

træffe eller opretholde foranstaltninger, som er i strid med konkurrencebestemmelserne i artiklerne 85 og 86.

7. Artikel 90, stk. 2, kan finde anvendelse på luftfartsselskaber, som ved en retsakt, udstedt af statsmagten, er blevet pålagt at betjene ruter, der ikke er rentable i kommerciel henseende, men hvis betjening er nødvendig af hensyn til en almindelig interesse. Virkningen af konkurrencereg-

lerne kan imidlertid kun begrænses i medfør af den nævnte artikel af hensyn til de krav, der er forbundet med opfyldelsen af en opgave af almindelig interesse, såfremt de nationale myndigheder, som er ansvarlige for godkendelse af billetpriser, samt de nationale domstole, som forelægges tvister herom, kan fastslå de pågældende kravs nøjagtige natur og deres indvirkning på strukturen i de af de berørte luftfartsselskaber anvendte billetpriser.

RETSMØDERAPPORT

i sag 66/86 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

Billetpriser for flyvninger på internationale flyruter bliver i almindelighed fastsat ved aftale mellem de luftfartsselskaber, der betjener den pågældende rute, enten inden for IATA (International Air Transport Association) eller ved direkte forhandlinger.

I henhold til bilaterale eller multilaterale aftaler staterne imellem om civil luftfart og nationale offentligretlige bestemmelser forelægges disse billetpriser derefter de kompetente nationale myndigheder til godken-

delse. Kun godkendte billetpriser må anvendes på den pågældende stats område.

De berørte luftfartsselskaber fastsætter imidlertid flere billetpriser for den samme rute afhængig af, hvilken stat priserne skal anvendes i. Der sker derfor ofte det, at de i én stat godkendte billetpriser for en rute ikke svarer til de billetpriser, der er godkendt i en anden stat for den samme rute.

Der er to grunde til sådanne forskelle i billetpriserne fra en stat til en anden. For det første bliver der inden for IATA ud over billetpriserne også aftalt omregningskurser for de forskellige nationale valutaer. Disse kur-

* Processprog: tysk.

ser kan i perioder afvige fra de faktiske valutakurser. Såfremt de faktiske valutakurser falder til under niveauet for de i IATA aftalte omregningskurser, er det en fordel for passagerer fra lande med en stærk valuta at købe flybilleter i et land med en svag valuta.

For det andet fastsætter luftfartsselskaberne særlige eller reducerede billetpriser, der er forskellige i de enkelte lande, for at tage hensyn til markedernes egenart.

Den deraf følgende forskel mellem billetpriserne i en stat med en stærk valuta og en stat med en svag valuta for den samme flyrute kan være så væsentlig, at det for en passager fra et land med en stærk valuta kan være en fordel at købe flybilletten i en land med en svag valuta, selv om han dermed skal købe billet til en længere rute, hvis udgangspunkt er staten med den svage valuta, med en mellemlanding i passagerens hjemland og endelig destination det sted, hvor passageren rent faktisk skal rejse til. Passagerer, der anvender dette system, giver normalt straks afkald på den første del af strækningen og går direkte om bord under mellemlandingen i deres hjemland. Alligevel sparer de ofte op til 60% af den pris, de skulle have betalt, såfremt de havde købt flybilletten i hjemlandet.

To rejsebureauer i Frankfurt am Main, Ahmed Saeed Flugreisen og Silver Line Reisebüro GmbH (herefter benævnt »revisionsappellanterne«), tilbød de kunder, der agtede sig fra en tysk lufthavn til en lufthavn i udlandet, flybilleter af den ovenfor beskrevne type (f. eks. Lissabon-Frankfurt am

Main-Tokyo). Billetterne blev udstedt af et rejsebureau i London.

Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbes e. V., en tysk forening til bekæmpelse af illoyal konkurrence, anlagde sag ved de tyske domstole. Det blev gjort gældende over for revisionsappellanterne for det første, at de havde overtrådt tysk lovgivning, idet der på tysk område kun må anvendes billetpriser, som i henhold til artikel 21, stk. 2, i den tyske luftfartslov er godkendt af vedkommende forbundsminister, og for det andet, at de havde anvendt illoyal konkurrence ved at sælge flybilleter til priser, under de godkendte billetpriser, som deres konkurrenter anvendte.

Retten i første instans og appelininstansen gav sagsøgeren, Zentrale, medhold ifølge tysk ret. De forbød derfor revisionsappellanterne fortsat at sælge sådanne billetter under trussel om tvangsbøder.

Sagen blev ved kassationsanke indbragt for Bundesgerichtshof, der har tiltrådt underinstansernes afgørelse om, at de forhold, som gøres gældende mod revisionsappellanterne, er i strid med tysk ret; Bundesgerichtshof har dog rejst spørgsmålet, om de tyske retsforskrifter, der i det foreliggende tilfælde anses at være overtrådt, er i overensstemmelse med fællesskabsretten, navnlig EØF-Traktatens artikler 85-90.

Bundesgerichtshof har i denne sammenhæng bemærket, at de billetpriser, der anvendes i de forskellige lande og navnlig i Forbundsrepublikken Tyskland, i almindelighed fastsættes af luftfartsselskaberne inden for IATA's multilaterale rammer eller ved bilaterale forhandlinger, og at sådanne prisaf-taler eventuelt kan være omfattet af forbud-dene i artiklerne 85 og 86 i EØF-Traktaten.

diget efter EØF-Traktatens artikel 5, stk. 2, og artikel 90, stk. 1, selv når Kom-missionen ikke har påtalt godkendelsen (EØF-Traktatens artikel 90, stk. 3)?«

Bundesgerichtshofs kendelse er indgået til Domstolens Justitskontor den 6. marts 1986.

Bundesgerichtshof har under disse omstæn-digheder ved kendelse af 30. januar 1986 besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende spørgsmål:

I henhold til artikel 20 i Protokollen vedrø-rende Statutten for EØF-Domstolen er der indgivet skriftlige indlæg af revisionsappel-lanterne ved advokat Dr. H. Kroitzsch, Karlsruhe, og af Kommissionen for De Eu-ropeiske Fællesskaber ved juridisk konsu-lent B. van der Esch som befuldmægtiget.

- »1) Er bilaterale eller multilaterale aftaler om billetpriser for ruteflyvning (f. eks. IATA-resolutioner), hvori mindst ét luftfartsselskab med hjemsted i en med-lemsstat inden for Det Europæiske Økonomiske Fællesskab er deltager, ugyldige på grund af overtrædelse af EØF-Traktatens artikel 85, stk. 1, jfr. EØF-Traktatens artikel 85, stk. 2, også når hverken medlemsstatens myndighe-der (EØF-Traktatens artikel 88) eller Kommissionen (EØF-Traktatens artikel 89, stk. 2) har fastslået sådanne aftalers uforenelighed med bestemmelserne i EØF-Traktatens artikel 85?

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt general-advokaten har Domstolen besluttet at ind-lede den mundtlige forhandling uden forud-gående bevisførelse.

II — Skriftlige indlæg for Domstolen

Første spørgsmål

- 2) Indebærer det forhold, at der udeluk-kende anvendes sådanne billetpriser for ruteflyvning, misbrug af en domine-rende stilling på fællesmarkedet i EØF-Traktatens artikel 86's forstand?

Revisionsappellanterne har gjort gældende, at besvarelsen af det første spørgsmål følger af Domstolens dom af 30. april 1986 (Asjes, 209-213/84, Sml. s. 1425).

- 3) Er det forhold, at sådanne billetpriser godkendes af tilsynsmyndigheden i en medlemsstat, uforeneligt med og ugyl-

Efter *Kommissionens* opfattelse indeholder spørgsmålet to adskilte delspørgsmål.

For det første ønsker den forelæggende ret oplyst, om bilaterale eller multilaterale aftaler om fastsættelse af billetpriser for flyvning indebærer en tilsidesættelse af forbuddet mod aftaler i Traktatens artikel 85, stk. 1. For det andet spørger retten, om en eventuel tilsidesættelse af forbuddet i artikel 85, stk. 1, uden videre medfører aftalernes ugyldighed i medfør af samme artikels stk. 2. Besvarelsen af begge spørgsmål følger efter Kommissionens opfattelse af den nævnte dom af 30. april 1986.

Til det første punkt har Kommissionen begrænset sig til at anføre, at det forhold, at der findes en statslig godkendelsesprocedure for billetpriser for flyvning, ikke fratager prisaftaler deres karakter af aftaler, der er i strid med artikel 85, stk. 1. Kommissionen har i øvrigt bemærket, at aftalerne medfører en betragtelig konkurrencebegrænsning, da de fuldstændig ophæver konkurrencen mellem luftfartsselskaberne for så vidt angår priser og andre betingelser for de pågældende flyvninger. Aftalerne kan ligeledes påvirke handelen mellem medlemsstaterne, uanset om de drejer sig om en rute mellem medlemsstaterne eller en rute mellem en medlemsstat og et tredjeland. Anvendelsen af artikel 85, stk. 1, udelukkes heller ikke af, at kun et af de luftfartsselskaber, der deltager i en sådan aftale, har hjemsted i Fællesskabet (jfr. dom af 25. november 1971, Béguelin, sag 22/71, Sml. s. 949, domme af 15. juni 1976, EMI/CBS United Kingdom, sag 51/75, EMI/CBS Gramofon A/S, sag 86/75 og EMI/CBS Schallplatten GmbH, sag 96/75, Sml. s. 811, 871 og 913, og dom af 20. juni 1978, Tepea, sag 28/77, Sml. s. 1391).

Til det andet punkt har Kommissionen bemærket, at det følger af den nævnte dom af

30. april 1986, at de prisaftaler, som den forelæggende ret henviser til, indtil videre skal anses som civilretligt gyldige.

Andet spørgsmål

Revisionsappellerne har gjort gældende, at det andet spørgsmål bør besvares bekræftende, da kombinationen af prisaftalerne, der indgår inden for rammerne af IATA, og den tyske luftfartslovgivning indebærer, at Deutsche Lufthansa har en dominerende stilling som omhandlet i Traktatens artikel 86, og som samtlige andre luftfartsselskaber, der opererer på det tyske område, må bøje sig for.

Kommissionen mener ligeledes, at spørgsmålet bør besvares bekræftende.

Det for spørgsmålet, om luftfartsselskaberne indtager en dominerende stilling, relevante marked er i det foreliggende tilfælde rute-flyvning, fordi brugerne heraf (forretningsmænd, embedsmænd osv.) ikke kan anvende »charterflyvninger«, som ikke kan garantere dem befordring til det ønskede rejsemål på et bestemt tidspunkt. Egentlig kunne hver flyrute mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et tredjeland geografisk set anses som et særskilt marked, da brugerne altid vælger den korteste strækning uden at tage alternative, men længere ruter i betragtning. Kommissionen er imidlertid af den opfattelse, at man som generel

regel skal tage udgangspunkt i det samlede antal flyruter, som en medlemsstat inden for rammerne af en bilateral aftale har aftalt med en anden medlemsstat eller et tredjeland.

terne over Nordatlanten mellem Fællesskabet og USA.

Tredje spørgsmål

Spørgsmålet om disse ruter udgør en væsentlig del af fællesmarkedet, kan ifølge Kommissionen besvares ved anvendelse af kvantitative kriterier, så som befolkningstal og økonomisk betydning af de to stater, som forbindes af de pågældende flyruter, antal passagerer osv. Kun befordring på strækninger af en vis betydning kan komme på tale som en væsentlig del af det fælles marked.

Revisionsappellanterne har anført, at spørgsmålet bør besvares bekræftende, da den tyske lovgivning forstærker de virkninger, som er en følge af de inden for IATA indgåede prisaftaler.

Det er Kommissionens opfattelse, at de luftfartsselskaber, som har tilladelse til at beflyve en sådan strækning, sammen indtager en dominerende stilling på denne rute, fordi konkurrence på billetprisen er udelukket på grund af prisaftalerne, og konkurrence på andre områder, f. eks. kapacitetsspørgsmål, lider samme skæbne på grund af aftaler herom mellem selskaberne.

Kommissionen har henvist til Domstolens ovenfor nævnte dom af 30. april 1986. Den understreger, at der i det foreliggende tilfælde mangler afgørelser både fra de kompetente nationale myndigheder i medfør af Traktatens artikel 88 og fra Kommissionen i medfør af artikel 89. Under disse omstændigheder har de nationale retter intet grundlag for drage gyldigheden af de af medlemsstaternes kompetente myndigheder udstedte prisgodkendelser i tvivl.

III — Besvarelse af spørgsmål, stillet af Domstolen

Kommissionen har hævdet, at selskabernes udnyttelse af deres dominerende stilling har karakter af misbrug som omhandlet i Traktatens artikel 86. Det forhold, at selskaberne har afskaffet enhver konkurrence på de pågældende markeder, er altid i sig selv blevet betragtet som misbrug (jfr. dom af 21. februar 1973, *Continental Can*, sag 6/72, Sml. s. 215). Dette resultat bekræftes af det uforholdsmæssigt høje billetpriseniveau, som luftfartsselskaberne har fastsat for flyvninger mellem medlemsstaterne, i forhold til det prisniveau, der gælder for tilsvarende flyvninger på indenrigsruterne i USA eller ru-

Ved skrivelse af 17. november 1986 har Domstolen anmodet *Forbundsrepublikken Tysklands regering* om forud for den mundtlige forhandling skriftligt at besvare følgende spørgsmål:

- »1) Hvilke myndigheder er på luftfartsområdet i Forbundsrepublikken Tyskland kompetente til at afgøre, om aftaler, vedtagelser og samordnet praksis og om udnyttelse af en dominerende stilling på

det fælles marked er forenelig med med tysk lovgivning og bestemmelserne i EØF-Traktatens artikler 85 og 86?

- 2) Hvilke konsekvenser har luftfartsmyndighederne draget af Domstolens dom af 30. april 1986 i de forenede sager 209-213/84 (jf. præmis 54)?«

Ved skrivelse, indgået til Domstolens Justitskontor den 2. februar 1987, har regeringen besvaret spørgsmålene således:

Til det *første spørgsmål* har regeringen oplyst, at den kompetente myndighed er Bundeskartellamt, der også har til opgave at sørge for opretholdelse af konkurrence på luftfartsområdet.

Til det *andet spørgsmål* har regeringen anført, at de i dommen behandlede problemer ikke kan løses på nationalt plan af den enkelte medlemsstat eller på kort sigt. Derfor støtter Forbundsrepublikkens regering tanker om et lovgivningsinitiativ på dette område på fællesskabsplan, svarende til de forslag, der allerede er forelagt Rådet af Kommissionen. Regeringen har på sin side truffet følgende foranstaltninger:

- a) Den af de tyske myndigheder anvendte standardaftale inden for det bilaterale luftfartssamarbejde med andre stater er blevet ændret, således at det nu ikke længere kræves, at de berørte luftfartsselskaber aftaler billetpriser, og at priserne tilpasses resultatet af de prisfastsættelsesforhandlinger, der foregår inden for IATA.

- b) Regeringen har den 19. december 1986 sammen med andre medlemsstater i ECAC (European Civil Aviation Conference) undertegnet et »Memorandum of Understanding« om foreløbig anvendelse af et udkast til international aftale om fremgangsmåden vedrørende fastsættelse af billetpriser for ruteflyvning internt i Europa; af artikel 3 i aftaleudkastet fremgår, at at det ikke længere er nødvendigt for selskaberne at aftale billetpriser for at opnå godkendelse heraf i de forskellige signatarstater. Derudover forudses en forøget anvendelse af specialbilletpriser, idet aftaleudkastet indeholder en automatisk godkendelsesordning, når visse forudsætninger er opfyldt.

- c) Regeringen støtter initiativet til vedtagelse af en fællesskabslovgivning om billetpriser og kapacitet, især de forslag, der for tiden er forelagt Rådet på dette område.

Ved skrivelse af 17. november 1986 har Domstolen anmodet *Kommissionen* om før den mundtlige forhandling skriftlig at besvare følgende spørgsmål:

- »Hvilke konsekvenser har Kommissionen draget af Domstolens dom af 30. april 1986 i de forenede sager 209-213/84 (jfr. præmis 58), dvs. med henblik på at overvåge principperne i artiklerne 85 og 86 og på eget initiativ undersøge tilfælde af formodet overtrædelse af de nævnte principper inden for luftfartsområdet, jfr. EØF-Traktatens artikel 89?«

Ved skrivelse, indgået til Domstolens Justitskontor den 2. februar 1987, har Kommissionen oplyst, at den den 18. juli 1986 i medfør af EØF-Traktatens artikel 89, stk. 1, har rettet henvendelse til ti luftfartsselskaber i medlemsstaterne og foreholdt dem, at de ved opretholdelse af aftaler og samordnet praksis for så vidt angår kapacitet, deling af overskud og omkostninger, fælles foretagender samt billetpriser har overtrådt artikel 85, stk. 1, uden at forudsætningerne for en fritagelse i medfør af stk. 3, har været til stede. De pågældende selskaber var blevet opfordret til inden to måneder at fjerne de anfægtede klausuler, idet Kommissionen i modsat fald forbeholdt sig ret til at træffe en begrundet beslutning som omhandlet i artikel 89, stk. 2. Med henblik herpå var selskaberne blevet anmodet om at oplyse, hvilke foranstaltninger de agtede at træffe for at bringe de af Kommissionen foreholdte overtrædelser til ophør eller at tage stilling til, om der forelå sådanne overtrædelser.

Samtlige luftfartsselskaber havde fulgt Kommissionens opfordring. Nogle havde foreslået Kommissionen en tilpasning af aftalerne eller en drøftelse med henblik på en tilpasning. Andre havde bestridt lovligheden af en procedure på grundlag af artikel 89 og havde afslået at ændre aftalerne eller at drøfte spørgsmålet med Kommissionen.

De medlemsstater, hvor de pågældende selskaber hørte hjemme, var blevet orienteret om Kommissionens initiativ og var ved skrivelse af 18. september 1986 blevet anmodet om at fremsende teksten til eventuelle aftaler, indgået af deres selskaber, som Kommissionen endnu ikke var orienteret om. Af ti regeringer havde fem efterkommet opfordringen.

IV — Fortsættelse af den skriftlige og mundtlige forhandling

Ved skrivelse af 22. januar 1988 har parterne fået underretning om, at Domstolens præsident havde besluttet at give parterne i hovedsagen, medlemsstaterne, Kommissionen og Rådet mulighed for på ny at afgive skriftlige indlæg samt at fortsætte den mundtlige procedure den 17. marts 1988. Begrundelsen herfor var, at Rådet havde vedtaget en række forskrifter om bl. a. anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren (EFT L 374 af 31.12.1987), som muligvis havde betydning for retsgrundlaget for bedømmelsen af sagen.

Der er afgivet skriftlige indlæg af revisionsappellanterne ved advokat Dr. H. Kroitzsch, Karlsruhe, og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved B. Jansen, Kommissionens Juridiske Tjeneste. Indlæggene kan sammenfattes således:

1. *Revisionsappellanterne*, Ahmed Saeed Flugreisen og Silver Line Reisebüro, har indledningsvis henvist til, at billetpriser i henhold til artikel 4 i Rådets direktiv 87/601/EØF af 14. december 1987 skal forelægges de berørte staters luftfartsmyndigheder til godkendelse, og såfremt disse priser er blevet forelagt efter konsultationer med andre luftfartsselskaber, skal konsultationerne være i overensstemmelse med bestemmelserne i fritagelsesforordninger, udstedt i henhold til Rådets forordning nr. 3976/87 af 14. december 1987 om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på

visse kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for luftfartssektoren. Det skal af disse forordninger fremgå, hvilke former for samordnet praksis, der er fritaget i henhold til artikel 85, stk. 3.

Det første præjudicielle spørgsmål skal derfor besvares med, at fremtidige bilaterale eller multilaterale aftaler om billetpriser for ruteflyvning skal fritages i hvert enkelt tilfælde i det omfang, de ikke falder ind under en fritagelsesforordning, og — når betingelserne for anvendelse af artikel 85, stk. 3, ikke er opfyldt — artikel 85, stk. 1, bliver erklæret anvendelig af Kommissionen.

I henhold til direktivets artikel 4 skal priser i øvrigt godkendes af begge de berørte stater, hvorfor en godkendelse af forbundstrafikministeren alene ikke længere er tilstrækkelig.

Revisionsappellanterne har dernæst understreget, at det nævnte rådsdirektiv har løst samtlige de problemer, der er forbundet med flybilletter, købt i et land med en svag valuta, når det udelukkende drejer sig om flyvninger mellem lufthavne i medlemsstaterne. De tyske luftfartsmyndigheder kan ikke længere kræve, at udenlandske luftfartsselskaber overholder Lufthansas billetpriser ved mellemlandinger i Forbundsrepublikken Tyskland. Da myndighederne ikke kan afslå en godkendelse på grund af det forhold, at billetprisen er lavere end prisen hos et andet luftfartsselskab, der beflyver ruten (direktivets artikel 3, tredje punktum), kan udenlandske selskaber fastsætte deres priser udelukkende på grundlag af de officielle valutakurser, således at den kursfor-

skel, der var baggrunden for køb af billetter i en svag valuta, ikke opstår.

På grund af det gældende retsgrundlag er der ikke behov for at besvare spørgsmål 2 og 3.

For flytrafik til og fra tredjelande kan der ikke udstedes individuel eller gruppefritagelse. Direktivets artikel 10 fastslår dog, at den pågældende medlemsstat ved første lejlighed skal træffe egnede foranstaltninger til at fjerne uoverensstemmelser, når en aftale, som giver et luftfartsselskab fra et tredjeland femte frihedsrettighed for en rute mellem medlemsstater, indeholder bestemmelser, som er uforenelige med direktivet.

Revisionsappellanterne har afsluttende anført, at uanset det netop fremførte skal de principper, som Domstolen har fastslået i dom af 30. april 1986 i sagerne 209-213/84 (Asjes m. fl.), alligevel anvendes.

2. *Kommissionen* har indledningsvis anført, at sagen drejer sig om at opnå et forbud mod, at sagsøgte i hovedsagen for fremtiden foretager en bestemt konkurrencerelevant handling. En ændring af retsgrundlaget har imidlertid en anden betydning i forbindelse med et krav om undladelse for fremtiden end i forbindelse med en straffesag, der angår fortiden (de forenede sager 209-213/84, Asjes m. fl.).

Kommissionen påpeger, at en af følgerne af de nye rådsforskrifters ikrafttræden er, at betingelserne for umiddelbar anvendelse af artikel 85, stk. 1 og 2, og artikel 86, stk. 1, nu er til stede. I denne sammenhæng understreger den, at da Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren ikke indeholder overgangsregler for »eksisterende aftaler, vedtagelser og samordnet praksis«, er artikel 85, stk. 1 og 2, blevet ubegrænset anvendelig på disse aftaler mv., der allerede bestod den 1. januar 1988.

Denne umiddelbare anvendelighed gælder dog kun for den nævnte forordnings anvendelsesområde. Det fremgår af dens artikel 1, stk. 2, at den »(kun) finder... anvendelse på international luftfart mellem Fællesskabets lufthavne«.

Efter Kommissionens opfattelse bør besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål indeholde en sontring mellem de tilfælde, hvor prisaftalerne er omfattet af den nævnte forordning, og tilfælde, hvor de falder uden for dens anvendelsesområde [indenrigsflyvninger og flyvninger mellem en medlemsstat og en (eller flere) tredjelande].

For så vidt angår prisaftaler, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 3975/87, mener Kommissionen, at procedurereglerne i artiklerne 88 og 89 fortsat er anvendelige. Forordningen er nemlig ikke udtømmende. Argumentationen om at artiklerne 85 og 86 nu kun er anvendelige

på andre konkurrenceovertrædelser end dem, der er omfattet af forordningen, må forkastes, da hverken ordlyden, baggrunden eller formålet med forordning nr. 3975/87 viser nogen hensigt om at begrænse anvendelsesområdet for artiklerne 85 og 86. Når det drejer sig om forordningens formål, er det åbenbart, at den manglende anvendelse på lufttransport mellem medlemsstaterne og tredjelande ikke er det definitive svar på spørgsmålet om anvendelsesområdet for konkurrencereglerne inden for lufttransportområdet.

Kommissionen mener derfor, at de fortolkningsregler, som Domstolen har opstillet i »Asjes«-sagen fortsat skal anvendes. Det må derfor formodes, at artikel 85, stk. 1 og 2, ikke er umiddelbar anvendelig uden for anvendelsesområdet for forordning nr. 3975/87.

Kommissionen understreger derudover, at den nye lovgivning også har følgevirkninger for spørgsmålet om anvendeligheden af artikel 86, artikel 5 og artikel 90. Også her må der sondres mellem aftaler, der er omfattet af forordning nr. 3975/87 og aftaler, der falder uden for. Medens bestemmelser i national ret i strid hermed i det første tilfælde ikke har kunnet anvendes efter den 1. januar 1988 af de nationale retsinstanser, er den retlige situation uændret for så vidt angår international lufttransport mellem lufthavne i medlemsstaterne og lufthavne i tredjelande.

Kommissionen er endelig af den opfattelse, at den forelæggende rets opmærksomhed udtrykkeligt bør henledes på det forhold, at en national retsafgørelse afsagt i henhold til national lovgivning, om at en part skal undlade en bestemt handling, som en følge af fællesskabsrettens forrang er uden virkning senest, når retsgrundlaget som fastlagt i fællesskabsretten ændrer sig.

Kommissionen har foreslået Domstolen at besvare de præjudicielle spørgsmål på følgende måde:

»*Spørgsmål 1*

Bilaterale eller multilaterale aftaler om billetpriser vedrørende ruteflyvninger, hvori mindst et luftfartsselskab med hjemsted i en medlemsstat i Det Europæiske Økonomiske Fællesskab er deltager, og som vedrører international luftfart mellem lufthavne i medlemsstaterne, er ugyldige i henhold til EØF-Traktatens artikel 85, stk. 2, i det omfang, de er i strid med forbuddet i artikel 85, stk. 1, medmindre de er fritaget for forbuddet i artikel 85, stk. 1, i medfør af artikel 85, stk. 3, og procedurereglerne i forordningerne nr. 3975/87 og 3976/87.

Når de nævnte aftaler drejer sig om international luftfart mellem lufthavne i medlemsstaterne og lufthavne i tredjelande er nationale retsinstanser ikke beføjede til at erklære disse aftaler ugyldige, sålænge procedurerne i enten artikel 88 eller artikel 89 i Traktaten

ikke har været anvendt i det konkrete tilfælde eller i modsat fald ikke har ført til en formel konstatering af en overtrædelse.

Spørgsmål 2

Inden for anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3975/87 har de nationale retsinstanser selv kompetence til at fastslå en overtrædelse af EØF-Traktatens artikel 86, stk. 1, og er beføjede til at drage de fornødne konklusioner for så vidt angår national ret.

Når misbrug af en dominerende stilling inden for luftfartsområdet falder uden for forordning (EØF) nr. 3975/87, er de nationale retsinstanser ikke beføjede til at fastslå en overtrædelse af EØF-Traktatens artikel 86, stk. 1, sålænge proceduren i artikel 88 eller artikel 89 ikke har været anvendt i den konkrete sag, eller i modsat fald ikke har ført til en påvisning af en overtrædelse.

Spørgsmål 3

En godkendelse, udstedt af en medlemsstats kompetente myndigheder, af billetpriser og andre transportbetingelser for ruteflyvninger ændrer ikke retsgrundlaget, som det foreligger efter besvarelsen af spørgsmål 1 og 2, medmindre Kommissionen har erklæret artikel 90, stk. 2, for anvendelig, og godkendelsen falder inden for denne erklæring.«

G. Bosco
Refererende dommer