

TILLÆG TIL RETSMØDERAPPORT

Under den mundtlige forhandling den 17. marts 1988 afgav parterne indlæg og besvarede de af Domstolen stillede spørgsmål. Generaladvokaten fremsatte forslag til afgørelse den 28. april 1988. Derefter konstaterede Domstolen, at flere af dens medlemmer ikke længere kunne deltage i sagens afgørelse på grund af den delvise ændring af Domstolens sammensætning efter nyudnævnelsen af dommere og generaladvokater den 6. oktober 1988. I henhold til procesreglementets artikel 61 og efter at have hørt generaladvokaten traf Domstolen derfor ved kendelse af 13. juli 1988 bestemmelse om genåbning af den mundtlige forhandling.

fremt passageren ikke går ombord i London eller i Paris, men først under flyets mellem-landing i Frankfurt. Et bekræftende svar på dette spørgsmål betyder efter appellanternes opfattelse, at der forekommer forskelsbehandling på grundlag af passagerernes bopæl, hvilket er forbudt i henhold til artikel 4, stk. 1, litra c), i Kommissionens forordning nr. 2671/88 af 26. juli 1988 om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler mellem virksomheder, vedtagelser inden for virksomheds-sammenslutninger og samordnet praksis inden for ruteflyvning vedrørende fælles planlægning og samordning af kapacitet, indtægtsdeling, takstkonsultationer og fordeling af afgang- og ankomsttider i lufthavne (EFT L 239, s. 9).

Derefter blev der afholdt mundtlige forhandlinger den 15. november 1988. Ved denne lejlighed blev der afgivet indlæg af revisionsappellanterne ved advokat Dr. H. Kroitzsch, Karlsruhe, af revisionsindstævnte, Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V., ved advokat Dr. R. Friedrich, Karlsruhe, Det Forenede Kongerige ved S. Richards som befuldmægtiget, bistået af D. Donaldson Q. C., og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved B. Jansen, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget.

Revisionsindstævnte, Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, har gjort gældende, for det første, at den konkurrencemæssigt ulovlige handling i den foreliggende sag består i, at de pågældende flybilletter indeholder ukorrekte oplysninger om afrejselufthavnen med det ene formål at anvende billigere billetpriser. For det andet har indstævnte anført, at godkendelsesproceduren for flybilletpriser falder uden for anvendelsesområdet for EØF-Traktatens artikler 85 og 86, jfr. Traktatens artikel 90, stk. 2. Hertil har indstævnte især anført, at det er i offentlighedens interesse, at de af Lufthansa til Forbundsstrafikministeriet fremsendte billetpriser (som efter godkendelsen bliver bindende for alle luftfartsselskaber) er relativt høje; priserne tager hensyn til sikkerheds-kravene inden for luftfarten.

Revisionsappellanterne har uddybet det skriftlige indlæg; de mener, at sagens hovedspørgsmål er, hvorvidt de flybilletter, som hovedsagen angår, bliver ugyldige, så-

Regeringen for Det Forenede Kongerige har fremsat en omfattende erklæring på fem punkter, der kort kan gengives således. For det første har medlemsstaternes almindelige retsinstanser vedrørende flyvninger mellem en lufthavn i en medlemsstat og en lufthavn i et tredjeland ikke kompetence til at anvende Traktatens artikel 86, da der hverken foreligger de nødvendige bestemmelser i medfør af Traktatens artikel 87 om anvendelse af artiklerne 85 og 86, eller en afgørelse i henhold til artiklerne 87 og 88, truffet af den nationale myndighed eller Kommissionen. Regeringen har især påpeget, at der ikke i artikel 88 eller artikel 89 sondres mellem artiklerne 85 og 86. Subsidiært har regeringen anført, at artikel 86 ikke kan anvendes af de nationale retsinstanser på aftaler, som klart falder ind under anvendelsesområdet for artikel 85. For det andet har regeringen gjort gældende, at det ikke er ønskværdigt at anvende artikel 86 ved hjælp af begrebet fælles dominerende stilling, når to uafhængige luftfartsselskabers fælles dominerende stilling følger af en aftale mellem de to selskaber. En sådan fortolkning af artikel 86 skaber et parallelt system til ordningen i artikel 85 og indskrænker den retlige sikkerhed, der følger af undtagelsesprocedu-

ren i artikel 85, stk. 3. For det tredje har regeringen gjort gældende, at en aftale mellem to luftfartsselskaber med en fælles dominerende stilling om billetpriser ikke i sig selv indebærer misbrug af en dominerende stilling. For det fjerde har regeringen anført, at det på luftfartsområdet er meget kompliceret at bestemme markedet geografisk og fastlægge de konkurrencemæssige faktorer, der skal tages i betragtning ved anvendelsen af artikel 86; konsekvensen heraf er, at det vil være næsten umuligt at formulere konkrete kriterier i forbindelse med en anvendelse af artikel 86 på denne sektor. Endelig har den britiske regering henvist til, at Traktatens artikel 234 er vigtig for den pågældende sektor på grund af, at talrige bilaterale aftaler, som pålægger de af medlemsstaterne udpegede luftfartsselskaber at blive enige om billetpriser, er blevet indgået, før de pågældende stater tiltrådte De Europæiske Fællesskaber.

T. Koopmans
Refererende dommer