείρησης εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 86. Αν η Επιτροπή δεν παρενέβη, βάσει των εξουσιών που της έχουν ανατεθεί με τη Συνθήκη και τους κανόνες που θεσπίστηκαν για την εφαρμογή της, προκειμένου να θέσει τέρμα στην παράβαση ή να επιβάλει κυρώσεις, εναπόκειται στις αρμόδιες εθνικές, διοικητικές ή δικαστικές, αρχές να συναγάγουν τις συνέπειες από τη δυνατότητα εφαρμογής της απαγορεύσεως και να διαπιστώσουν, ενδεχομένως, την ακυρότητα της εν λόγω συμφωνίας, στηριζόμενες, ελλείψει σχετικών κοινοτικών κανόνων, στην εθνική τους νομοθεσία.
- 46 Ως προς την εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης, πρέπει συνεπώς να δοθεί ως απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα ότι η εφαρμογή ναύλων για τακτικές πτήσεις που απορρέουν από διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά, ιδίως όταν η κατέχουσα τη δεσπόζουσα θέση επιχείρηση μπόρεσε να επιβάλει σε άλλες μεταφορικές επιχειρήσεις υπερβολικά υψηλούς ή χαμηλούς ναύλους, ή ακόμα την αποκλειστική εφαρμογή ενός μόνο ναύλου σε μία αεροπορική γραμμή.

#### δ ) Επί των άρθρων 5 και 90

- 47 Το τρίτο ερώτημα αναφέρεται στη νομιμότητα της εγκρίσεως, εκ μέρους των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, ναύλων αντίθετων προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, ή προς το άρθρο 86 της Συνθήκης. Το εθνικό δικαστήριο ερωτά, ειδικότερα, αν η έγκριση αυτή είναι ασυμβίβαστη με το άρθρο 5, παράγραφος 2, και το άρθρο 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, μολονότι η Επιτροπή δεν διατύπωσε επικρίσεις κατά της εγκρίσεως αυτής, βάσει του άρθρου 90, παράγραφος 3.
- 48 Πρέπει σχετικώς να τονιστεί ότι κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, καίτοι είναι αληθές ότι οι κανόνες περί ανταγωνισμού των άρθρων 85 και 86 αφορούν ενέργειες επιχειρήσεων και όχι μέτρα των αρχών των κρατών μελών, ωστόσο, το άρθρο 5 της Συνθήκης επιβάλλει στις εν λόγω αρχές την υποχρέωση να μη λαμβάνουν ή διατηρούν σε ισχύ μέτρα δυνάμενα να μειώσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εν λόγω κανόνων περί ανταγωνισμού. Αυτό συμβαίνει, ιδίως, όταν κράτος μέλος επιβάλλει ή ευνοεί τη σύναψη συμφωνιών αντιθέτων προς το άρθρο 85 ή όταν ενισχύει τις συνέπειές τους ( τελευταίως η απόφαση της 1ης Οκτωβρίου 1987, Vereniging van Vlaamse Reisbureaus, 311/85, Συλλογή 1987, σ. 3801 ).

- 49 Συνεπώς, η έγκριση, εκ μέρους των αρμοδίων αρχών, συμφωνιών σχετικών με τους ναύλους αντιθέτων προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, δεν συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο και, ιδίως, με το άρθρο 5 της Συνθήκης. Συνάγεται, επίσης, ότι οι αρμόδιες αρχές πρέπει να αποφεύγουν τη λήψη κάθε μέτρου που θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ενθάρρυνση των αεροπορικών εταιριών να συνάπτουν συμφωνίες περί ναύλων αντίθετες προς τη Συνθήκη.
- 50 Στην ειδική περίπτωση των ναύλων τακτικών πτήσεων, την ερμηνεία αυτή της Συνθήκης επιβεβαιώνει το άρθρο 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, κατά το οποίο οι αρχές των κρατών μελών δεν θεσπίζουν ούτε διατηρούν μέτρα ασυμβίβαστα προς τους κανόνες περί ανταγωνισμού των άρθρων 85 και 86 ως προς τις επιχειρήσεις προς τις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, όπως το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται μόνες ή μαζί με μία ή δύο άλλες επιχειρήσεις μία αεροπορική γραμμή. Εξάλλου, στις αιτιολογικές σκέψεις των κανονισμών 3975/87 και 3976/87 του Συμβουλίου τονίζεται ότι οι διατάξεις των εν λόγω κανονισμών δεν θίγουν την εφαρμογή του άρθρου 90 της Συνθήκης.
- 51 Βεβαίως το Συμβούλιο, στις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού 3976/87 εξέφρασε την επιθυμία σταδιακής αυξήσεως του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, ώστε να δοθεί στον εν λόγω τομέα ο χρόνος που απαιτείται για την προσαρμογή του σε σύστημα διαφορετικό από το ισχύον το οποίο συνίσταται στη σύναψη πλέγματος συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών και αερομεταφορέων. Η επιθυμία αυτή, ωστόσο, δεν μπορεί να εκπληρωθεί παρά μόνον εντός των ορίων που θέτουν οι διατάξεις της Συνθήκης.
- 52 Κατά συνέπεια, καίτοι οι νέοι κανόνες που θέσπισε το Συμβούλιο και η Επιτροπή παρέχουν στα κοινοτικά όργανα και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών την ελευθερία να παροτρύνουν τις αεροπορικές επιχειρήσεις να διεξάγουν αμοιβαίες διαβουλεύσεις ως προς τους ναύλους ορισμένων γραμμών τακτικών πτήσεων, ωστόσο, η Συνθήκη απαγορεύει ρητώς να ευνοούν, υπό οποιαδήποτε μορφή, τη σύναψη συμφωνιών ή τη διαμόρφωση εναρμονισμένων πρακτικών ως προς τους ναύλους, αντιθέτων προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, ή, ενδεχομένως, προς το άρθρο 86.
- 53 Το εθνικό δικαστήριο αναφέρεται, επίσης, στο άρθρο 90, παράγραφος 3, η διάταξη, όμως, αυτή δεν ασκεί επιρροή για την επίλυση των ζητημάτων που ανέκυψαν στην

παρούσα υπόθεση. Πράγματι, η εν λόγω διάταξη επιβάλλει στην Επιτροπή την υποχρέωση να μεριμνά για την εφαρμογή του άρθρου 90 και της παρέχει την εξουσία να απευθύνει, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, οδηγίες ή αποφάσεις προς τα κράτη μέλη χωρίς, ωστόσο, να αποκλείει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του εν λόγω άρθρου σε περίπτωση αδράνειας της Επιτροπής.

- 54 Αντιθέτως, η παράγραφος 2 του άρθρου 90 μπορεί να επηρεάσει τις αποφάσεις των αρμοδίων για τις αερομεταφορές αρχών με τις οποίες εγκρίνονται ναύλοι. Η εν λόγω διάταξη προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι οι επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί η παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες περί ανταγωνισμού της Συνθήκης, εντός όμως των ορίων που η εφαρμογή των εν λόγω κανόνων δεν καθιστά αδύνατη την εκπλήρωση της ειδικής αποστολής που τους έχει ανατεθεί.
- 55 Πράγματι, η διάταξη αυτή μπορεί να εφαρμοστεί σε εταιρίες αεροπορικών μεταφορών, τις οποίες οι αρμόδιες κρατικές αρχές υποχρέωσαν να εκμεταλλεύονται γραμμές οι οποίες δεν είναι εμπορικά αποδοτικές, η εκμετάλλευσή τους, όμως, επιβάλλεται για λόγους γενικού συμφέροντος. Εναπόκειται στις αρμόδιες εθνικές ή δικαστικές αρχές να εξετάζουν, κατά περίπτωση, αν έχει πράγματι ανατεθεί στην οικεία εταιρία αεροπορικών μεταφορών η εκμετάλλευση παρομοίων γραμμών με πράξη των κρατικών αρχών ( απόφαση της 27ης Μαρτίου 1974, BRT-II, 127/73, Slg. 1974, σ. 313 ).
- 56 Ωστόσο, για να καταστεί δυνατός ο περιορισμός των συνεπειών από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, κατά το άρθρο 90, παράγραφος 2, λόγω αναγκών που ανακύπτουν από την εκπλήρωση αποστολής γενικού συμφέροντος, οι αρμόδιες για την έγκριση των ναύλων εθνικές αρχές, όπως και τα δικατήρια που επιλαμβάνονται σχετικών διαφορών, πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν την ακριβή φύση των εν λόγω αναγκών και τις επιπτώσεις τους στη διαμόρφωση των ναύλων των οικείων αεροπορικών εταιριών.
- 57 Πράγματι, αν δεν υπάρχει πραγματική διαφάνεια ως προς τη διαμόρφωση των ναύλων, είναι δύσκολη, αν όχι αδύνατη, η εκτίμηση της επιρροής που ασκεί η εκπλήρωση αποστολής γενικού συμφέροντος στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των ναύλων. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να προβεί, σχετικώς, στην επιβαλλόμενη απόδειξη των πραγματικών περιστατικών.



- 58 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι στο τρίτο ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο πρέπει να δοθεί ως απάντηση ότι τα άρθρα 5 και 90 της Συνθήκης έχουν την έννοια ότι:
- δεν επιτρέπουν στις εθνικές αρχές να ευνοούν τη σύναψη συμφωνιών ως προς τους ναύλους αντίθετες προς το άρθρο 95, παράγραφος 1, ή, ενδεχομένως, προς το άρθρο 86 της Συνθήκης,
  - δεν επιτρέπουν την έγκριση, εκ μέρους των εν λόγω αρχών, ναύλων που απορρέουν από τέτοιες συμφωνίες,
  - επιτρέπουν περιορισμό των αποτελεσμάτων των κανόνων περί ανταγωνισμού, εφόσον ο περιορισμός αυτός επιβάλλεται για την εκπλήρωση αποστολής γενικού συμφέροντος που έχει ανατεθεί στους αερομεταφορείς, υπό την προϋπόθεση ότι η φύση της εν λόγω αποστολής και οι επιπτώσεις της στη διαμόρφωση των ναύλων καθορίζονται σαφώς.

#### Επί των δικαστικών εξόδων

- 59 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η βρετανική κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης το χαρακτήρα παρεμπιπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε το Bundesgerichtshof, με Διάταξη της 30ής Ιανουαρίου 1986, αποφαινεται:

- 1) Οι διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες για τους ναύλους των τακτικών πτήσεων είναι αυτοδικαίως άκυρες, δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 2, της Συνθήκης:

— προκειμένου για ναύλους πτήσεων μεταξύ αερολιμένων ενός κράτους μέλους ή μεταξύ αερολιμένων κράτους μέλους και αερολιμένων τρίτης χώρας: όταν είτε οι αρχές του κράτους μέλους όπου εδρεύει μία από τις οικείες αεροπορικές εταιρίες είτε η Επιτροπή, δυνάμει των άρθρων 88 και 89 αντιστοιχώς, διαπίστωσαν το ασυμβίβαστο της συμφωνίας με το άρθρο 85·

— προκειμένου για ναύλους διεθνών πτήσεων μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας: όταν δεν έχει υποβληθεί προς την Επιτροπή, βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 3975/87, αίτηση απαλλαγής της συμφωνίας από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1· ή όταν έχει υποβληθεί τέτοια αίτηση, αλλά η Επιτροπή αντέδρασε αρνητικά εντός προθεσμίας 90 ημερών από της δημοσίευσής της αιτήσεως στην Επίσημη Εφημερίδα· ή όταν η προθεσμία των 90 ημερών έληξε χωρίς να υπάρξει αντίδραση εκ μέρους της Επιτροπής, αλλά έχει λήξει η εξαετής περίοδος ισχύος της απαλλαγής, που προβλέπει το εν λόγω άρθρο 5, ή όταν η ίδια η Επιτροπή, κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου, ανακάλεσε την απόφαση περί απαλλαγής.

2) Η εφαρμογή ναύλων για τακτικές πτήσεις που απορρέουν από διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να συνιστά κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά, ιδίως όταν η κατέχουσα τη δεσπόζουσα θέση επιχείρηση μπόρεσε να επιβάλει σε άλλες μεταφορικές επιχειρήσεις υπερβολικά υψηλούς ή χαμηλούς ναύλους, ή ακόμα την αποκλειστική εφαρμογή ενός μόνο ναύλου σε μία αεροπορική γραμμή.

3) Τα άρθρα 5 και 90 της Συνθήκης έχουν την έννοια ότι:

— δεν επιτρέπουν στις εθνικές αρχές να ευνοούν τη σύναψη συμφωνιών ως προς τους ναύλους αντίθετες προς το άρθρο 95, παράγραφος 1, ή, ενδεχομένως, προς το άρθρο 86 της Συνθήκης,

— δεν επιτρέπουν την έγκριση, εκ μέρους των εν λόγω αρχών, ναύλων που απορρέουν από τέτοιες συμφωνίες,

— επιτρέπουν περιορισμό των αποτελεσμάτων των κανόνων περί ανταγωνισμού, εφόσον ο περιορισμός αυτός επιβάλλεται για την εκπλήρωση αποστολής γενικού

**συμφέροντος που έχει ανατεθεί στους αερομεταφορείς, υπό την προϋπόθεση ότι η φύση της εν λόγω αποστολής και οι επιπτώσεις της στη διαμόρφωση των ναύλων καθορίζονται σαφώς.**

Due	Koormans	Joliet	O'Higgins	Grévisse
Slynn	Mancini	Κακούρης	Schockweiler	
Moitinho de Almeida	Rodríguez Iglesias	Diez de Velasco	Zuleeg	

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Απριλίου 1989.

Ο γραμματέας  
J.-G. Giraud

Ο πρόεδρος  
O. Due