

РЕШЕНИЕ НА СЪДА

30 април 1986 година

По съединени дела 209- 213/84

преюдициално запитване от Tribunal de police de Paris (Франция), отправено на основание член 177 от Договора за ЕИО, постъпило в Съда, по делото висящо пред този съд между

Ministere public

и

- 1. Lucas Asjes и други;**
- 2. Andrew Gray и други;**
- 3. Andrew Gray и други;**
- 4. Jacques Maillot и други;**
- 5. Leo Ludwig и други**

относно тълкуването на член 84, параграф 2 и член 85 и последващи от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ,

в състав: лорд Mackenzie Stuart, председател, г-н Т. Koopmans, г-н U. Everling, г-н К. Bahlmann (председатели на състав), г-н G. Bosco, г-н О. Due, г-н Y. Galmot, г-н С. N. Kakouris и г-н Т. F. O'Higgins, съдии,

генерален адвокат: г-н С. О. Lenz,

секретар: г-н Н. А. Rühl, главен администратор,

като взе предвид становищата представени

* Език на производството: френски

-за г-н Jacques Maillot, обвиняем по главното производство по дела 211, 212 и 213/84, от адв. Patrick Montier, от парижката адвокатска колегия,

-за Nouvelles Frontieres SA, граждански ответник по главното производство по дела 211, 212, и 213/84, през писмената фаза на производството, от адв. Patrick Montier, от парижката адвокатска колегия и през устната фаза на производството от адв. G. Selnet, от парижката адвокатска колегия,

- за Compagnie nationale Air France и Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), граждански ответници по главното производство съответно по дела 212/84 и 209/84, от адв. Édouard Marissens, от брюкселската адвокатска колегия,

- за френското правителство, от г-н Gilbert Guillaume, в качеството на представител, и г-жа Sophie-Caroline de Margerie, в качеството на помощник-представител,

- за италианското правителство, от г-н Ivo Maria Braguglia, avvocato dello Stato, в качеството на представител,

- за нидерландското правителство, през писмената фаза на производството, от г-н I. Verkade, главен секретар в Министерството на външните работи, в качеството на представител, и през устната фаза на производството от M. Vos,

- за правителството на Обединеното кралство, през писмената фаза на производството, от J. R. J. Braggins, от Treasury Solicitor's Office, в качеството на представител, подпомаган от проф. F. Jacobs,

- за Комисията на Европейските общности, от г-н Jean Amphoux, юридически съветник, в качеството на представител, подпомаган от г-н Frédéric Grondman, нидерландски държавен служител, подпомагач Правния отдел на Комисията в отношенията с местните държавни служители,

- като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 24 септември 1985 г.,

постанови настоящото

Решение

1. С 5 съдебни решения от 2 март 1984 г., получени в Съда на 17 август 1984 г., Tribunal de police de Paris (Районен съд по наказателни дела) отнася до Съда въпрос за тълкуване на определени разпоредби от Договора за ЕИО и за произнасяне на преюдициално решение съгласно член 177 от този договор с цел да се извърши преценка относно съвместимостта на тези разпоредби със задължителната процедура за одобрение, установена от френското право за въздушните тарифи.

2. Този въпрос е повдигнат в хода на няколко наказателни производства срещу изпълнителните органи на самолетни и пътнически агенции, които са обвинени, че са нарушили членове L 330-3, R 330-9 и R 330-15 от френския авиационен кодекс и са продавали самолетни билети, като прилагат тарифи, които не са били

предоставени за одобрение от министъра на гражданската авиация или които са се различавали от одобрените тарифи.

3. Член L 330-3 гласи, че въздушният транспорт може да бъде осъществяван само от предприятия, одобрени от министъра на гражданската авиация. Тези предприятия също така трябва да предоставят тарифите на министъра за одобрение. Член R 330-9 определя кои точки подлежат на одобрение. Вторият параграф от член R 330-9 гласи, че правните норми се отнасят и до чужди предприятия. Съгласно член R 330-15 нарушения на тези норми се наказват с присъда лишаване от свобода от 10 дни до един месец или с глоба от 600 до 1 000 FRF или и двете. В този смисъл едно решение, с което се одобрява тарифа, предложена от авиокомпания, разпростира своето обвързващо действие върху всички търговци, които продават самолетните билети на тази компания относно пътуването, изрично посочено в молбата за одобрение.

4. Когато делата стигат до Tribunal de police de Paris, той разглежда въпроса за съвместимостта на системата, установена в упоменатите по-горе разпоредби в Договора за ЕИО, и по-специално в член 85, параграф 1, доколкото според парижкият съд френските правни норми предвиждат съгласувани действия на авиолиниите, които противоречат на член 85. Парижкият съд също така отхвърля възражението, че член 85 не е приложим към въздушния транспорт по силата на член 84, параграф 2 на основание, че целта на тази разпоредба е организацията на политиката на Общността в тази област да се извършва от Съвета, без да бъде отстранявана от обсега на другите норми в Договора като член 85.

5. Веднага след това, Tribunal de police de Paris решава да спре процеса и да отправи запитване към Съда за преюдициално решение дали членове L 330-3, R 330-9 и R 330-15 от code de l'aviation civile са в съответствие с правото на Общността.

6. Съгласно член 20 от протокола на устава на Съда, писмени заключения са предоставени от Nouvelles frontières SA по дело 212 и 213/84, от Compagnie nationale Air France (Air France) по дело 212/84 и от Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) по дело 209/84, като тези три компании са страните, граждански ответници в главния процес, както и правителствата на Френската република, Италианската република, Кралство Нидерландия, Обединеното кралство и Комисията на Европейските общности.

7. Със заповед от 26 септември 1984 г. Съдът решава, съгласно член 43 от правилника, да обедини делата за целите на процеса и решението.

А – Компетентност на Съда за произнасяне по въпроса, отнесен за преюдициално решение

8. Air France, KLM и френското и италианското правителства са повдигнали определени възражения относно компетентността на Съда, за да се произнесе по въпроса, по който е сезиран от Tribunal de police de Paris.

9. На първо място, Air France и KLM, подкрепяни от френското правителство отбелязват, че би било излишно Съдът да се произнесе по въпрос, по който Tribunal de police de Paris вече има становище в свои решения, в които се иска преюдициално решение по приложението както на член 85 към въздушния транспортен сектор, така и дали съгласуваните действия по определяне на тарифите, които лежат в основата на въпросните тарифи в главния процес, са незаконни според член 85, параграф 2.

10. Трябва да се отбележи, че според Съда, в контекста на поделяне на подсъдността между националните съдилища и него съгласно член 177 от Договора, националният съд е този, който преценява, след като се запознае с делото, съвместимостта на правните въпроси, повдигнати пред него и необходимостта от преюдициално решение, за да се произнесе с решение (вж., по-специално, Решение от 14 февруари 1980 г., дело ONPS/Damiani, 53/79, Recueil стр. 273).

11. На второ място, Air France и KLM твърдят, че има грешки в описанието на френското законодателство, съдържащи се в решенията, с които се иска да се постанови преюдициално решение, доколкото Tribunal de police de Paris не е взел под внимание разпоредбите на международните споразумения по въпроса.

12. Трябва да се отбележи на първо място, че тъй като процедурата по издаване на преюдициално решение съгласно член 177 не засяга тълкуването на националните закони или подзаконови нормативни разпоредби (вж. Решение от 13 март 1984 г., Prantl, 16/83, Recueil стр. 1299), то всички неточности в описанието на приложимите национални разпоредби в решенията на националния съд, с които моли за преюдициално решение, не могат да отричат компетентността на Съда при произнасянето му по въпросите, по които е сезиран от националния съд.

13. Що се отнася до одобряване на последиците от международните споразумения в областта на гражданската авиация, от гледна точка на правото на Общността и националните разпоредби, на които се позовава Tribunal de police de Paris по тези дела, трябва да се подчертае, че наличието на тези споразумения не е фактор, който да попречи на упражняването на компетентността на Съда съгласно член 177 от Договора за ЕИО във връзка с тълкуването на съответните разпоредби от правото на Общността.

14. На трето място, Air France, KLM и италианското правителство отбелязват, че Tribunal de police de Paris не е посочил разпоредбите на правото на Общността, в контекста на които Съдът да извърши оценка на законността на въпросното френско законодателство.

15. Достатъчно е в този смисъл да се отбележи, че от прочита на решенията, с които се иска преюдициално решение става ясно, че въпросът е повдигнат във връзка с правила за защита на конкуренцията.

16. Затова възраженията на Tribunal de police de Paris относно компетентността на Съда за произнасяне по въпроса с преюдициално решение по тези дела трябва да бъдат отхвърлени.

17. Въпреки това, въпросът трябва да бъде разглеждан в смисъл дали и до каква степен противоречи на задълженията на държавите-членки да гарантират нормални условия за осъществяване на конкуренцията на пазара на Общността, както е установено в член 5, член 3, буква е) и член 85 (по-специално в параграф 1) от Договора за ЕИО, да приложат разпоредбите на страна-членка, които установяват задължителна процедура на одобрение на въздушните тарифи и наказуемост при тяхното несъответствие с одобрените тарифи. Предвиждат се наказания, когато се установи, че тези тарифи са резултат от споразумение, решение или одобрена практика, противоречащи на член 85.

Б – Международни правила за въздушния транспорт

18. За да може да се позове на френското законодателство Tribunal de police de Paris в тази правна рамка, френското правителство в писмените си бележки е проследило най-общо международните споразумения, които се отнасят до гражданската авиация. То се позовава на основната конвенция – Конвенцията за международна гражданска авиация, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г. (Сборник договори на ООН, том 15, стр. 296) и всички други международни споразумения, които произтичат от нея.

19. Член 6 от Чикагската конвенция гласи, че „никакви международни въздушни услуги не могат да бъдат осъществявани на или над територията на договаряща страна, с изключение на специално разрешение или друго разрешение или упълномощаване от тази страна и в съответствие със сроковете на това разрешение или упълномощаване“. Тя не съдържа никакви разпоредби относно тарифите, тъй като държавите-членки не са постигнали съгласие в тази материя.

20. На основата на член 6, който препотвърждава принципа за суверенитет над въздушното пространство на територията на всяка държава-членка, се изгражда мрежа от двустранни споразумения, в която държавите-членки разрешават създаването на един или повече въздушни коридори между съответните им територии.

21. Някои двустранни споразумения, съставени на основата на стандартни модели, като „Bermuda II“, споразумение между САЩ и Обединеното кралство, сключено на 13 юли 1977 г., определят разрешените въздушни коридори и кацания в заинтересованите страни и определят всяка страна по споразуменията да уточни кои въздушни линии могат да се възползват от правата, дадени им в това споразумение. Съгласно тези споразумения, всички разрешени въздушни линии могат да експлоатират само тези коридори при същите условия. Споразуменията също така предвиждат тарифите за всички въздушни услуги да бъдат фиксирани от компаниите, оправомощени да управляват въздушните линии, посочени във всяко

споразумение. Тези тарифи последователно подлежат на одобрение от органите на държавите, подписали споразумението. В този вид двустранни споразумения, обаче, подписалите държави заявяват своите предпочитания тарифите да бъдат фиксирани чрез взаимно съгласие от оправомощените компании и ако е възможно да бъдат договорени в рамките на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA).

22. IATA е асоциация, създадена съобразно нормите на частното право, учредена от авиокомпаниите на конференция, състояла се в Хавана през април 1945 г. Една от дейностите ѝ е да предлага мрежа от въздушни услуги по маршрути в един регион, в рамките на която те могат да постигнат съгласие по определяне на тарифите. Тези тарифи са последователно представени за одобрение на заинтересованите страни в съответствие с изискванията на различните двустранни споразумения.

23. Сходна система за определяне на тарифите с тази на упоменатите по-горе двустранни споразумения е създадена с Международното споразумение за процедурата по определяне на тарифи за въздушни услуги по разписание, сключено на 10 юли 1967 г. в рамките на Съвета на Европа и ратифицирана от някои държави-членки.

24. Френското правителство отбелязва в хода на процеса, че френското законодателство и въпросните норми са приети в контекста на упоменатото по-горе международно право. Независимо от това, френското правителство не е подало жалба, че упоменатите международни споразумения задължават държавите-членки, които ги са подписали, да не спазват правилата за защита на конкуренцията в Договора за ЕИО.

25. Тази част от аргументите на френското правителство е подкрепена от другите страни, които в бележките си по тези дела, също са обърнали внимание на международния контекст, очертан от френското правителство.

26. При тези обстоятелства международните споразумения, на които се позовават френското правителство и другите страни, не пречат на Съда да проучи въпроса, повдигнат от Tribunal de police de Paris, в контекста на правото на Общността, на което се позовава Съдът.

В – Приложимост на правилата за защита на конкуренцията в Договора, отнасящи се до въздушния транспорт

27. Както е обяснено по-долу, въпросът на Tribunal de police de Paris призовава Съда да определи дали правото на Общността установява задължения за държавите-членки съгласно член 5 от Договора в областта на конкуренцията на въздушния транспорт. За тази цел като начало е необходимо да се установи дали правилата за защита на конкуренцията, заложи в Договора, са приложими към предприятията в този сектор, както постановява правото на Общността.

28. Отправната точка за този анализ е член 84, който е последният член в дял IV (за транспорта) на част втора на Договора за ЕИО.

29. Член 84 гласи следното:

„1. Разпоредбите на този дял от Договора се прилагат за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт.

2. Съветът с единодушие решава дали, до каква степен и с каква процедура подходящи разпоредби могат да се приемат за морския и въздушния транспорт.“

30. В бележките си *Nouvelle frontières*, Обединеното кралство и Комисията твърдят, че член 84 не разглежда правилата за защита на конкуренцията като неприложими към въздушния транспорт, и по-специално член 85.

31. В този смисъл те се позовават на Решение от 4 април 1974 г. (дело 167/73 Комисията/Френската република 167/73, Recueil стр. 359). В това решение Съдът твърди, че член 84, параграф 2 гласи, че специалните разпоредби от дела, отнасящи се до транспорта, не бива да се прилагат автоматично и поради това морският и въздушният транспорт, както и останалите начини за придвижване, остават обект на общите норми на Договора, а не се изключва приложението на Договора към морския и въздушния транспорт.

32. Те твърдят, че общите норми на Договора включват правилата за защита на конкуренцията, които се прилагат спрямо въздушния транспорт независимо дали съществува или не решение на Съвета съгласно член 84, параграф 2.

33. Френското правителство е на обратното становище.

34. То твърди, че изложеният отговор от Съда в упоменатото решение се отнася само до норми, съдържащи се в част втора от Договора за създаване на Общността и не може да се приложи към правилата за защита на конкуренцията, които се съдържат в част трета от Договора, отнасяща се до политиката на Общността.

35. Трябва да се отбележи, че съгласно член 74, с който започва главата за транспорта, „целите на този договор, в съответствие с въпросите, регламентирани от тази глава, се преследват от държавите-членки в рамките на общата транспортна политика“.

36. От формулировката на член 74 е ясно, че целите на Договора, включително тези, установени в член 3, буква е), и по-специално създаването на система, с която се гарантира конкуренцията в общия пазар, са еднакво приложими и към транспортния сектор.

37. Член 61 от Договора гласи, че свободата да се осигурят услуги в областта на транспорта се регулира не от разпоредбите в главата за услуги, а от тези в дела за политиката на общия пазар. Именно поради тази причина, в главата за транспорта, целта, заложена в член 59 от Договора за премахване на ограничения за предоставяне на услуги в преходния период, трябва да бъде постигната в рамките на общата политика, предвидена в членове 74 и 75.

38. Въпреки това нито една друга разпоредба в Договора не се прилага към транспортния сектор, предмет на осъществяването на общата транспортна политика.

39. Конкретно по отношение на правилата за защита на конкуренцията, трябва да се отбележи, че съгласно член 77 помощите са съвместими с Договора, ако оправдаят нуждите от координация на транспорта или обезщетят изпълнението на определени задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга. Такива разпоредби предполагат правилата на Общността за защита на конкуренцията, към които принадлежат и разпоредбите, отнасящи се до държавните помощи, да се прилагат спрямо транспортния сектор независимо дали е установена или не транспортна политика на Общността.

40. Трябва да се отбележи, че където Договорът е възнамерявал да отстрани определени дейности от обсега на правилата за защита на конкуренцията, то е направено изрично. Така е направено в делото по производство и търговия на селскостопански продукти, спрямо които съгласно член 42 правилата за защита на конкуренцията се прилагат само до степен, определена от Съвета в рамките на член 43, параграфи 2 и 3 и според изискванията на процедурата, установена там, като са взети под предвид целите, заложиени в член 39.

41. По отношение на транспорта в Договора не съществуват разпоредби, които, като член 42, да изключват приложението на правилата за конкуренцията или да го подчиняват на решение на Съвета.

42. В този смисъл трябва да се заключи, че нормите в Договора относно конкуренцията, и по-специално членове 85 - 90, се прилагат към транспорта.

43. По отношение на въздушния транспорт трябва да се отбележи, че както е известно от прочита на член 84 и мястото му в Договора, този член има за задача да определи обсега на член 74 и следващи. Що се касае до различните начини за придвижване, разграничението между железопътен, автомобилен и вътрешноводен транспорт е направено в параграф 1, а за морския и въздушен - в параграф 2.

44. Съдът постановява в свое Решение от 4 април 1974 г. (вж. по-горе), че член 84, параграф 2 изключва, доколкото Съветът не е постановил друго, морския и въздушен транспорт от нормите на дял IV от част втора от Договора, отнасящи се до общата транспортна политика.

45. От него следва, че въздушният транспорт остава, както и другите начини за придвижване, предмет на общите норми на Договора, включително и на правилата за защита на конкуренцията.

Г – Последници за сектора на въздушния транспорт при липсата на правила, допълващи членове 85 и 86

46. В писмените си бележки Air France и KLM, както и френското, италианското и нидерландското правителство и Комисията обръщат внимание на факта, че понастоящем в сектора за въздушен транспорт няма правила, както е предвидено в член 87.

47. При тези обстоятелства френското и италианското правителство са на мнение, че приложението на членове 85 и 86 към сектора за въздушен транспорт е въпрос от национален характер, който препраща към член 88 от Договора. При спазване на условията, установени в член 85, параграф 3, тези органи могат да се възползват от забраната, прогласена в член 85, параграф 1.

48. Нидерландското правителство също счита, че при липсата на мярка, визирана в членове 85 и 86, задача на националните органи, към които се отнася член 88, но и за Комисията съгласно член 89, е да се осигури спазването на тези разпоредби. То смята, че в хода на производство за произнасяне с преюдициално решение, като това пред Съда, не е възможно да се заключи, че Договорът е бил нарушен.

49. От друга страна, Комисията счита, че липсата на мерки по прилагането, предвидени в член 87, не означава, че националните съдилища не могат да бъдат призовани да се произнесат относно съвместимостта на едно споразумение или определена практика с правилата за защита на конкуренцията, след като тези правила нямат пряко действие.

50. Трябва да се отбележи, че съгласно член 87, параграф 1 Съветът, като се произнесе с единодушие в срок от 3 години след влизане в сила на Договора или с квалифицирано мнозинство след изтичането на този срок, може да приеме всякакви подходящи регламенти или директиви за приложение на принципите, установени в членове 85 и 86. Както е установено в първата констатираща част от преамбюла на Регламент № 17 на Съвета от 6 февруари 1962 г. (ОВ 1962 г., стр. 204),. Приемането на тези регламенти или директиви е необходимо, за да се установи система, с която да се гарантира нормалното функциониране на конкуренцията на общия пазар и да се установи балансирано и еднакво приложение на членове 85 и 86 в държавите-членки.

51. Въпреки че Комисията е направила предложение по въпроса (ОВ 1982 г., С 78, стр. 2), Съветът още не е приел никакви правила, приложими за въздушния транспорт. Регламент № 141 от 26 ноември 1962 г. (ОВ 1962 г., стр. 2751), изважда транспорта от приложното поле на Регламент № 17 и впоследствие такива правила

има приети само за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (вж. Регламент № 1017/68 на Съвета от 19 юли 1968 г., ОВ L 175, стр. 1).

52. Поради липсата на правила, като предвидените в член 87 от Договора, членове 88 и 89 продължават да се прилагат.

53. Член 88 гласи, че „докато влязат в сила разпоредбите, приети в съответствие с член 87, органите на държавите-членки се произнасят по допустимостта на споразумения, решения и съгласувана практика и относно злоупотреба с господстващо положение в общия пазар в съответствие със закона на тяхната страна и разпоредбите на член 85, и по-специално на параграф 3, както и на член 86“.

54. Този член вменява на органите на държавите-членки задължението да прилагат член 85, и по-специално параграф 3, и член 86, докато не се приемат правила в контекста на член 87.

55. Както Съдът твърди в свое Решение от 30 януари 1974 г. (дело BRT, 127/73, Recueil стр. 51), терминът „органи на държавите-членки“ в член 88 се отнася до административните органи, натоварени в повечето държави-членки с прилагането на вътрешното законодателство по въпросите на конкуренцията, под контрола за законосъобразност, упражняван от компетентните съдилища, или до съдилищата, които са натоварени с тази задача в други държави-членки.

56. Тълкуван по този начин, терминът „органи на държавите-членки“ по смисъла на член 88 не включва наказателните съдилища, чиято задача е да санкционират нарушението на закона.

57. От документите, представени на Съда по тези дела става ясно, че одобрените действия за определяне на тарифите, в които се включва наказателна отговорност, не са обект на нито едно решение, постановено съгласно член 88 от компетентните френски органи относно допустимостта на съгласуваните действия в съответствие с френските правила за защита на конкуренцията и с член 85, по-специално параграф 3. Самото френско правителство отрича подобно решение да бъде прочетено в контекста на одобрение на въпросните тарифи.

58. Член 89 урежда правомощията на Комисията в периода преди влизане в сила на разпоредбите по член 87. Съгласно член 89 Комисията може, по своя инициатива или по молба на държава-членка, да разследва „случаи на предполагаемо нарушение на залегналите принципи“ в членове 85 и 86 и, ако намери, че има нарушение, може да предложи „подходящи мерки с цел то да се преустанови“. Ако нарушението не бъде прекратено, член 89, параграф 2 разрешава на Комисията да го протоколира в „аргументирано решение“, което може да публикува и да „упълномощи държавите-членки да предприемат мерки, в които да определят условията и подробностите, необходими да се разреши ситуацията“.

59. Въпреки това Комисията не заявява открито, че е упражнила правомощията си по член 89, и по-специално по член 89, параграф 2, по отношение на одобрените действия по спорните тарифи, за да протоколира в аргументирано решение наличието на нарушение на член 85.

60. В този смисъл въпросът е дали при липсата на регламенти или директиви, приложими към въздушния транспорт, приети от Съвета съгласно член 87, един национален съд, който не е орган в държавите-членки съобразно член 88, не разполага с правомощие да установи, в съдебната процедура по делото, че тези одобрени тарифни практики, установени между авиокомпаниите, противоречат на член 85, въпреки че решение съгласно член 88 не е прието от компетентните национални органи и от Комисията съгласно член 89, по-специално член 89, параграф 2, с оглед на тези съгласувани практики.

61. Трябва да се има предвид, че както Съдът твърди в свое Решение от 6 април 1962 г. (дело Bosch, 13/61, Recueil стр. 91), „членове 88 и 89 не са от такъв характер, че да осигурят пълно и последователно приложение на член 85, така че да се предполага, че член 85 е действал ефективно от датата на влизане в сила на Договора“.

62. Всъщност член 88 предвижда решение на органите в държавите-членки относно допустимостта на споразумения, решения и съгласувани практики, само когато те са представени за одобрение в рамките на техните национални закони за защита на конкуренцията. Съгласно член 89, Комисията има правомощието да констатира всякакво нарушение на членове 85 и 86, но няма правомощието да прогласи член 85, параграф 1 за недопустим по смисъла на член 85, параграф 3.

63. При тези обстоятелства фактът, че едно споразумение, решение или съгласувана практика може да попадне в обсега на член 85 не е достатъчен, за да бъдат третирани като забранени от член 85, параграф 1 и автоматично невалидни съгласно член 85, параграф 2.

64. Подобно заключение би противоречало на основния принцип за правна сигурност, който както Съдът твърди в свое Решение от 6 април 1962 г., е принцип на правовата държава, който трябва да бъде подкрепен в Договора, тъй като той би имал действие на забрана и би третирал като нищожни определени споразумения, дори и преди да е възможно да се твърди дали член 85 е приложим към тези споразумения в своята цялост.

65. Въпреки това трябва да се отбележи, че както Съдът твърди в предишно свое Решение от 6 април 1962 г., до влизане в сила на регламент или директива се прилагат членове 85 и 86 в контекста на значението на член 87, а споразуменията и решенията са забранени съгласно член 85, параграф 1 и са автоматично нищожни съгласно член 85, параграф 2, само доколкото се твърди от органите на държавите-членки съгласно член 88, че попадат в обсега на член 85, параграф 1 и доколкото не налагат забрана по смисъла на член 85, параграф 3 или доколкото Комисията не е регистрирала нарушение по силата на член 89, параграф 2.

66. Въпреки това, Комисията твърди, че принципите, които установява в Решението си от 6 април 1962 г., не могат да се разпрострат до споразумения, решения и съгласувани практики в областта на въздушния транспорт. Тя изтъква, че при обстоятелствата, в които решението е постановено, като например че споразуменията, сключени преди влизане в сила на Договора и съобщени по силата на член 5 от регламент № 17 са били предмет на спора и че регламентът е действал по времето, когато делото е било гледано, не действат в случаите на споразумения, решения или одобрени практики в сектора на въздушния транспорт.

67. Тези аргументи не могат да се приемат. Тези правила, установени в Решението от 6 април 1962 г., продължават да се прилагат толкова дълго, докато не бъдат приети регламент или директива, както е предвидено в член 87, и не стартира процедура по прилагане на член 85, параграф 3.

68. В този смисъл трябва да се заключи, че поради липсата на решение по член 88 от компетентните национални органи, в което е постановено, че съгласно член 85, параграф 1 се забраняват одобрени практики за определяне на тарифи на авиокомпаниите и не могат да бъдат освободени от тази забрана по силата на член 85, параграф 3 или поради липса на решение от Комисията съгласно член 89, параграф 2, тъй като подобна практика представлява нарушение по смисъла на член 85, параграф 1, националният съд, към който се отнасят тези случаи, не разполага с правомощие да твърди, че въпросните одобрени действия са несъвместими с член 85, параграф 1.

69. Въпреки това трябва да се отбележи, че докато се приемат правила във въпросния сектор, както е установено в член 87, ако подобно решение или регистриране вече е било извършено, по инициатива на националните органи по силата на член 88 или на Комисията по член 89, параграф 2, отгук националните съдилища трябва да направят всички необходими заключения, и по-специално да заключат, че действията по определяне на тарифите, с оглед на които е взето решение или е извършена регистрацията, са автоматично нищожни съгласно член 85, параграф 2.

Д – Съвместимост на правото на Общността с национално одобрената процедура за определяне на въздушните тарифи

70. На следващо място, необходимо е да се проучи въпросът дали и до каква степен противоречи на задълженията на държавите-членки, съгласно член 5 от Договора за ЕИО, заедно с член 3, буква е) и член 85, приложението на този вид национални разпоредби, на които се позовава *tribunal de police* и които установяват процедура на задължително одобрение на въздушните тарифи и които съдържат в себе си наказателна санкция за несъответствие с тези одобрени тарифи, където, поради липса на регламент или директива по член 85, се установи, че в съответствие с формите и процедурите, регламентирани в членове 88 или 89, параграф 2, тези

тарифи са приети в резултат на споразумение, решение на група от предприятия или на одобрена практика, в противоречие с член 85.

71. Съдът последователно поддържа, че докато е вярно, че членове 85 и 86 от Договора касаят управлението на предприятията, а не закони или предписание на държава-членка, то Договорът не вмениява задължение на държавата-членка да приема или да остави в сила мерки, които могат да лишат тези разпоредби от правно действие (Решение от 16 ноември 1977 г., дело Inno, 13/77, Recueil стр 2115).

72. Такъв е и случаят, ако държава-членка е изисквала или толерирала приемането на споразумения, решения или одобрени практики в противоречие с член 85 или засилване на действието им.

73. Air France, KLM и френското правителство твърдят, че съгласуваните действия на авиокомпаниите по отношение на тарифите не е резултат от съществуването на задължителна процедура за одобрение за тарифи, като тези, които се прилагат във Франция, но произтичат от решения, взети независимо от авиокомпаниите в различни страни в рамките на IATA или друга подобна рамка.

74. Обединеното кралство и Комисията, от друга страна, считат, че въпреки че националните разпоредби за одобрение на въздушните тарифи не представляват по своето естество мерки, които налагат на предприятията да оспорват задълженията им по член 85, позицията би трябвало да е различна, когато националните власти искат от авиокомпаниите да им предоставят само одобрените между авиокомпаниите тарифи, например в рамките на IATA, и да откажат да одобрят независимо предоставените тарифи.

75. В тази насока трябва да бъде отбелязано, че всякаква оценка в контекста на правото на Общността относно прилагането на националните разпоредби, на които се позовават националните съдилища трябва да бъде взета под внимание с оглед характера на одобрените тарифи и тяхната съвместимост с правото на Общността.

76. Когато едно решение е постановено от компетентните национални органи при условията на член 88 или от Комисията съгласно член 89, параграф 2, с които се постановява, че съгласувани действия, довели до регламентация на въздушните тарифи, са несъвместими с член 85, това противоречи на задълженията на държавите-членки в областта на правилата на защита на конкуренцията да одобрят такива тарифи и така да се засили тяхното действие.

77. В този смисъл отговорът на въпроса на tribunal de police трябва да бъде, че на задълженията на държавите-членки съгласно член 5 от Договора за ЕИО, заедно с член 3, буква е) и член 85, по-специално параграф 1 от този договор, противоречи одобряването на въздушни тарифи и подсилването на действието им, докато липсват всякакви правила, приети от Съвета съгласно член 87. Установено е, че в съответствие с формите и процедурите по силата на член 88 или член 89, параграф 2 тези тарифи са резултат от споразумение, решение, взето от група от предприятия или от съгласувани действия в противоречие на член 85.

По съдебните разноски

78. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда от френското, италианското и нидерландското правителства, от Обединеното кралство и от Комисията на Европейските общности, които са представили своите становища пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред националната юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпросите, поставени пред него от Tribunal de police de Paris с Решение от 2 март 1984 г., реши:

На задълженията на държавите-членки съгласно член 5 от Договора за ЕИО, заедно с член 3, буква е) и член 85, и по-специално параграф 1 от този Договор, противоречи одобряването на въздушни тарифи и подсилването на действието им, докато липсват всякакви правила, приети от Съвета съгласно член 87. Установено е, че в съответствие с формите и процедурите, залегнали в член 88 или член 89, параграф 2, тези тарифи са резултат от споразумение, решение, взето от група от предприятия или от съгласувани действия в противоречие на член 85.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 30 април 1986 година.

Подписи