

ADENDA AO RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA

Na audiência de 17 de Março de 1988, o Tribunal ouviu as alegações das partes na causa e as respectivas respostas às perguntas que lhe haviam sido feitas. O advogado-geral apresentou conclusões na audiência de 28 de Abril. Seguidamente, o Tribunal concluiu que, em virtude da substituição parcial dos juizes e advogados-gerais em 6 de Outubro de 1988, vários dos seus membros não poderiam participar na decisão. Por conseguinte, nos termos do artigo 61.º do Regulamento Processual, ouvido o advogado-geral, determinou, por decisão de 13 de Julho de 1988, a reabertura da fase oral do processo.

Após esta reabertura, procedeu-se a uma audiência em 15 de Novembro de 1988. Foram então apresentadas observações pelas recorrentes, representadas pelo Dr. H. Kroitersch, advogado em Karlsruhe, pela recorrida, Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V., representada pelo Dr. R. Friedrich, advogado em Karlsruhe, pelo Reino Unido, representado pelo S. Richards, na qualidade de agente, assistido por D. Donaldson QC, e pela Comissão das Comunidades Europeias, representada por B. Jansen, membro do seu Serviço Jurídico, na qualidade de agente.

As *recorrentes* esclareceram as suas observações escritas. Entendem, nomeadamente, que a principal questão é a de saber se os bilhetes de avião em causa no processo prin-

cipal perdem a validade se o passageiro não embarcar em Londres ou em Paris e o fizer apenas na escala em Francoforte. No entender das recorrentes, a resposta afirmativa a esta questão significaria a existência de uma discriminação baseada na residência dos passageiros, proibida pela alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2671/88 da Comissão, de 26 de Julho de 1988, relativa à aplicação do n.º 3 do artigo 85.º do Tratado CEE a certas categorias de acordos entre empresas, decisões de associações de empresas e práticas concertadas que têm por objecto o planeamento e coordenação conjuntos da capacidade, a partilha das receitas, as consultas tarifárias nos serviços aéreos regulares e a atribuição das faixas horárias nos aeroportos (JO 1988, L 239, p. 90).

A *recorrida*, Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V., sustentou, antes de mais, que, no caso em apreço, a concorrência desleal resultava do facto de os bilhetes de avião conterem inscrições erradas quanto ao lugar de embarque e isto com o único propósito de praticar tarifas mais baratas. Alegou, em seguida, que o processo de homologação das tarifas aéreas não estava sujeito à aplicação dos artigos 85.º e 86.º do Tratado CEE, nos termos do n.º 2 do artigo 90.º do mesmo Tratado. A este propósito, sustentou nomeadamente que foi no interesse público que as tarifas aéreas comunicadas pela Lufthansa ao Ministério alemão dos Transportes (e que, após homologação, são obrigatórias para todas as companhias aéreas), são tarifas relativamente elevadas e que teriam em conta imperativos da segurança em matéria de voos.

O *Governo britânico* fez cinco observações que podem resumir-se como se segue. Em primeiro lugar, quanto aos transportes aéreos entre um aeroporto de um Estado-membro e um de um país terceiro, os tribunais ordinários dos Estados-membros não teriam competência para aplicar o artigo 86.º do Tratado, na ausência das necessárias disposições relativas à aplicação dos artigos 85.º e 86.º, por força do disposto do artigo 87.º, ou de decisão da autoridade nacional ou da Comissão, tomada nos termos dos artigos 88.º e 89.º. A este respeito, observa nomeadamente que nem o artigo 88.º nem o artigo 89.º distinguem entre os artigos 85.º e 86.º. A título subsidiário, considera que o artigo 86.º não pode ser aplicado pelos órgãos jurisdicionais nacionais em relação a acordos que, *prima facie*, caiam no âmbito de aplicação do artigo 85.º Em segundo lugar, não seria desejável a aplicação do artigo 86.º, por recurso à noção da posição dominante colectiva, quando tal posição, de duas companhias aéreas independentes, resultasse de acordo entre elas. Tal interpretação do artigo 86.º criaria um regime paralelo ao do artigo 85.º e reduziria a segurança jurídica que se encontra no pro-

cesso de isenção previsto no n.º 3 deste artigo. Em terceiro lugar, sustenta que um acordo sobre tarifas realizado por duas companhias aéreas como uma posição dominante colectiva não constitui, em si, um abuso de posição dominante. Em quarto lugar, explica quão complexa seria, em matéria de transportes aéreos, a determinação do mercado geográfico e dos elementos de concorrência a ter em conta para a aplicação do artigo 86.º; daí resulta a quase impossibilidade de formular critérios concretos quanto à sua aplicação a este sector. Finalmente, explica a importância do artigo 234.º do Tratado para o sector em causa, em virtude de numerosos acordos bilaterais que obrigam as transportadoras designadas pelos Estados-membros a chegarem a acordos sobre as tarifas terem sido concluídas antes da adesão destes estados às Comunidades Europeias.

T. Koopmans

Juiz relator