

Processo 66/86

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

(pedido de decisão prejudicial
apresentado pelo Bundesgerichtshof)

«Concorrência — Tarifas aéreas»

Relatório para audiência	806
Adenda ao relatório para audiência	816
Conclusões do advogado-geral Carl Otto Lenz apresentadas em 28 de Abril de 1988	818
Conclusões do advogado-geral Carl Otto Lenz apresentadas em 17 de Janeiro de 1989	832
Acórdão do Tribunal de 11 de Abril de 1989	838

Sumário do acórdão

1. *Concorrência — Coligações de empresas — Convenções sobre tarifas bilaterais ou multilaterais entre companhias aéreas — Nulidade — Condições*
(*Tratado CEE, artigos 85.º, 88.º e 89.º; Regulamento n.º 3975/87 do Conselho, artigo 5.º*)
2. *Concorrência — Posição dominante — Abuso — Proibição absoluta — Aplicação das disposições transitórias previstas pelos artigos 88.º e 89.º do Tratado — Não aplicação*
(*Tratado CEE, artigos 85.º a 89.º*)
3. *Concorrência — Coligações — Acordos entre empresas — Noção — Acordos entre a sociedade-mãe e filiais destituídas de autonomia comercial real — Exclusão*
(*Tratado CEE, artigo 85.º*)

4. *Concorrência — Regras comunitárias — Aplicação simultânea dos artigos 85.º e 86.º do Tratado — Admissibilidade — Acordos tarifários impostos por uma empresa possuindo uma posição dominante*
(Tratado CEE, artigos 85.º e 86.º)
 5. *Concorrência — Posição dominante — Abuso — Aplicação de tarifas aéreas aprovadas por acordo entre empresas — Critérios de apreciação*
(Tratado CEE, artigo 86.º)
 6. *Concorrência — Regras comunitárias — Obrigações dos Estados-membros — Homologação de acordos tarifários contrários às regras do Tratado — Incompatibilidade*
(Tratado CEE, artigos 5.º, 85.º, 86.º e 90.º, n.º 1)
 7. *Concorrência — Empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral — Exploração de linhas aéreas — Limitação dos efeitos das regras de concorrência — Admissibilidade — Condições*
(Tratado CEE, artigo 90.º, n.º 2)
1. As convenções bilaterais ou multilaterais relativas a tarifas aplicáveis aos voos regulares são nulas nos termos do n.º 2 do artigo 85.º do Tratado:
 - no caso de tarifas aplicáveis aos voos entre aeroportos de um único Estado-membro, ou entre um aeroporto deste Estado e o de um país terceiro: quando, quer as autoridades do Estado-membro onde se encontra a sede de uma das companhias aéreas em causa, quer a Comissão, respectivamente nos termos dos artigos 88.º e 89.º, tiverem considerado existir incompatibilidade desse acordo com o artigo 85.º;
 - no caso de tarifas aplicáveis aos voos internacionais entre aeroportos da Comunidade: quando não tiver sido apresentado à Comissão, nos termos do artigo 5.º do Regulamento n.º 3975/87, pedido de isenção do acordo da proibição do n.º 1 do artigo 85.º; ou quando tal pedido tenha sido apresentado, mas haja suscitado reacção negativa da Comissão, no prazo de 90 dias a contar da sua publicação no Jornal Oficial; ou ainda, quando o prazo de 90 dias tenha terminado sem qualquer reacção da Comissão, mas haja também chegado ao seu termo o período de validade da isenção de seis anos ou, no decurso deste mesmo período, a Comissão tenha retirado a isenção.
 2. A manutenção da aplicabilidade das normas transitórias previstas nos artigos 88.º e 89.º do Tratado apenas se justifica pela circunstância de os acordos, decisões e práticas concertadas referidos no n.º 1 do artigo 85.º poderem beneficiar de uma isenção nos termos do seu n.º 3 e de que é mediante escolha feita pelas instituições consideradas competentes, de acordo com as regras de aplicação apro-

vadas com base no artigo 87.º, para conceder ou recusar essas isenções, que é elaborada a política da concorrência. Ao invés, o abuso de uma posição dominante não é susceptível de isenção, em caso algum; tal abuso é simplesmente proibido pelo Tratado e incumbe, conforme os casos, às autoridades nacionais competentes ou à Comissão tirar as devidas conclusões desta proibição, no quadro das respectivas competências. A proibição prevista no artigo 86.º do Tratado aplica-se, de pleno, ao conjunto do sector da navegação aérea.

3. O artigo 85.º não é aplicável quando a concertação em causa for realizada por empresas pertencentes ao mesmo grupo, na qualidade de sociedade-mãe e filial, e constituindo uma unidade económica no interior da qual a filial não beneficia de real autonomia na determinação do seu comportamento no mercado.

4. A aplicabilidade simultânea dos artigos 85.º e 86.º do Tratado não pode ser afastada na hipótese de um acordo tarifário entre duas ou mais empresas não constituir um acto formal que consagre uma realidade económica caracterizada pelo facto de uma empresa em posição dominante ter conseguido fazer aplicar as tarifas em causa por outras empresas.

5. A aplicação de tarifas a voos regulares, resultante de convenções bilaterais ou multilaterais, pode, em determinadas circunstâncias, constituir abuso de posição dominante no mercado em causa, nomeadamente quando uma empresa em

posição dominante consegue impor a outras empresas de transporte a aplicação de tarifas excessivamente elevadas ou reduzidas ou, ainda, a aplicação numa linha de uma tarifa única.

6. Se é verdade que as normas de concorrência previstas nos artigos 85.º e 86.º do Tratado se aplicam ao comportamento das empresas e não às medidas tomadas pelos Estados-membros, o artigo 5.º do Tratado obriga-as a não tomarem nem manterem em vigor medidas susceptíveis de eliminar o efeito útil destas regras de concorrência. Tal será nomeadamente o caso se um Estado-membro impuser ou favorecer a conclusão de acordos contrários ao artigo 85.º ou reforçar os seus efeitos.

Daí resulta que a homologação, pelas autoridades aeronáuticas, de acordos tarifários contrários ao artigo 85.º, n.º 1, ou, eventualmente, ao artigo 86.º, não é compatível com o direito comunitário, nomeadamente com o artigo 5.º do Tratado e tanto as autoridades aeronáuticas como as instituições comunitárias devem abster-se de qualquer medida que possa ser considerada um encorajamento das companhias aéreas à conclusão de acordos tarifários contrários ao Tratado.

No caso específico das tarifas para voos regulares, esta interpretação do Tratado é confirmada pelo n.º 1 do artigo 90.º ao dispor que as autoridades nacionais, em relação às empresas a que concedam direitos especiais ou exclusivos, tais como o de exploração exclusiva ou em conjunto com uma ou duas outras empresas, de uma ligação aérea, não devem tomar

nem manter medidas incompatíveis com as regras de concorrência estabelecidas nos artigos 85.º e 86.º

7. O artigo 90.º, n.º 2, do Tratado pode aplicar-se às transportadoras que possam encontrar-se obrigadas, pelas autoridades públicas, a explorar linhas não rentáveis do ponto de vista comercial, mas cuja exploração é necessária por razões de interesse geral. Todavia, para que o efeito das regras de concorrência possa ser res-

tringido, de acordo com a referida norma, para satisfação de necessidades decorrentes do cumprimento de uma missão de interesse geral, é necessário que as autoridades nacionais a quem cabe a aprovação das tarifas, bem como os tribunais competentes para a solução dos litígios que lhes digam respeito, possam determinar a natureza exacta de tais necessidades e a sua repercussão na estrutura das tarifas praticadas pelas companhias aéreas em causa.

RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA apresentado no processo 66/86 *

I — Factos e tramitação processual

As tarifas dos transportes aéreos relativas a trajectos internacionais são em geral decididas, concertadamente, pelas companhias aéreas que asseguram o serviço em determinado trajecto, no seio da IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo) ou mediante negociações directas.

De acordo com os acordos bilaterais ou multilaterais que obrigam os Estados-membros em matéria de aviação civil e com as disposições previstas nos diversos direitos públicos nacionais, essas tarifas são seguidamente sujeitas a uma homologação das autoridades competentes. Apenas as tarifas ho-

mologadas podem ser praticadas no território de cada Estado.

Todavia, para um mesmo trajecto, são estabelecidas pelas companhias aéreas interessadas várias tarifas, de acordo com o Estado em que devam ser praticadas. Por conseguinte, acontece frequentemente que tarifas homologadas num Estado para determinado trajecto não coincidem com as homologadas noutra para o mesmo trajecto.

As diferenças de tarifas de um Estado para outro dependem de duas razões diferentes. Por um lado, no seio da IATA são objecto de acordo não só as tarifas mas também as taxas de conversão das diferentes moedas

* Língua do processo: alemão.