

DOMSTOLENS DOM
av den 30 april 1986*

I förenade målen 209-213/84

har Tribunal de police i Paris till domstolen gett in en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 177 i EEG-fördraget i det mål som pågår vid den nationella domstolen mellan

Ministère public

och

- 1) Lucas Asjes m. fl.,
- 2) Andrew Gray m. fl.,
- 3) Andrew Gray m. fl.,
- 4) Jacques Maillot m. fl.,
- 5) Léo Ludwig m. fl.

Begäran avser tolkningen av artiklarna 84.2, 85 och följande i EEG-fördraget.

DOMSTOLEN

sammansatt av ordföranden Mackenzie Stuart, avdelningsordförandena T. Koopmans, U. Everling och K. Bahlmann samt domarna G. Bosco, O. Due, Y. Galmot, C. Kakouris och T. F. O'Higgins,

* Rättegångsspråk: franska.

generaladvokat: C. O. Lenz,
justitiesekreterare: H. A. Rühl, avdelningsdirektör,

som beaktat yttrandena från

- Jacques Maillot, tilltalad i målen 211, 212 och 213/84 vid den nationella domstolen, företrädd i det muntliga förfarandet av advokaten Patrick Montier, Paris,
- bolaget Nouvelles Frontières SA, civilrättsligt ansvarigt i målen 211, 212 och 213/84 vid den nationella domstolen, företrädd i det skriftliga förfarandet av advokaten Patrick Montier, Paris, och i det muntliga förfarandet av advokaten G. Selnet, Paris,
- bolagen Compagnie nationale Air France och Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), civilrättsligt ansvariga i målen 212 respektive 209/84 vid den nationella domstolen, genom advokaten Édouard Marissens, Bryssel,
- Frankrikes regering, genom Gilbert Guillaume och Sophie-Caroline de Margerie, i egenskap av ombud respektive biträdande ombud,
- Italiens regering, genom Ivo Maria Braguglia, avvocato dello Stato, i egenskap av ombud,
- Nederländernas regering, företrädd i det skriftliga förfarandet av I. Verkade, generalsekreterare i utrikesministeriet, i egenskap av ombud, och i det muntliga förfarandet av A. Bos,
- Förenade kungarikets regering, företrädd i det skriftliga förfarandet av J. R. J. Braggins, Treasury Solicitor's Department, i egenskap av ombud, och av T. J. G. Pratt, i egenskap av ombud, biträdd av professor F. Jacobs,
- Europeiska gemenskapernas kommission, genom juridiske rådgivaren Jean Amphoux, i egenskap av ombud, biträdd av Frédéric Grondman, nederländsk tjänsteman som ställts till förfogande av kommissionens rättstjänst inom ramen för det nationella tjänstemannautbytet, och
- som hört generaladvokatens förslag till yttrande, framlagt vid sammanträde den 24 september 1985,

meddelar följande

dom

DOMSKÄL

- 1 Genom fem domar av den 2 mars 1984, som inkom till domstolen den 17 augusti 1984, har Tribunal de police i Paris ställt en fråga enligt artikel 177 i EEG-fördraget om tolkningen av vissa bestämmelser i fördraget för att kunna bedöma om det obligatoriska godkännandeförfarande för flygpriser som är föreskrivet i fransk lagstiftning är förenligt med dessa bestämmelser.
- 2 Denna fråga har ställts inom ramen för ett flertal brottmål mot de ansvariga i flygbolag och resebyråer som har lagts till last att, i strid med artiklarna L 330-3, R 330-9 och R-330-15 i den franska Code de l'aviation civile (lagen om civil luftfart) vid försäljning av flygbiljetter, ha tillämpat flygpriser som inte godkänts av ministern med ansvar för civil luftfart eller som avvikit från de godkända priserna.
- 3 Enligt ovannämnda artikel L 330-3 får luftfart endast bedrivas av företag som godkänts av ministern med ansvar för civil luftfart. Dessa företag skall vidare förelägga samma minister sina flygpriser för godkännande. I artikel R 330-9 preciseras vilka uppgifter som skall lämnas. Enligt punkt två i den artikeln skall bestämmelserna i fråga också tillämpas på utländska företag. I artikel R 330-15 föreskrivs att överträdelser av dessa bestämmelser skall bestraffas med fängelse från tio dagar upp till en månad och/eller med böter från 600 upp till 1 000 franska franc. Ett beslut om godkännande av det flygpris som ett flygbolag föreslagit leder således till att priset blir bindande för alla de ekonomiska aktörer som säljer bolagets biljetter för den sträcka som anges i ansökan om godkännande.
- 4 När talan väcktes vid Tribunal de police i Paris uppkom frågan om systemet enligt de ovannämnda bestämmelserna var förenligt med EEG-fördraget, särskilt artikel 85.1 i fördraget, eftersom bestämmelserna, enligt dess uppfattning, innebar en samordning mellan flygbolagen som strider mot artikel 85. Tribunal de police i Paris godtog inte heller invändningen om att artikel 85 enligt artikel 84.2, inte skulle vara tillämplig på luftfartssektorn, med hänvisning till att syftet med bestämmelsen i artikel 84.2 endast var att låta rådet besluta om organisationen av en gemensam politik inom sektorn men inte att undanta denna sektor från tillämpningen av andra bestämmelser i fördraget, såsom t. ex. artikel 85.

- 5 Den nationella domstolen beslutade därför att förklara målet vilande och att till domstolen ställa frågan om "artiklarna L 330-3, R 330-9 och R-330-15 i den franska Code de l'aviation civile är förenliga med gemenskapsrätten".
- 6 Skriftliga yttranden har i enlighet med artikel 20 i protokollet till domstolens stadga inkommit från bolaget Nouvelles Frontières SA i målen 212 och 213/84 och från bolagen Compagnie nationale Air France (Air France) och Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) i målet 212/84 respektive 209/84, dvs. de tre bolag som är civilrättsligt ansvariga i målen vid den nationella domstolen, samt från Frankrikes, Italiens, Nederländernas och Förenade kungarikets regering samt Europeiska gemenskapernas kommission.
- 7 Genom beslut av den 26 september 1984 bestämde domstolen med stöd av artikel 43 i rättegångsreglerna att förena målen vad gäller förfarandet och domen.

A — Domstolens behörighet att besvara tolkningsfrågor

- 8 Air France, KLM och den franska och den italienska regeringen har invänt att domstolen inte är behörig att besvara den tolkningsfråga som ställts av den nationella domstolen.
- 9 Air France och KLM har med stöd av den franska regeringen för det första gjort gällande att ett svar från domstolen på denna fråga är överflödigt, eftersom den nationella domstolen redan i domarna om hänskjutande har tagit ställning både till tillämpligheten av artikel 85 på luftfartssektorn och till om den samordning av flygpriser som ligger till grund för de priser som är omtvistade i målen vid den nationella domstolen är ogiltig i enlighet med artikel 85.2.
- 10 Det skall i detta hänseende anmärkas att det enligt domstolens fasta rättspraxis ankommer på den nationella domstolen att, inom ramen för den kompetensfördelning mellan den nationella domstolen och EG-domstolen som anges i artikel 177 i fördraget – med fullständig kännedom om saken – bedöma om de rättsliga frågor som uppkommit genom tvisten vid den nationella domstolen är relevanta och om det är nödvändigt att ställa en tolkningsfråga för att kunna meddela dom i saken (se särskilt domen av den 14 februari 1980 i målet 53/79, ONPS mot Damiani, Rec. s. 273).

- 11 Air France och KLM har för det andra gjort gällande att beskrivningen av den franska lagstiftningen i domarna om hänskjutande är missvisande, eftersom den nationella domstolen inte har tagit hänsyn till bestämmelserna i gällande internationella avtal på området.
- 12 Det skall i detta hänseende först erinras om att förfarandet med förhandsavgöranden enligt artikel 177 inte har till syfte att tolka nationell lagstiftning eller nationella bestämmelser (se den nyligen meddelade domen av den 13 mars 1984 i målet 16/83, Prantl Rec. s. 1289), varför den eventuellt inte helt exakta beskrivning av de nationella bestämmelserna som gjorts av den nationella domstolen i dess beslut om hänskjutande inte kan ha till följd att domstolen inte är behörig när det gäller att besvara den tolkningsfråga som den nationella domstolen ställt.
- 13 Vad gäller den inverkan som internationella avtal inom den civila luftfarten kan ha på den gemenskapsrättsliga bedömningen av nationella bestämmelser av det slag som den nationella domstolen syftar på i de föreliggande målen, kan det konstateras att förekomsten av sådana avtal inte är en sådan omständighet som medför att domstolen inte är behörig att i enlighet med artikel 177 i EEG-fördraget tolka de relevanta bestämmelserna i gemenskapsrätten.
- 14 För det tredje har Air France, KLM och den italienska regeringen påpekat att den nationella domstolen underlåtit att precisera vilken bestämmelse i gemenskapsrätten som domstolen skall tolka vid bedömningen av om den omtvistade franska lagstiftningen är förenlig med gemenskapsrätten.
- 15 Det räcker härvid att konstatera att det av domarna om hänskjutande framgår att frågan ställts i förhållande till konkurrensreglerna i fördraget.
- 16 Följaktligen kan de invändningar som framställts om domstolens behörighet när det gäller att besvara den tolkningsfråga som ställts av den nationella domstolen i föreliggande fall inte godtas.
- 17 Denna fråga bör dock uppfattas så att den går ut på huruvida och i vilken utsträckning det strider mot de skyldigheter, när det gäller att säkerställa den fria konkurrensen på den gemensamma marknaden, som åvilar medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 5, 3 f och 85, särskilt punkt 1, i EEG-fördraget, att tillämpa en medlemsstats bestämmelser, enligt vilka ett obligatoriskt godkännandeförfarande införts för flygpriser och enligt vilka det leder till påföljder - också straffrättsliga - att inte följa de på detta sätt

godkända flygpriserna, när det fastslagits att dessa priser är resultatet av ett avtal, ett beslut eller ett samordnat förfarande som strider mot artikel 85 i fördraget.

B — Internationella bestämmelser om luftfart

- 18 För att närmare sätta in den franska lagstiftning som den nationella domstolen hänvisar till i dess rättsliga sammanhang har den franska regeringen i sina skriftliga yttranden i stora drag redogjort för gällande internationella avtal om civil luftfart. Den har i detta hänseende hänvisat till den grundläggande konvention om internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (United Nations Treaty Series, vol. 15, s. 295) och till samtliga övriga internationella avtal som bygger på den.
- 19 Enligt artikel 6 i Chicagokonventionen gäller följande: "Internationell regelbunden lufttrafik över eller till en fördragsslutande parts territorium må bedrivas endast med särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av respektive stat samt i enlighet med villkoren i dylikt tillstånd eller bemyndigande." Konventionen innehåller ingen bestämmelse om flygpriser, eftersom signatärstaterna inte kunde enas i den frågan.
- 20 Med stöd av artikel 6, i vilken principen om varje stats suveränitet över sitt territoriums luftrum bekräftas, har ett nätverk av bilaterala avtal ingåtts enligt vilka staterna ger tillstånd till etablering av en eller flera flyglinjer mellan sina respektive territorier.
- 21 I vissa bilaterala avtal som utarbetats enligt en standardmodell, t.ex. det s.k. Bermuda II-avtalet mellan Förenta staterna och Förenade kungariket, som slöts den 13 juli 1977, anges vilka rutter och mellanlandningar som är tillåtna i de berörda länderna och föreskrivs att varje signatärstat skall bestämma vilka flygbolag som får utöva de rättigheter som ingår i avtalet. Genom dessa avtal kan alla auktoriserade flygbolag flyga på dessa rutter på samma villkor. Enligt avtalen skall också flygpriserna fastställas av de flygbolag som har tillstånd att flyga på de rutter som anges i varje avtal. Dessa flygpriser är vidare underkastade ett godkännande av myndigheterna i signatärstaterna. I detta slags bilaterala avtal är det dock enligt signatärstaternas mening att föredra att priserna fastställs gemensamt av de auktoriserade bolagen och om möjligt förhandlas fram inom ramen för den internationella sammanslutningen för flygbolag, International Air Transport Association (IATA).

- 22 IATA är en privaträttslig sammanslutning som upprättades av flygbolagen vid en konferens i Havanna i april 1945. En av dess uppgifter är att erbjuda de bolag som flyger på rutten inom samma region en ram inom vilken de kan samordna sina flygpriser. Dessa priser skall sedan godkännas av de berörda staterna i enlighet med bestämmelserna i de olika bilaterala avtalen.
- 23 Ett system för fastställande av flygpriser liknande det system med bilaterala avtal som anges ovan har fastställts genom det multilaterala avtal om förfarandet för fastställande av flygpriser i reguljär flygtrafik som slöts den 10 juli 1967 inom ramen för Europarådet och ratificerades av vissa medlemsstater.
- 24 Efter att ha erinrat om den internationella ram som beskrivits ovan har den franska regeringen anfört att det är inom denna ram som den franska lagstiftningen och dess bestämmelser skall hänföras i målet vid den nationella domstolen. Regeringen har dock inte gjort gällande att de internationella avtal som åberopas ovan medför en skyldighet för de medlemsstater som undertecknat avtalen att inte följa konkurrensreglerna i EEG-fördraget.
- 25 Den franska regeringens inställning i detta hänseende delas i allt väsentligt av de övriga parter som inkommit med yttranden i de föreliggande målen, i vilka man också hänvisat till det internationella sammanhang som beskrivits av den franska regeringen.
- 26 Under dessa omständigheter utgör de internationella avtal som den franska regeringen och de övriga parterna hänvisat till inte något hinder för att domstolen prövar den fråga som ställts av den nationella domstolen också i förhållande till de bestämmelser i gemenskapsrätten som denna domstol åberopar.

C — Tillämpligheten av fördragets konkurrensregler på luftfartssektorn

- 27 Om man uppfattar den fråga som ställts av den nationella domstolen på det sätt som anges ovan innebär det att domstolen måste avgöra om gemenskapsrätten medför skyldigheter för medlemsstaterna enligt artikel 5 i fördraget vad gäller konkurrensen inom luftfartssektorn. Det är därför inledningsvis nödvändigt att pröva om konkurrensreglerna i fördraget på gemenskapsrättens nuvarande stadium är tillämpliga på företag inom denna sektor.
- 28 I första hand bör man härvid ta artikel 84 i beaktande, som är den sista bestämmelsen i avdelning IV (om transporter) i fördragets andra del.

- 29 Denna artikel har följande lydelse:
- ” 1) Bestämmelserna i denna avdelning skall gälla transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar.
- 2) Rådet får enhälligt besluta huruvida, i vilken omfattning och på vilket sätt lämpliga bestämmelser skall kunna meddelas för sjöfart och luftfart.”
- 30 Bolaget Nouvelles Frontières, Förenade kungarikets regering och kommissionen har i sina yttranden gjort gällande att denna artikel inte utesluter att fördragets konkurrensregler, särskilt artikel 85, är tillämpliga på luftfartssektorn.
- 31 De hänvisar i detta hänseende till domen av den 4 april 1974 i målet 167/73, kommissionen mot Frankrike, (Rec. s. 359), i vilken domstolen fann att artikel 84.2, långt ifrån att utesluta en tillämpning av fördraget på de transportgrenar som avses i denna bestämmelse, endast föreskriver att de särskilda reglerna i avdelningen om transporter inte är tillämpliga fullt ut och att dessa därför på samma sätt som övriga transportgrenar omfattas av fördragets allmänna bestämmelser.
- 32 De har hävdad att fördragets allmänna bestämmelser också omfattar konkurrensreglerna. Dessa regler bör därför kunna tillämpas på luftfartssektorn, oavsett om det föreligger något beslut av rådet i enlighet med artikel 84.2 eller ej.
- 33 Den franska regeringen är av motsatt uppfattning.
- 34 Den franska regeringen har gjort gällande att den lösning domstolen kommit fram till i den ovannämnda domen endast avser de regler som ingår i fördragets andra del om grunderna för gemenskapen, och att denna lösning därför inte kan överföras på konkurrensreglerna som ingår i fördragets tredje del om gemenskapens politik.
- 35 Det skall erinras om att medlemsstaterna enligt artikel 74, som är den första artikeln i avdelningen om transporter, ”skall på det område som behandlas i denna avdelning uppnå fördragets mål inom ramen för en gemensam transportpolitik.”

36 Av ordalydelsen i denna artikel framgår att målen i fördraget, inbegripet målet i artikel 3 f, nämligen att införa ett system som säkerställer att konkurrensen inte snedvrids på den gemensamma marknaden, också gäller för transportområdet.

37 Enligt artikel 61 i fördraget regleras inte den fria rörligheten för tjänster på transportområdet av bestämmelserna i kapitlet om tillhandahållande av tjänster utan av bestämmelserna i avdelningen om en gemensam transportpolitik. På transportområdet borde det i artikel 59 i fördraget fastställda målet att under en övergångstid avveckla de inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster alltså ha uppnåtts inom ramen för den gemensamma politik som anges i artiklarna 74 och 75.

38 Det finns dock ingen annan bestämmelse i fördraget som för sin tillämplighet på transportområdet kräver att en gemensam politik genomförts på detta område.

39 När det gäller konkurrensreglerna skall det erinras om att stöd enligt artikel 77 är förenligt med fördraget "om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt." En sådan bestämmelse förutsätter uttryckligen att konkurrensreglerna i fördraget, i vilka bestämmelserna om statligt stöd ingår, är tillämpliga på transportområdet, oavsett om en gemensam politik införts på detta område eller ej.

40 Det kan vidare anmärkas att fördraget, när det här ansetts att viss verksamhet skall undantas från tillämpningen av konkurrensreglerna, föreskriver ett uttryckligt undantag om detta. Så är fallet när det gäller produktionen av och handeln med jordbruksprodukter, på vilka konkurrensreglerna enligt artikel 42 endast skall tillämpas "i den mån rådet, med hänsyn till målsättningen i artikel 39, beslutar detta inom ramen för bestämmelserna i artikel 43.2 och 43.3 och enligt det förfarande som anges där."

41 När det gäller transportområdet finns det inte någon bestämmelse i fördraget som i likhet med artikel 42 utesluter en tillämpning av konkurrensreglerna eller gör tillämpningen beroende av ett beslut av rådet.

42 Följaktligen måste den slutsatsen dras att fördragets konkurrensregler, särskilt reglerna i artikel 85-90, är tillämpliga på transportområdet.

43 Det skall, i synnerhet när det gäller luftfartssektorn, konstateras att artikel 84 i fördraget endast har till syfte, vilket framgår av dess ordalydelse och

placering i fördraget, att definiera tillämpningsområdet för artikel 74 och följande när det gäller olika transportgrenar genom att skilja mellan å ena sidan transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar, som omfattas av punkt 1, och å andra sidan sjöfart och luftfart, som omfattas av punkt 2.

44 Vad gäller artikel 84.2 har domstolen i den ovan angivna domen av den 4 april 1974 uttalat att denna bestämmelse inte har något annat syfte än att, förutsatt att rådet inte har beslutat annat, undanta sjöfart och luftfart från bestämmelserna om den gemensamma transportpolitiken i avdelning IV i fördragets andra del.

45 Härav följer att luftfart på samma sätt som andra transportgrenar omfattas av fördragets allmänna bestämmelser, inklusive konkurrensreglerna.

D — Följderna av att det för luftfartssektorn saknas tillämpningsbestämmelser för artiklarna 85 och 86 i fördraget

46 Air France, KLM, den franska, den italienska och den nederländska regeringen samt kommissionen har i sina skriftliga yttranden framhållit att det för närvarande saknas sådana bestämmelser inom luftfartssektorn som föreskrivs i artikel 87.

47 Enligt den franska och den italienska regeringens uppfattning är det därför de nationella myndigheter som avses i artikel 88 i fördraget som är behöriga att tillämpa artiklarna 85 och 86 på detta område. Dessa myndigheter kan också på de villkor som anges i artikel 85.3 meddela undantag från förbudet i punkt 1.

48 Nederländernas regering anser också att det, i avsaknad av tillämpningsbestämmelser för artiklarna 85 och 86, ankommer på de nationella myndigheter som avses i artikel 88 men även på kommissionen i enlighet med artikel 89 att säkerställa att dessa bestämmelser följs. Nämda regering har gjort gällande att det i samband med det aktuella tolkningsförfarandet inte är möjligt att fastställa om det förekommit någon överträdelse av fördraget.

49 Enligt kommissionen däremot utgör avsaknaden av tillämpningsbestämmelser i enlighet med artikel 87 inte något hinder för att de nationella domstolarna, i förekommande fall, uttalar sig om huruvida ett avtal eller ett visst

förfarande är förenligt med konkurrensreglerna, eftersom dessa regler har direkt effekt.

50 Det skall erinras om att rådet enligt artikel 87.1 enhälligt inom tre år efter fördragets ikraftträdande eller därefter med kvalificerad majoritet skall "anta de förordningar och direktiv som behövs för att tillämpa de principer som anges i artiklarna 85 och 86". Som framgår av det första övervägandet i rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962 (EGT 1962, s. 204, fransk version; svensk specialutgåva, del 08, volym 01) krävs det att dessa förordningar och direktiv antas "för att upprätta ett system som säkerställer att konkurrensen inom den gemensamma marknaden inte snedvrids" och för att skapa förutsättningar "för en väl avvägd och enhetlig tillämpning av artiklarna 85 och 86 i medlemsstaterna".

51 Trots att kommissionen utarbetat ett förslag härom (EGT 1982, C 78, s. 2, fransk version; vid översättningen fanns ingen svensk version att tillgå) har rådet dock ännu inte antagit några bestämmelser av detta slag som är tillämpliga på luftfartssektorn. Genom förordning nr 141 av den 26 november 1962 (EGT 1962, s. 2751, fransk version; svensk specialutgåva, del 07, volym 01) undantas transportområdet från tillämpningen av förordning nr 17, och sådana bestämmelser har därefter endast antagits för transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar (se förordning nr 1017/68 av den 19 juli 1968, EGT nr L 175, s. 1, fransk version; svensk specialutgåva, del 07, volym 01).

52 I avsaknad av bestämmelser enligt artikel 87 i fördraget skall artiklarna 88 och 89 fortsätta att tillämpas.

53 I artikel 88 föreskrivs följande: "Till dess att de bestämmelser som antagits enligt artikel 87 har trätt i kraft skall myndigheterna i varje medlemsstat i överensstämmelse med landets rättsordning och bestämmelserna i artikel 85, särskilt punkt 3, och artikel 86, avgöra om avtal, beslut och samordnade förfaranden är tillåtna samt om missbruk av en dominerande ställning på den gemensamma marknaden föreligger".

54 Enligt denna artikel ankommer det alltså på "myndigheterna i varje medlemsstat" att tillämpa artikel 85, särskilt punkt 3, och artikel 86, så länge sådana bestämmelser som avses i artikel 87 inte har antagits.

55 Som domstolen uttalat i sin dom av den 30 januari 1974 i målet 127/73, BRT (Rec. s. 51) omfattar begreppet "myndigheterna i varje medlemsstat"

i artikel 88 både de administrativa myndigheter som i de flesta medlemsstater har ansvar för tillämpningen av den nationella konkurrenslagstiftningen under rättslig kontroll som utövas av de behöriga domstolarna och de domstolar som i de övriga medlemsstaterna särskilt tilldelats denna uppgift.

56 I begreppet "myndigheterna i varje medlemsstat" i den mening som avses i artikel 88 ingår alltså inte de brottmålsdomstolar som har till uppgift att beivra lagöverträdelser.

57 Det framgår av handlingarna i de föreliggande målen att de behöriga franska myndigheterna, när det gäller den samordning av flygpriser som är föremål för åtal vid den nationella domstolen, inte fattat något beslut i enlighet med artikel 88 om huruvida dessa förfaranden är förenliga med de franska konkurrensreglerna och med artikel 85, särskilt punkt 3. Den franska regeringen har själv uteslutit att något sådant beslut kan anses ingå i beslutet om godkännande av flygpriserna i fråga.

58 I artikel 89 regleras kommissionens befogenheter fram till ikraftträdandet av de bestämmelser som avses i artikel 87. I dessa befogenheter ingår att på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ undersöka "fall av förmodade överträdelser" av de principer som anges i artiklarna 85 och 86 och, om kommissionen finner att en överträdelse ägt rum, föreslå, "lämpliga åtgärder för att få denna att upphöra". Om överträdelsen inte upphör har kommissionen befogenhet enligt artikel 89.2 att, "genom ett motiverat beslut" som får offentliggöras, fastslå att en överträdelse föreligger och att bemyndiga medlemsstaterna "att, på de villkor och enligt de regler som den fastställer, vidta de åtgärder som krävs för att avhjälpa situationen".

59 Kommissionen har likväl inte hävdats att den, när det gäller samordningen av flygpriserna i fråga, utövat sina befogenheter enligt artikel 89, särskilt inte den befogenhet som avses i artikel 89.2, för att genom ett motiverat beslut fastslå att en överträdelse av artikel 85 förelegat.

60 Man måste därför fråga sig om en nationell domstol, som inte är en av de myndigheter i medlemsstaterna som avses i artikel 88, i avsaknad av förordningar eller direktiv som antagits av rådet med stöd av artikel 87 och som är tillämpliga på luftfartssektorn inte desto mindre har befogenhet att, inom ramen för tvister av det slag som pågår vid den nationella domstolen, fastslå att en samordning av flygpriser mellan flygbolag strider mot artikel 85, även om samordningen i fråga inte varit föremål för något beslut vare sig

av de behöriga nationella myndigheterna i enlighet med artikel 88 eller av kommissionen i enlighet med artikel 89, särskilt punkt 2.

- 61 Det kan härvid erinras om att artiklarna 88 och 89 enligt domstolens uttalande i domen av den 6 april 1962 i målet 13/61, Bosch (Rec. s. 91) dock inte är "av sådan beskaffenhet att de kan säkerställa en så fullständig tillämpning av artikel 85 att man enbart av det faktum att de finns kan dra den slutsatsen att artikel 85 redan då fördraget trädde i kraft skulle ha full verkan".
- 62 I själva verket kan de nationella myndigheterna enligt artikel 88 besluta om att konkurrensbegränsande samverkan skall tillåtas endast när sådan samverkan förelagts myndigheterna för godkännande inom ramen för gällande rätt på konkurrensområdet i respektive länder. Å andra sidan är kommissionen enligt artikel 89, trots att den har befogenhet att fastslå eventuella överträdelse av artiklarna 85 och 86, inte behörig att avge en förklaring om undantag i den mening som anges i artikel 85.3.
- 63 Den omständigheten att konkurrensbegränsande samverkan kan omfattas av tillämpningsområdet för artikel 85 är inte tillräcklig för att den utan vidare skall betraktas som förbjuden enligt artikel 85.1 och därför ogiltig enligt punkt 2 i samma artikel.
- 64 En sådan slutsats skulle nämligen strida mot den allmänna principen om rättssäkerhet - en rättsprincip som enligt domstolens uttalande i den ovan nämnda domen av den 6 april 1962 skall iakttas vid tillämpningen av fördraget - eftersom denna slutsats skulle leda till att vissa avtal förbjöds eller blev ogiltiga redan innan det ens kunnat fastställas om artikel 85 i sin helhet är tillämplig på dessa avtal.
- 65 Det skall dock tilläggas att, såsom domstolen uttalat i sin dom av den 6 april 1962, fram till ikraftträdandet av en förordning eller ett direktiv om tillämpning av artiklarna 85 och 86 i enlighet med artikel 87 kan det förbud som avses i artikel 85.1 liksom den ogiltighet som avses i artikel 85.2 endast gälla sådana avtal och beslut beträffande vilka myndigheterna i medlemsstaterna med stöd av artikel 88 beslutat att de skall omfattas av artikel 85.1, och att de inte kan undantas från förbudet i enlighet med artikel 85.3, eller beträffande vilka kommissionen fastslagit att det föreligger en överträdelse i enlighet med artikel 89.2.
- 66 Kommissionen har dock gjort gällande att de principer som framgår av domen av den 6 april 1962 inte kan gälla konkurrensbegränsande samverkan

inom luftfartssektorn. De omständigheter som förelåg i samband med den domen, t. ex. det faktum att det rörde sig om avtal som slutits före fördragets ikraftträdande och som enligt artikel 5 i förordning nr 17 skulle anmälas, samt den omständigheten att den förordningen var utfärdad då målet togs upp till förhandling, föreligger enligt kommissionens uppfattning inte när det gäller den konkurrensbegränsande samverkan inom luftfartssektorn.

67 Dessa argument kan inte godtas. De regler som klargjorts i domen av den 6 april 1962 skall fortsättningsvis gälla så länge det varken antagits någon förordning eller något direktiv i enlighet med artikel 87 och något förfarande sålunda inte föreskrivits för tillämpningen av artikel 85.3.

68 Följaktligen måste den slutsatsen dras att om de behöriga nationella myndigheterna inte fattat något beslut i enlighet med artikel 88 – enligt vilket en bestämd samordning av flygpriser mellan flygbolagen är förbjuden enligt artikel 85.1 och inte kan undantas från det förbudet med tillämpning av artikel 85.3 – eller om kommissionen inte fattat något beslut i enlighet med artikel 89.2 i syfte att fastslå att det i fråga om en sådan samordning föreligger en överträdelse av artikel 85.1, så har en nationell domstol, som den som i föreliggande fall hänskjutit frågan till domstolen, inte befogenhet att själv fastslå att den ifrågavarande samordningen av flygpriser är oförenlig med artikel 85.1.

69 Det skall dock framhållas att de nationella domstolarna, om det – i avvaktan på att föreskrifter utfärdas i enlighet med artikel 87 för sektorn i fråga antingen på de nationella myndigheternas initiativ enligt artikel 88 eller på kommissionens initiativ enligt artikel 89.2 – fastslagits att det föreligger ett sådant avtal, skall dra alla nödvändiga slutsatser och framför allt att samordningen av flygpriser är ogiltig i enlighet med artikel 85.2.

E — Fråga huruvida ett nationellt förfarande för godkännande av flygpriser är förenligt med gemenskapsrätten

70 Vidare måste det prövas huruvida och i vilken utsträckning det strider mot de skyldigheter som åligger medlemsstaterna enligt artikel 5 i EEG-fördraget i förening med artiklarna 3 f och 85 att tillämpa det slags nationella bestämmelser som åsyftas av den nationella domstolen – vilka föreskriver ett obligatoriskt godkännandeförfarande för flygpriser och enligt vilka påföljder, däribland straffrättsliga påföljder, utgår om de godkända priserna inte följs – när det, i avsaknad av en förordning eller ett direktiv i enlighet med artikel

87 i fördraget, fastslagits enligt de formkrav och förfaranden som anges i artikel 88 eller 89.2 att dessa flygpriser bygger på ett avtal, ett beslut av företagssammanslutningar eller ett samordnat förfarande som är oförenligt med artikel 85.

71 Det skall erinras om att det av domstolens fasta rättspraxis framgår att medlemsstaterna, även om artiklarna 85 och 86 i fördraget avser företags beteende och inte medlemsstaternas lagar eller andra författningar, inte desto mindre enligt fördraget är skyldiga att inte vidta eller bibehålla några som helst åtgärder som kan tänkas beröva dessa bestämmelser deras ändamålsenliga verkan (domen av den 16 november 1977 i målet 13/77, Inno, Rec. s. 2115).

72 Just detta är fallet om en medlemsstat framtvingar eller gynnar avtal om konkurrensbegränsande samverkan som är oförenliga med artikel 85 eller förstärker verkningarna av sådan samverkan.

73 Enligt Air France, KLM och den franska regeringen är en samordning av flygpriser mellan flygbolagen inte resultatet av att det förekommer ett obligatoriskt förfarande för godkännande av flygpriser, såsom det som gäller i Frankrike, utan av att beslut fattats helt självständigt av flygbolagen i de olika medlemsstaterna inom ramen för IATA eller liknande sammanslutningar.

74 Förenade kungarikets regering och kommissionen å andra sidan har gjort gällande att även om de nationella bestämmelserna om godkännande av flygpriser inte i sig är en åtgärd som tvingar företagen att åsidosätta sina skyldigheter enligt artikel 85, så skulle det förhålla sig annorlunda om de nationella myndigheterna skulle kräva att flygbolagen uteslutande föreslog flygpriser som de kommit överens om sinsemellan, t. ex. inom ramen för IATA, och vägrade att godkänna sådana flygpriser som föreslagits oberoende härav.

75 Det skall i detta hänseende anmärkas att man vid den gemenskapsrättsliga bedömningen av tillämpningen av nationella bestämmelser av det slag som den nationella domstolen avser bör ta hänsyn till de godkända flygprisernas beskaffenhet och om de är förenliga med gemenskapsrätten.

76 Om den samordning som ligger till grund för flygpriserna har varit föremål för ett beslut av de behöriga nationella myndigheterna enligt artikel 88 eller av kommissionen enligt artikel 89.2, i vilket det fastslagits att denna

samordning är oförenlig med artikel 85, kan inte en medlemsstat utan att åsidosätta sina skyldigheter på konkurrensområdet godkänna dessa priser och därigenom förstärka verkningarna av dem.

- 77 Härav följer att svaret på den fråga som ställts av den nationella domstolen blir att en medlemsstat inte utan att åsidosätta sina skyldigheter enligt artikel 5 i EEG-fördraget i förening med artiklarna 3 f och 85, särskilt punkt 1, i fördraget kan godkänna flygpriser och därigenom förstärka verkningarna av dem, när det – i avsaknad av bestämmelser som antagits av rådet på grundval av artikel 87 – i enlighet med de formkrav och förfaranden som anges i artikel 88 eller i artikel 89.2 fastslagits att dessa flygpriser är resultatet av ett avtal, ett beslut av företagssammanslutningar eller ett samordnat förfarande som är oförenligt med artikel 85.

Rättegångskostnader

- 78 De kostnader som har förorsakats den franska, den italienska, den nederländska och den brittiska regeringen samt Europeiska gemenskapernas kommission, som har inkommit med yttrande till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

– angående den fråga som genom domar av den 2 mars 1984 förts vidare av Tribunal de police i Paris – följande dom:

En medlemsstat kan inte utan att åsidosätta sina skyldigheter enligt artikel 5 i EEG-fördraget i förening med artiklarna 3 f och 85, särskilt punkt 1, i fördraget godkänna flygpriser och därigenom förstärka verkningarna av dem, när det – i avsaknad av bestämmelser som antagits av rådet på grundval av artikel 87 – i enlighet med de formkrav och förfaranden som anges i artikel 88

eller i artikel 89.2 fastslagits att dessa flygpriser är resultatet av ett aytal, ett beslut av företagssammanslutningar eller ett samordnat förfarande som är oförenligt med artikel 85.

Mackenzie Stuart

Koopmans

Everling

Bahlmann

Bosco

Due

Galmot

Kakouris

O'Higgins

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 30 april 1986.

P. Heim
Justitiesekreterare

A. J. Mackenzie Stuart
Ordförande