

SENTENZA DELLA CORTE

30 aprile 1986 *

Nei procedimenti riuniti da 209 a 213/84,

aventi ad oggetto una domanda di pronunzia pregiudiziale sottoposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, dal tribunal de police di Parigi nei procedimenti penali dinanzi ad esso pendenti tra

Pubblico ministero

e

- 1) Lucas Asjes e altri,
- 2) Andrew Gray e altri,
- 3) Andrew Gray e altri,
- 4) Jacques Maillot e altri,
- 5) Léo Ludwig e altri,

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 84, n. 2, e 85 e segg. del trattato CEE,

LA CORTE,

composta dai signori Mackenzie Stuart, presidente, T. Koopmans, U. Everling e K. Bahlmann, presidenti di sezione, G. Bosco, O. Due, Y. Galmot, C. Kakouris e T. F. O'Higgins, giudici,

avvocato generale: C. O. Lenz

cancelliere: H. A. Rühl, amministratore principale

viste le osservazioni presentate:

— per il sig. Jacques Maillot, imputato nel giudizio principale, nelle cause 211, 212 e 213/84, nella fase orale del procedimento, dall'avv. Patrick Montier, del foro di Parigi;

* Lingua processuale: il francese.

- per la società Nouvelles Frontières SA, civilmente responsabile nel giudizio principale, nelle cause 211, 212 e 213/84, durante la fase scritta del procedimento, dall'avv. Patrick Montier, del foro di Parigi, e, durante la fase orale, dall'avv. G. Selnet, del foro di Parigi;
- per le società Compagnie nationale Air France e Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), civilmente responsabili nel giudizio principale, rispettivamente nelle cause 212/84 e 209/84, dall'avv. Édouard Marissens, del foro di Bruxelles;
- per il governo della Repubblica francese, dai sigg. Gilbert Guillaume e Sophie-Caroline de Margerie, in qualità, rispettivamente, di agente e di agente supplente;
- per il governo della Repubblica italiana, dall'avvocato dello stato Ivo Braguglia, in qualità di agente;
- per il governo dei Paesi Bassi, nella fase scritta del procedimento, dal sig. I. Verkade, segretario generale del ministero degli Esteri, in qualità di agente, e, nella fase orale, dal sig. Bos;
- per il governo del Regno Unito, nella fase scritta del procedimento, dal sig. J. R. J. Braggins, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, e nella fase orale, dal sig. T. J. G. Pratt, in qualità di agente, assistito dal prof. F. Jacobs;
- per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. Jean Amphoux, consigliere giuridico, in qualità di agente, assistito dal sig. Frédéric Grondman, dipendente pubblico olandese messo a disposizione del servizio giuridico della Commissione in base al regime di scambi con i dipendenti pubblici nazionali,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale presentate all'udienza del 24 settembre 1985,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

(Parte « In fatto » non riprodotta)

In diritto

- 1 Con cinque sentenze in data 2 marzo 1984, pervenute il 17 agosto 1984, il tribunal de police (tribunale penale) di Parigi ha proposto a questa Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, una questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione di talune disposizioni del suddetto trattato onde poter verificare la compatibilità con tali disposizioni della procedura obbligatoria di omologazione contemplata dalla legge francese per le tariffe aeree.
- 2 Tale questione è stata sollevata nell'ambito di diversi procedimenti penali intentati contro responsabili di compagnie di navigazione aerea e di agenzie di viaggio, imputati di aver praticato, in violazione degli artt. L 330-3, R 330-9 e R 330-15 del codice dell'aviazione civile francese, tariffe per la vendita di biglietti di trasporto aereo non sottoposte all'omologazione del ministro competente per l'aviazione civile o diverse dalle tariffe omologate.
- 3 Il precitato art. L 330-3 dispone che il trasporto aereo può essere effettuato solo da imprese autorizzate dal ministro competente per l'aviazione civile. Tali imprese debbono inoltre sottoporre le loro tariffe all'omologazione dello stesso ministro. L'art. R 330-9 precisa i dati da fornire a tal fine. A norma del secondo comma di tale articolo, le disposizioni di cui trattasi si applicano anche ad imprese straniere. L'art. R 330-15 commina, come pena per la violazione di tali disposizioni, la reclusione da 10 giorni ad un mese e/o un'ammenda da 600 a 1 000 FF. Una decisione di omologazione della tariffa proposta da una compagnia aerea ha quindi l'effetto di rendere tale tariffa obbligatoria per tutti gli operatori economici che vendano biglietti di tale compagnia per il percorso che ha formato oggetto della domanda di omologazione.
- 4 Investito di questi procedimenti penali, il tribunal de police di Parigi si è posto il problema della compatibilità del sistema, quale emerge dalle precitate disposizioni, col trattato CEE e, in particolare, con l'art. 85, n. 1, del trattato, in quanto tali disposizioni darebbero vita, secondo il tribunale, ad una concertazione tra le compagnie di trasporti aerei contraria al suddetto articolo. Il tribunal de police ha altresì respinto l'obiezione secondo cui l'art. 85 non si applicherebbe al settore dei trasporti aerei, in forza dell'art. 84, n. 2, considerando che tale disposizione mira semplicemente a demandare l'istituzione di una politica comune nel settore di cui trattasi ad una decisione del Consiglio, senza peraltro sottrarre tale settore all'applicazione delle altre norme del trattato, quali l'art. 85.

- 5 Stando così le cose, il giudice nazionale ha deciso di sospendere il giudizio e di adire la Corte « affinché venga statuito sulla conformità degli artt. L 330-3, R 330-9 e R 330-15 del codice dell'aviazione civile francese alla normativa comunitaria ».
- 6 A norma dell'art. 20 del protocollo sullo statuto della Corte, hanno presentato osservazioni scritte le tre società civilmente responsabili nei giudizi principali, la società Nouvelles Frontières SA, nelle cause 212 e 213/84, e le società Compagnie nationale Air France (Air France) e Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), rispettivamente, nelle cause 212/84 e 209/84, nonché i governi della Repubblica francese, della Repubblica italiana, del Regno dei Paesi Bassi e del Regno Unito e la Commissione delle Comunità europee.
- 7 Con ordinanza 26 settembre 1984, la Corte ha deciso, a norma dell'art. 43 del regolamento di procedura, di riunire le cause ai fini del procedimento e della sentenza.

A — Sulla competenza della Corte a risolvere la questione pregiudiziale

- 8 La Air France, la KLM ed i governi francese ed italiano hanno avanzato talune obiezioni in ordine alla competenza della Corte a risolvere la questione pregiudiziale sollevata dal giudice nazionale.
- 9 In primo luogo, la Air France e la KLM, col sostegno del governo francese, fanno rilevare che una pronunzia della Corte in ordine a tale questione pregiudiziale sarebbe superflua, in quanto il giudice nazionale avrebbe già preso posizione, nella sentenza di rinvio, sia sull'applicazione dell'art. 85 al settore dei trasporti aerei, sia sulla nullità, a norma del n. 2 di tale articolo, delle concertazioni tariffarie sottostanti alle tariffe di cui trattasi nei giudizi principali.
- 10 Va osservato al riguardo che, secondo una giurisprudenza costante, nell'ambito della ripartizione delle funzioni giurisdizionali tra il giudice nazionale e la Corte operata dall'art. 177 del trattato, spetta al giudice nazionale valutare, con piena cognizione di causa, la pertinenza delle questioni di diritto sollevate dalla controversia sottopostagli e la necessità di una pronunzia pregiudiziale ai fini della sentenza definitiva (cfr. in particolare sentenza 14 febbraio 1980, causa 53/79, ONPS/Damiani, Racc. pag. 273).

- 11 In secondo luogo, la Air France e la KLM fanno valere che la descrizione della legge francese contenuta nella sentenza di rinvio sarebbe viziata da errori in quanto il giudice nazionale non ha tenuto conto delle disposizioni degli accordi internazionali esistenti in materia.
- 12 A questo proposito va innanzitutto ricordato che, poiché il procedimento pregiudiziale istituito dall'art. 177 non è diretto all'interpretazione di norme legislative o regolamentari nazionali (cfr., di recente, sentenza 13 marzo 1984, causa 16/83, Prantl, Racc. pag. 1299), eventuali inesattezze contenute nella descrizione delle disposizioni nazionali litigiose operata, nella sentenza di rinvio, dal giudice nazionale, non può avere la conseguenza di privare la Corte della competenza a risolvere la questione pregiudiziale proposta da detto giudice.
- 13 Quanto all'eventuale incidenza degli accordi internazionali in materia di aviazione civile sulla valutazione, nei confronti del diritto comunitario, delle disposizioni nazionali del tipo di quelle considerate dal giudice nazionale nelle presenti controversie, va osservato che l'esistenza di tali accordi non costituisce una circostanza tale da privare la Corte della competenza che le è propria, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, per l'interpretazione delle norme pertinenti di diritto comunitario.
- 14 In terzo luogo, la Air France, la KLM ed il governo italiano fanno rilevare che il giudice nazionale omette di precisare la norma di diritto comunitario la conformità alla quale da parte della legge francese di cui è causa dovrebbe essere valutata dalla Corte.
- 15 È sufficiente constatare, al riguardo, che, come risulta dalla lettura della sentenza di rinvio, la questione è sollevata in relazione alle norme del trattato in materia di concorrenza.
- 16 Di conseguenza, vanno respinte le obiezioni mosse in ordine alla competenza della Corte a risolvere la questione pregiudiziale proposta dal giudice nazionale nelle presenti controversie.
- 17 Detta questione va tuttavia intesa come diretta ad accertare se ed in che misura sia contrario agli obblighi imposti agli Stati membri in materia di tutela del libero gioco della concorrenza nel mercato comune dagli artt. 5, 3, lett. f), e 85, in particolare n. 1, del trattato CEE, applicare norme di uno Stato membro che istituiscono, per le tariffe di trasporto aereo, una procedura obbligatoria di omologazione sanzionando, anche penalmente, il mancato rispetto delle tariffe così omologate qualora sia constatato che tali tariffe sono il risultato di un accordo, di una decisione o di una pratica concordata contrari al precitato art. 85.

B — Sulla disciplina internazionale dei trasporti aerei

- 18 Per meglio collocare nel suo contesto giuridico la legge francese a cui si riferisce il giudice nazionale, il governo francese, nelle sue osservazioni scritte, ha illustrato il quadro generale degli accordi internazionali esistenti in materia di aviazione civile. A tale proposito, esso ha citato la convenzione base relativa all'aviazione civile internazionale sottoscritta a Chicago il 7 dicembre 1944 (*Raccolta dei trattati delle Nazioni Unite*, volume 15, pag. 295), nonché l'insieme degli altri accordi internazionali che ne sono derivati.
- 19 La convenzione di Chicago dispone, all'art. 6, che « nessun servizio internazionale può essere esercitato al di sopra o all'interno del territorio di uno Stato contraente, salvo permesso speciale o altra autorizzazione di detto Stato e in conformità alle condizioni di tale permesso o autorizzazione ». Essa non contiene disposizioni in materia di tariffe non essendo stato possibile concludere un accordo in materia tra gli Stati firmatari.
- 20 Il precitato art. 6, che sancisce il principio della sovranità di ciascuno Stato sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio, ha condotto alla conclusione di una rete di accordi bilaterali attraverso i quali gli Stati autorizzano la creazione di una o più linee aeree tra i loro rispettivi territori.
- 21 Taluni accordi bilaterali, concepiti secondo modelli di applicazione generalizzata, quali il c. d. accordo delle Bermude II tra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna, concluso il 13 luglio 1977, definiscono le linee autorizzate nonché gli scali nei paesi interessati e stabiliscono che ciascuno Stato firmatario designa le compagnie aeree autorizzate ad esercitare i diritti riconosciuti dall'accordo di cui trattasi. Detti accordi garantiscono che tutte le compagnie aeree autorizzate potranno gestire tali linee alle stesse condizioni. Tali accordi dispongono altresì che le tariffe dei servizi aerei sono fissate dalle compagnie autorizzate ad effettuare il servizio sulle linee considerate da ciascun accordo. Tali tariffe sono poi sottoposte all'approvazione delle autorità degli Stati firmatari. In questo tipo di accordo bilaterale, gli Stati firmatari rivelano però la loro preferenza a che le tariffe siano fissate in comune dalle compagnie autorizzate e, se possibile, siano trattate nell'ambito dell'Associazione del trasporto aereo internazionale (IATA).

- 22 La IATA è un'associazione di diritto privato creata dalle compagnie di trasporti aerei in occasione di una conferenza da esse tenuta all'Avana nell'aprile 1945. Una delle sue attività consiste nell'offrire alle compagnie che effettuano il servizio su rotte situate in una stessa regione un ambito in cui esse possono decidere tariffe coordinate. Tali tariffe sono poi sottoposte all'approvazione degli Stati interessati, in conformità a quanto disposto dai vari accordi bilaterali.
- 23 Un sistema analogo a quello dei summenzionati accordi bilaterali per la fissazione delle tariffe è contemplato dall'accordo multilaterale sulla procedura da applicare alla fissazione delle tariffe aeree regolari, concluso il 10 luglio 1967 nell'ambito del Consiglio d'Europa e ratificato da taluni Stati membri.
- 24 Il governo francese, dopo aver ricordato il contesto internazionale in precedenza descritto, ha precisato che le disposizioni legislative e regolamentari francesi di cui trattasi nelle cause principali si collocano in tale ambito. Tuttavia, esso non ha sostenuto che gli accordi internazionali in precedenza menzionati obblighino gli Stati membri che li hanno firmati a non osservare le regole di concorrenza del trattato CEE.
- 25 La posizione del governo francese al riguardo è condivisa, in sostanza, dalle altre parti che hanno presentato osservazioni nelle cause in esame, le quali hanno anch'esse menzionato il contesto internazionale descritto dal governo francese.
- 26 Stando così le cose, gli accordi internazionali menzionati dal governo francese e dalle altre parti non ostano a che la Corte esamini la questione sollevata dal giudice nazionale in relazione alle norme di diritto comunitario a cui tale giudice fa riferimento.

C — Sull'applicabilità ai trasporti aerei delle regole di concorrenza del trattato

- 27 Intesa nel senso sopra definito, la questione sollevata dal giudice nazionale richiede che venga precisato se il diritto comunitario comporti obblighi incombenti agli Stati membri, in forza dell'art. 5 del trattato, in materia di concorrenza nel settore dei trasporti aerei. A tal fine, è necessario verificare, in via preliminare, se le regole di concorrenza stabilite dal trattato, allo stato attuale del diritto comunitario, si applichino alle imprese rientranti nel settore di cui è causa.

- 28 Al riguardo deve in primo luogo prendersi in considerazione l'art. 84 con cui si conclude il titolo IV della seconda parte del trattato, consacrato ai trasporti.
- 29 Tale articolo recita:
- « 1) Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili.
 - 2) Il Consiglio, con deliberazione unanime, potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura, potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima ed aerea ».
- 30 Nelle loro osservazioni, la società Nouvelles Frontières, il governo del Regno Unito e la Commissione fanno valere che tale articolo non può escludere l'applicazione al settore dei trasporti aerei delle norme del trattato in materia di concorrenza, in particolare dell'art. 85.
- 31 Al riguardo, essi fanno riferimento alla sentenza 4 aprile 1974 (causa 167/73, Commissione/Repubblica francese, Racc. pag. 359), in cui la Corte ha riconosciuto che l'art. 84, n. 2, lungi dall'escludere l'applicazione del trattato ai tipi di trasporto considerati da tale disposizione, dispone soltanto che ad essi non si applicheranno ipso iure le norme specifiche del titolo relativo ai trasporti e che pertanto gli stessi, così come le altre forme di trasporto, rimangono soggetti alle norme generali del trattato.
- 32 Essi sostengono che, fra le norme generali del trattato, figurano anche le norme relative alla concorrenza. Queste ultime dovrebbero quindi potersi applicare ai trasporti aerei indipendentemente da qualsiasi decisione del Consiglio ai sensi dell'art. 84, n. 2.
- 33 La soluzione opposta è propugnata dal governo francese.
- 34 Tale governo fa valere che la soluzione adottata dalla Corte nella sua precitata sentenza riguardava esclusivamente le norme contenute nella seconda parte del trattato riguardanti i fondamenti della Comunità e non può quindi essere trasposta alle regole di concorrenza, che sono contenute nella terza parte dello stesso trattato, relativa alla politica della Comunità.

- 35 Va ricordato che, ai sensi dell'art. 74, che apre il titolo relativo ai trasporti, « gli Stati membri perseguono gli obiettivi del trattato per quanto riguarda la materia disciplinata dal presente titolo, nel quadro di una politica comune dei trasporti ».
- 36 Dalla formulazione stessa di tale norma risulta che gli obiettivi del trattato, ivi compreso quello sancito all'art. 3, lett. f), e consistente nella creazione di un regime inteso a garantire che la concorrenza non sia falsata nel mercato comune, sono validi anche per il settore dei trasporti.
- 37 Ai sensi dell'art. 61 del trattato, la libera circolazione dei servizi in materia di trasporti non è disciplinata dalle disposizioni del capo relativo alla prestazione di servizi, ma da quelle del titolo relativo alla politica comune dei trasporti. Nel settore dei trasporti, l'obiettivo fissato dall'art. 59 del trattato e consistente nella soppressione, durante il periodo transitorio, delle restrizioni alla libera prestazione dei servizi, avrebbe quindi dovuto essere raggiunto nell'ambito della politica comune definita agli artt. 74 e 75.
- 38 Nessun'altra disposizione del trattato subordina invece la sua applicazione al settore dei trasporti alla realizzazione di una politica comune in tale settore.
- 39 Per quanto riguarda in particolare le regole di concorrenza, va ricordato che, a norma dell'art. 77, sono compatibili col trattato « gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio ». Una norma siffatta presuppone chiaramente che le regole di concorrenza del trattato, di cui fanno parte le norme relative agli aiuti statali, si applichino al settore dei trasporti indipendentemente dalla realizzazione di una politica comune in tale settore.
- 40 Occorre inoltre osservare che il trattato, quando ha inteso sottrarre talune attività all'applicazione delle regole di concorrenza, ha stabilito una deroga espressa a tale fine. Ciò avviene per quanto riguarda la produzione e il commercio dei prodotti agricoli, a cui le regole di concorrenza, a norma dell'art. 42, si applicano soltanto « nella misura determinata dal Consiglio, nel quadro delle disposizioni e conformemente alla procedura di cui all'articolo 43, paragrafi 2 e 3, avuto riguardo agli obiettivi enunciati nell'articolo 39 ».

- 41 Per i trasporti non esiste alcuna norma del trattato che, analogamente all'art. 42, escluda l'applicazione delle regole di concorrenza o la subordini ad una decisione del Consiglio.
- 42 Deve pertanto concludersi che le regole di concorrenza del trattato, ed in particolare quelle dettate dagli artt. da 85 a 90, si applicano al settore dei trasporti.
- 43 Per quanto concerne più in particolare la navigazione aerea, va constatato che l'art. 84 del trattato, come risulta dalla sua stessa formulazione e dalla sua collocazione nel trattato, mira semplicemente a definire l'ambito di applicazione degli artt. 74 e seguenti in relazione alle diverse forme di trasporto, operando una distinzione tra i trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili considerati al n. 1, da una parte, ed i trasporti marittimi e aerei che formano oggetto del n. 2, dall'altra.
- 44 Quanto al suddetto n. 2, la Corte ha precisato, nella sua precitata sentenza 4 aprile 1974, che tale disposizione ha il solo scopo di escludere, salvo decisione contraria del Consiglio, l'applicazione ai trasporti marittimi ed aerei del titolo IV della seconda parte del trattato relativa alla politica comune dei trasporti.
- 45 Ne consegue che i trasporti aerei, così come le altre forme di trasporto, restano soggetti alle norme generali del trattato, ivi comprese quelle in materia di concorrenza.

D — Sulle conseguenze dell'assenza, nel settore dei trasporti aerei, di una normativa di applicazione degli artt. 85 e 86 del trattato

- 46 Nelle loro osservazioni scritte, la Air France e la KLM, nonché i governi francese, italiano, olandese e la Commissione hanno sottolineato che, nel settore dei trasporti aerei manca, allo stato attuale, una normativa quale quella contemplata dall'art. 87.
- 47 Stando così le cose, l'applicazione a tale settore degli artt. 85 e 86 rientra, a parere dei governi francese e italiano, nella competenza delle autorità nazionali considerate all'art. 88 del trattato. Tali autorità potrebbero altresì accordare, nei casi di cui all'art. 85, n. 3, esenzioni al divieto sancito al n. 1.

- 48 Il governo dei Paesi Bassi ritiene anch'esso che, in assenza di provvedimenti di applicazione degli artt. 85 e 86, spetti alle autorità nazionali ai sensi dell'art. 88, ma anche alla Commissione in forza dell'art. 89, assicurare l'osservanza di tali norme. Detto governo sostiene che non è possibile constatare, nell'ambito di un procedimento pregiudiziale come quello in corso, l'esistenza di un'infrazione.
- 49 A parere della Commissione, invece, l'assenza dei provvedimenti di applicazione di cui all'art. 87 non osta a che i giudici nazionali siano eventualmente chiamati a pronunciarsi sulla compatibilità di un accordo o di una prassi determinata con le regole di concorrenza, essendo queste ultime direttamente efficaci.
- 50 Va ricordato che, a norma dell'art. 87, n. 1, il Consiglio, con deliberazione unanime entro il termine di tre anni dall'entrata in vigore del trattato, o a maggioranza qualificata dopo la scadenza di tale termine, « stabilisce tutti i regolamenti o le direttive utili ai fini dell'applicazione dei principi contemplati dagli articoli 85 e 86 ». Come risulta dal primo considerando del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17 (GU 1962, pag. 204) l'adozione di tali regolamenti o direttive è necessaria « per stabilire un regime inteso a garantire che la concorrenza non sia falsata nel mercato comune » e per « provvedere all'applicazione equilibrata degli articoli 85 e 86 in modo uniforme negli Stati membri ».
- 51 Tuttavia, malgrado una proposta in tal senso formulata dalla Commissione (GU 1982, C 78, pag. 2), il Consiglio, fino ad ora, non ha adottato una siffatta normativa valida per i trasporti aerei. Infatti, il regolamento n. 17, in forza del regolamento 26 novembre 1962, n. 141 (GU 1962, pag. 2751), è stato reso inapplicabile a tale settore e, di conseguenza, tale normativa è stata adottata soltanto per i trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (cfr. regolamento 19 luglio 1968, n. 1017, GU L 175, pag. 1).
- 52 In assenza di una normativa quale quella contemplata dall'art. 87 del trattato, restano pertinenti alla materia gli artt. 88 e 89.
- 53 Ai sensi del primo di tali articoli, « fino al momento dell'entrata in vigore delle disposizioni adottate in applicazione dell'art. 87, le autorità degli Stati membri decidono in merito all'ammissibilità di intese ed allo sfruttamento abusivo di una posizione dominante nel mercato comune, in conformità del diritto nazionale interno e delle disposizioni dell'art. 85, in particolare del paragrafo 3, e dell'art. 86 ».

- 54 Tale norma impone quindi alle « autorità degli Stati membri » l'obbligo di applicare gli artt. 85, in particolare il n. 3, e 86 fino al momento in cui non venga adottata una normativa ai sensi dell'art. 87.
- 55 Come la Corte ha precisato nella sua sentenza 30 gennaio 1974 (causa 127/73, BRT, Racc. pag. 51), la nozione di « autorità degli Stati membri » di cui all'art. 88 designa sia le autorità amministrative incaricate, nella maggior parte degli Stati membri, di applicare la legge nazionale sulla concorrenza sotto il controllo di legittimità operato dai giudici competenti, sia i giudici ai quali, in altri Stati membri, tale compito sia stato specificamente affidato.
- 56 Così intesa, la nozione di « autorità degli Stati membri » ai sensi dell'art. 88 non comprende i giudici penali che hanno il compito di provvedere alla repressione delle infrazioni alla legge.
- 57 A quanto risulta dagli atti delle cause in esame, le concertazioni tariffarie sottostanti ai procedimenti penali di cui trattasi nelle cause principali non hanno formato oggetto di alcuna decisione adottata, in forza dell'art. 88, dalle autorità francesi competenti e diretta a controllare l'ammissibilità di tali accordi nei confronti delle norme francesi in materia di concorrenza nonché dell'art. 85, in particolare del n. 3 di quest'ultimo. Il governo francese stesso ha escluso che una decisione del genere possa considerarsi compresa nella decisione di omologazione di cui hanno beneficiato le tariffe di cui trattasi.
- 58 Quanto all'art. 89, tale norma disciplina i poteri della Commissione durante il periodo che precede l'entrata in vigore della normativa considerata dall'art. 87. Tali poteri consistono nella facoltà di istruire, a richiesta di uno Stato membro o d'ufficio, « i casi di presunta infrazione ai principi » fissati dagli artt. 85 e 86 e di proporre, qualora essa constati l'esistenza di un'infrazione, « i mezzi atti a porvi termine ». Nel caso in cui non sia posto termine alle infrazioni, l'art. 89, n. 2, attribuisce alla Commissione il potere di constatare l'infrazione « con una decisione motivata » che può formare oggetto di pubblicazione e di autorizzare gli Stati membri « ad adottare le necessarie misure, di cui definisce le condizioni e modalità, per rimediare alla situazione ».
- 59 Tuttavia, la Commissione non ha sostenuto di aver esercitato, nei confronti delle concertazioni tariffarie di cui è causa, i poteri che le sono conferiti dall'art. 89, in particolare quello, di cui al n. 2 di tale norma, di constatare, tramite decisione motivata, l'esistenza di un'infrazione all'art. 85.

- 60 Stando così le cose, occorre chiedersi se, in assenza di una regolamentazione o direttiva, adottata dal Consiglio sulla base dell'art. 87, da applicarsi al settore dei trasporti aerei, un giudice nazionale, che non sia una delle autorità degli Stati membri considerate dall'art. 88, fruisca nondimeno del potere di constatare, nell'ambito di controversie come quelle di cui trattasi nei giudizi principali, l'incompatibilità con l'art. 85 di una concertazione tariffaria tra compagnie aeree, qualora tale concertazione non abbia costituito oggetto né di una decisione presa in forza dell'art. 88 dalle autorità nazionali competenti, né di una decisione proveniente dalla Commissione in applicazione dell'art. 89 e, in particolare, del n. 2 di quest'ultimo.
- 61 A questo proposito, va ricordato che, come la Corte ha dichiarato nella sua sentenza 6 aprile 1962 (causa 13/61, Bosch, Racc. pag. 91), « gli artt. 88 e 89 non sono atti a garantire l'applicazione completa ed integrale dell'articolo 85 e non sono quindi di per sé sufficienti a far ritenere che quest'ultimo articolo avrebbe avuto pieno effetto fin dall'entrata in vigore del trattato ».
- 62 In realtà, l'art. 88 contempla la possibilità di una decisione delle autorità nazionali sull'ammissibilità di intese solo qualora queste ultime siano sottoposte all'approvazione di dette autorità nell'ambito della normativa vigente nel loro paese in materia di concorrenza. D'altra parte, secondo l'art. 89, la Commissione, pur essendo autorizzata a constatare eventuali violazioni degli artt. 85 e 86, non è competente a concedere dichiarazioni di esenzione ai sensi dell'art. 85, n. 3.
- 63 Stando così le cose, il fatto che un'intesa possa rientrare nell'ambito di applicazione dell'art. 85 non è sufficiente a farla considerare senz'altro vietata a norma del n. 1 di detto articolo e, pertanto, nulla ipso iure ai sensi del n. 2 dello stesso.
- 64 Tale conclusione sarebbe infatti contraria al principio generale della certezza del diritto — norma giuridica che, come la Corte ha dichiarato nella sua precitata sentenza 6 aprile 1962, va osservata nell'applicazione del trattato — dato che porterebbe a sanzionare con un divieto e una nullità ipso iure taluni accordi, prima ancora che sia stato possibile constatare se nei loro confronti si applichi l'art. 85 nel suo insieme.
- 65 Va invece riconosciuto che, come la Corte ha precisato nella sua sentenza 6 aprile 1962, fino all'entrata in vigore di un regolamento o di una direttiva di applicazione degli artt. 85 e 86 ai sensi dell'art. 87, il divieto di cui all'art. 85, n. 1, nonché la nullità assoluta di cui al n. 2 dello stesso articolo, operano solo nei confronti degli

accordi e delle decisioni che le autorità degli Stati membri, sulla base dell'art. 88, hanno considerato vietati dall'art. 85, n. 1, e non autorizzabili ai sensi dell'art. 85, n. 3, oppure nei riguardi dei quali la Commissione abbia proceduto alla constatazione contemplata nell'art. 89, n. 2.

- 66 La Commissione sostiene, tuttavia, che i principi che discendono dalla precitata sentenza 6 aprile 1962 non possono essere estesi alle intese in materia di trasporti aerei. Infatti, secondo la Commissione, le circostanze della fattispecie ivi presa in esame, quali il fatto che si vertesse su accordi conclusi prima dell'entrata in vigore del trattato e notificabili ai sensi dell'art. 5 del regolamento n. 17, nonché l'esistenza di tale regolamento all'epoca della trattazione di tale causa, non si ritrovano per quanto riguarda le intese nel settore di cui è causa.
- 67 Tali argomenti non possono essere accolti. I principi derivanti dalla precitata sentenza 6 aprile 1962 rimangono validi in quanto non sono intervenuti né regolamenti, né direttive ai sensi dell'art. 87 e, di conseguenza, non è stata istituita alcuna procedura per dare applicazione all'art. 85, n. 3.
- 68 Deve pertanto concludersi che, in mancanza di una decisione adottata, in forza dell'art. 88, dalle autorità nazionali competenti con cui venga constatato che una determinata concertazione tariffaria tra compagnie aeree è vietata dall'art. 85, n. 1, e non può essere esentata da tale divieto a norma del n. 3 dello stesso articolo, o in mancanza di una decisione presa dalla Commissione a norma dell'art. 89, n. 2, e diretta a constatare, nei confronti di una siffatta concertazione, l'esistenza di un'infrazione all'art. 85, n. 1, un giudice nazionale come quello che ha adito la Corte nelle presenti controversie non ha il potere di constatare, di sua iniziativa, l'incompatibilità della concertazione tariffaria di cui trattasi con l'art. 85, n. 1.
- 69 Occorre tuttavia precisare che, in attesa di una normativa quale quella contemplata dall'art. 87, da applicare al settore di cui trattasi, se viene effettuato un accertamento di questo genere, vuoi ad iniziativa delle autorità nazionali in forza dell'art. 88, vuoi ad iniziativa della Commissione a norma dell'art. 89, n. 2, i giudici nazionali devono trarne tutte le conseguenze e desumerne, in particolare, ai sensi dell'art. 85, n. 2, la nullità assoluta delle concertazioni tariffarie oggetto di tale accertamento.

E — Sulla compatibilità col diritto comunitario di una procedura nazionale di omologazione delle tariffe aeree

- 70 Va poi esaminato il problema di stabilire se ed in che misura sia contrario agli obblighi imposti agli Stati membri in forza del combinato disposto dell'art. 5 del trattato CEE e degli artt. 3, lett. f), e 85, applicare le disposizioni nazionali del tipo di quelle considerate dal giudice nazionale, che prescrivono, per le tariffe del trasporto aereo, una procedura obbligatoria di omologazione e che sanzionano, anche penalmente, l'inosservanza delle tariffe così omologate, qualora, in assenza di regolamenti o direttive ai sensi dell'art. 87 del suddetto trattato, sia stato constatato, nelle forme e secondo le procedure descritte all'art. 88 o all'art. 89, n. 2, che tali tariffe sono il risultato di un accordo, di una decisione di associazione d'impresе o di una pratica concordata contrari al precitato art. 85.
- 71 Va ricordato che, come risulta da una giurisprudenza costante, anche se gli artt. 85 e 86 del trattato riguardano il comportamento delle imprese e non provvedimenti legislativi o regolamentari degli Stati membri, il trattato obbliga tuttavia questi ultimi ad astenersi dall'emanare o dal mantenere in vigore provvedimenti che possano rendere praticamente inefficaci tali norme (sentenza 16 novembre 1977, causa 13/77, Inno, Racc. pag. 2115).
- 72 Ciò si verifica in particolare nel caso in cui uno Stato membro imponga o favorisca la conclusione di intese contrarie all'art. 85 o ne rafforzi gli effetti.
- 73 Secondo la Air France, la KLM ed il governo francese, le concertazioni tariffarie tra compagnie aeree non sono dovute all'esistenza di una procedura obbligatoria di omologazione delle tariffe, come quella in vigore in Francia, ma dipendono da decisioni prese in piena indipendenza dalle compagnie dei diversi Stati, nell'ambito della IATA o in un contesto analogo.
- 74 Per il governo del Regno Unito e per la Commissione, invece, mentre le disposizioni nazionali in materia di omologazione delle tariffe aeree non costituiscono, di per sé, provvedimenti che obblighino le imprese a sottrarsi agli obblighi che discendono dall'art. 85, diverso sarebbe il caso se le autorità nazionali esigessero che le compagnie sottoponessero loro esclusivamente tariffe convenute fra le stesse, ad esempio nell'ambito della IATA, rifiutando l'omologazione di tariffe presentate in forma autonoma.

- 75 Al riguardo va osservato che la valutazione nei confronti del diritto comunitario dell'applicazione di disposizioni nazionali del tipo di quelle considerate dal giudice nazionale deve operarsi tenendo conto della natura delle tariffe oggetto dell'omologazione e della loro compatibilità col diritto comunitario.
- 76 Qualora le concertazioni attraverso cui sono state fissate le tariffe aeree abbiano formato oggetto di una decisione delle autorità nazionali competenti ai sensi dell'art. 88, o della Commissione ai sensi dell'art. 89, n. 2, con cui sia stata constatata l'incompatibilità di dette concertazioni con l'art. 85, è contrario agli obblighi incumbenti agli Stati membri in materia di concorrenza omologare tali tariffe e rafforzarne così gli effetti.
- 77 La questione proposta dal giudice nazionale va pertanto risolta nel senso che è contrario agli obblighi derivanti agli Stati membri dal combinato disposto dell'art. 5 del trattato CEE e degli artt. 3, lett. f), e 85, in particolare n. 1, dello stesso trattato, omologare tariffe aeree e rafforzarne così gli effetti qualora, in assenza di una normativa adottata dal Consiglio in base all'art. 87, sia constatato, nelle forme e secondo le procedure descritte all'art. 88 o all'art. 89, n. 2, che tali tariffe sono il risultato di un accordo, della decisione di un'associazione d'impresе o di una pratica concordata contrari all'art. 85.

Sulle spese

- 78 Le spese sostenute dai governi francese, italiano, olandese e del Regno Unito, nonché dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, al quale spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunziandosi sulla questione sottoposta dal tribunal de police di Parigi, con sentenze 2 marzo 1984, dichiara:

È contrario agli obblighi derivanti agli Stati membri dal combinato disposto dell'art. 5 del trattato CEE e degli artt. 3, lett. f), e 85, in particolare n. 1, dello stesso trattato, omologare tariffe aeree e rafforzarne così gli effetti qualora, in assenza di una normativa adottata dal Consiglio in base all'art. 87, sia constatato, nelle forme e secondo le procedure descritte all'art. 88 o all'art. 89, n. 2, che tali tariffe sono il risultato di un accordo, della decisione di un'associazione d'impresе o di una pratica concordata contrari all'art. 85.

Mackenzie Stuart	Koopmans	Everling	Bahlmann	
Bosco	Due	Galmot	Kakouris	O'Higgins

Così deciso e pronunciato in Lussemburgo, il 30 aprile 1986.

Il cancelliere
P. Heim

Il presidente
A. J. Mackenzie Stuart