

## AANVULLEND RAPPORT TER TERECHTZITTING

Ter terechtzitting van 17 maart 1988 hebben partijen voor het Hof mondelinge opmerkingen gemaakt en vragen beantwoord. De advocaat-generaal heeft ter terechtzitting van 28 april 1988 conclusie genomen. Daarop heeft het Hof vastgesteld, dat wegens de gedeeltelijke vervanging van de rechters en advocaten-generaal op 6 oktober 1988, verschillende rechters niet meer zouden kunnen meewerken aan de beslechting van de zaak. Derhalve heeft het, gehoord de advocaat-generaal, bij beschikking van 13 juli 1988 krachtens artikel 61 van het Reglement voor de procesvoering de heropening van de mondelinge behandeling bevolen.

Op grond hiervan heeft op 15 november 1988 een terechtzitting plaatsgevonden, tijdens welke opmerkingen zijn gemaakt door de reisbureaus, vertegenwoordigd door H. Kroitzsch, advocaat te Karlsruhe; de *Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V.*, vertegenwoordigd door R. Friedrich, advocaat te Karlsruhe; het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door S. Richards als gemachtigde, bijgestaan door D. Donaldson, QC, en de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door B. Jansen, lid van haar juridische dienst, als gemachtigde.

De *reisbureaus* hebben hun schriftelijke opmerkingen toegelicht. Volgens hen is de kernvraag, of de vliegbiljetten waarom het in het hoofdgeding gaat, hun geldigheid verliezen, zodra de passagier niet te Londen

of Parijs, maar eerst bij de tussenlanding te Frankfurt instapt. Een bevestigend antwoord op deze vraag zou betekenen, dat hier sprake is van een discriminatie op grond van verblijfplaats van de passagiers, verboden bij artikel 4, lid 1, sub c, van verordening nr. 2671/88 van de Commissie van 26 juli 1988 betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op groepen overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de sector van het luchtvervoer, die betrekking hebben op de gezamenlijke planning en coördinatie van de capaciteit, het delen van opbrengsten, het tariefoverleg met betrekking tot geregelde luchtdiensten en het toekennen van landings- en starttijden op luchthavens (PB 1988, L 239, blz. 9).

De *Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V.*, heeft in de eerste plaats betoogd, dat in casu de oneerlijke mededinging erin bestaat, dat het vliegbiljet onjuiste vermeldingen over de instapplaats bevat, en wel met de bedoeling lagere tarieven toe te passen. Voorts heeft zij uiteengezet, dat krachtens artikel 90, lid 2, EEG-Verdrag op de procedure tot goedkeuring van de luchtvaarttarieven de artikelen 85 en 86 EEG-Verdrag niet kunnen worden toegepast. Zij heeft in dit verband met name aangevoerd, dat het in het algemeen belang is, dat de door Lufthansa aan het bondsministerie voorgelegde luchtvaarttarieven (die ingevolge de goedkeuring voor alle luchtvaartmaatschappijen verbindend worden) betrekkelijk hoog zijn; deze tarieven houden rekening met de vereisten van de veiligheid van het luchtverkeer.

Het *Verenigd Koninkrijk* heeft uit vijf punten bestaande opmerkingen ingediend, die kunnen worden samengevat als volgt: In de eerste plaats zijn de gewone rechtbanken van de Lid-Staten, wat het luchtvervoer tussen een luchthaven in een Lid-Staat en een luchthaven in een derde land betreft, niet bevoegd om artikel 86 EEG-Verdrag toe te passen, bij gebreke van de nodige uitvoeringsbepalingen van de artikelen 85 en 86 als bedoeld in artikel 87 EEG-Verdrag of een beschikking van de nationale autoriteiten of de Commissie krachtens de artikelen 88 en 89. Daarvoor is van belang, dat artikel 88 noch artikel 89 onderscheid maakt tussen artikel 85 en artikel 86. Subsidiair is het Verenigd Koninkrijk van mening, dat artikel 86 door de nationale gerechten niet kan worden toegepast op overeenkomsten die op het eerste gezicht onder artikel 85 vallen. In de tweede plaats is het niet wenselijk, artikel 86 toe te passen met behulp van het begrip collectieve machtspositie, wanneer deze collectieve machtspositie van twee van elkaar onafhankelijke luchtvaartmaatschappijen voortvloeit uit een overeenkomst tussen deze maatschappijen. Een dergelijke uitlegging van artikel 86 zou naast de regeling van artikel 85 een parallelle regeling

creëren en de uit de vrijstellingsprocedure van artikel 85, lid 3, voortvloeiende rechtszekerheid verminderen. In de derde plaats levert een tariefafpraak tussen twee luchtvaartmaatschappijen die een collectieve machtspositie innemen, als zodanig geen misbruik van machtspositie op. In de vierde plaats is de bepaling van de geografische markt en de bij de toepassing van artikel 86 in aanmerking te nemen mededingingselementen op het gebied van het luchtvervoer een zeer complexe zaak. Het is dan ook vrijwel onmogelijk concrete criteria voor de toepassing van artikel 86 op deze sector aan te reiken. Ten slotte wijst het Verenigd Koninkrijk op het belang van artikel 234 EEG-Verdrag voor de betrokken sector, door het feit dat vóór de toetreding van de Lid-Staten tot de Europese Gemeenschappen tal van bilaterale verdragen zijn gesloten, die de door de Lid-Staten aangewezen vervoerbedrijven verplichtten het eens te worden over de tarieven.

T. Koopmans  
rechter-rapporteur