YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
30 päivänä huhtikuuta 1986 *

Yhdistetyissä asioissa 209/84–213/84,

jonka Tribunal de police de Paris on saattanut ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa riita-asiassa

Ministère public

vastaan

1) **Lucas Asjes ym.,**

2) **Andrew Gray ym.,**

3) **Andrew Gray ym.,**

4) **Jacques Maillot ym.,**

5) **Léo Ludwig ym.,**

ennakkoratkaisun ETY:n perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan sekä 85 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti A. J. Mackenzie Stuart, jaostojen puheenjohtajat T. Koopmans, U. Everling ja K. Bahlmann sekä tuomarit G. Bosco, O. Due, Y. Galmot, C. Kakouris ja T. F. O'Higgins,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

julkisasiamies: C. O. Lenz,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Jacques Maillot, pääasian syytetty asioissa 211, 212 ja 213/84, edustajanaan suullisessa käsittelyssä asianajaja Patrick Montier, Pariisi,

- Nouvelles Frontières SA -yhtiö, pääasian asianosaisena siviilioikeudellisen vastuun perusteella asioissa 211, 212 ja 213/84, edustajinaan kirjallisessa käsittelyssä asianajaja Patrick Montier, Pariisi, ja suullisessa käsittelyssä asianajaja G. Selnet, Pariisi,

- Compagnie nationale Air France ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) -yhtiöt, pääasian asianosaisina siviilioikeudellisen vastuun perusteella asioissa 212/84 ja 209/84, edustajanaan asianajaja Édouard Marissens, Bryssel,

- Ranskan tasavallan hallitus, asiamiehenään Gilbert Guillaume ja avustavana asiamiehenään Sophie-Caroline de Margerie,

- Italian tasavallan hallitus, asiamiehenään valtionasiamies Ivo Maria Braguglia,

- Alankomaiden hallitus, asiamiehenään kirjallisessa käsittelyssä ulkoasiainministeriön pääsihteeri I. Verkade ja suullisessa käsittelyssä herra Bos,

- Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään kirjallisessa käsittelyssä J. R. J. Braggins, Treasury Solicitor's Department, ja suullisessa käsittelyssä T. J. G. Pratt, avustajanaan professori F. Jacobs,

- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään oikeudellinen neuvonantaja Jean Amphoux, avustajanaan Frédéric Grondman, oikeudellisessa yksikössä toimiva hollantilainen virkamies,

kuultuaan julkisasiamiehen 24.9.1985 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Tribunal de police de Paris on esittänyt viidellä 2.3.1984 tekemällään päätöksellä, jotka ovat saapuneet yhteisöjen tuomioistuimeen 17.8.1984, ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla kysymyksen mainitun perustamissopimuksen tiettyjen määräysten tulkinnasta, jotta se voisi arvioida Ranskan lainsäädännössä säädetyn lentoliikenteen hintojen pakollisen hyväksymismenettelyn yhteensopivuutta näiden määräysten kanssa.

2 Kysymys on esitetty useiden rikosasioissa nostettujen syytteiden käsittelyn yhteydessä, joissa vastaajina olivat lentoyhtiöiden ja matkatoimistojen vastuuhenkilöt, joita syytettiin sellaisten hintojen soveltamisesta lentoliikenteen lippujen myynnissä, joita ei Ranskan siviili-ilmailulain pykälien L 330-3, R 330-9 ja R 330-15 vastaisesti ole toimitettu hyväksyttäväksi siviili-ilmailusta vastaavalle ministeriölle tai jotka eroavat hyväksytyistä hinnoista.

3 Edellä mainitussa pykälässä L 330-3 säädetään, että ilmaliikennettä voivat harjoittaa ainoastaan siviili-ilmailusta vastaavan ministeriön hyväksymät yhtiöt. Näiden on lisäksi saatava soveltamilleen lentoliikenteen hinnoille saman ministeriön hyväksyntä. Pykälässä R 330-9 määritellään tarkemmin tässä tarkoituksessa esitettävät asiakirjat. Pykälän toisen momentin mukaan kyseisiä säädöksiä sovelletaan myös ulkomaisiin yhtiöihin. Pykälässä R 330-15 säädetään näiden säädösten rikkomisesta rangaistukseksi vankeutta kymmenestä päivästä yhteen kuukauteen ja/tai 600–1 000 Ranskan frangin suuruinen sakko. Lentoyhtiön ehdottamasta lentoliikenteen hinnasta tehty hyväksyvä päätös on näin omiaan tekemään sovellettavasta hinnasta pakollisen kaikille taloudellisille toimijoille, jotka myyvät kyseisen yhtiön lippuja lentoliikenteen reitille, jolle hyväksyntää on pyydetty.

4 Tribunal de police de Paris, jossa syytteet nostettiin, on epäillyt järjestelmän, sellaisena kuin se ilmenee edellä mainituista säännöksistä, yhteensopivuutta perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan kanssa, koska näissä säännöksissä kansallisen tuomioistuimen mukaan säädetään mainitun artiklan vastaisesta lentoliikenneyhtiöiden välisestä yhdenmukaistetusta menettelytavasta. Tribunal de police on myös pitänyt virheellisenä väitettä, jonka mukaan 85 artiklaa ei sovellettaisi lentoliikenteen alaan 84 artiklan 2 kohdan nojalla, koska kyseisessä määräyksessä pyritään sen mukaan ainoastaan jättämään

kyseisellä alalla yhteisen politiikan järjestäminen neuvoston päätettäväksi, eikä sillä estetä muiden perustamissopimuksen määräysten, kuten 85 artiklan, soveltamista alaan.

5 Tämän vuoksi kansallinen tuomioistuin on lykännyt asian käsittelyä ja pyytänyt yhteisöjen tuomioistuimelta "ratkaisua Ranskan siviili-ilmailulain pykälien L 330-3, R 330-9 ja R 330-15 yhteensopivuudesta yhteisön oikeuden kanssa".

6 Nouvelles Frontières SA -yhtiö asioissa 212 ja 213/84, sekä yhtiöt Compagnie nationale Air France (Air France) ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) -yhtiöt asioissa 212 ja 209/83, jotka kolme yhtiötä olivat pääasiassa asianosaisina siviilioikeudellisen vastuun perusteella, sekä Ranskan tasavallan hallitus, Italian tasavallan hallitus, Alankomaiden kuningaskunnan hallitus, Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ja Euroopan yhteisöjen komissio esittivät kirjalliset huomautuksensa Euroopan talousyhteisön tuomioistuimen perussäännöstä tehdyn pöytäkirjan 20 artiklan mukaisesti.

7 Yhteisöjen tuomioistuin on päättänyt 26.9.1984 työjärjestyksen 43 artiklan nojalla antamallaan määräyksellä yhdistää asiat oikeudenkäyntiä ja tuomion antamista varten.

A Yhteisöjen tuomioistuimen toimivalta antaa vastaus ennakkoratkaisukysymykseen

8 Air France, KLM sekä Ranskan ja Italian hallitukset ovat kyseenalaistaneet sen, onko yhteisöjen tuomioistuimella toimivaltaa vastata kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen.

9 Ensinnäkin Air France ja KLM, joita Ranskan hallitus tukee, huomauttavat, että yhteisöjen tuomioistuimen vastaus kysymykseen on tarpeeton, koska kansallinen tuomioistuin on jo ennakkoratkaisun pyytämistä koskevissa päätöksissään ottanut kantaa sekä 85 artiklan sovellettavuuteen lentoliikenteen alalla että siihen, onko pääasiassa kysymyksessä olevien hintojen taustalla oleva yritysten välinen hintajärjestely 85 artiklan 2 kohdan perusteella mitätön.

10 Tältä osin on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 177 artiklassa tarkoitetun yhteisöjen tuomioistuimen ja kansallisen tuomioistuimen välisen toimivallan jaon perusteella kansallisen tuomioistuimen asiana on arvioida, onko sen käsiteltävänä olevan asian oikeuskysymyksillä merkitystä asian kannalta ja onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi (katso erityisesti asia 53/79, ONPS/Damiani, tuomio 14.2.1980, Kok. 1980, s. 273).

11 Toiseksi Air France ja KLM väittävät, että ennakkoratkaisupyyntöä koskevien päätösten sisältämä kuvaus Ranskan lainsäädännöstä on virheellinen, koska kansallinen tuomioistuin ei ole huomioinut asiasta olemassa olevien kansainvälisten sopimusten määräyksiä.

12 Tältä osin muistutetaan ensinnäkin, että 177 artiklan mukaisen ennakkoratkaisumenettelyn tarkoituksena ei ole kansallisten lakien ja asetusten tulkitseminen (katso asia 16/83, Prantl, tuomio 13.3.1984, Kok. 1984, s. 1299), ja tämän vuoksi kansallisen tuomioistuimen ennakkoratkaisua koskevaan päätökseen otetussa kansallisen lain kuvauksessa mahdollisesti ilmenevät epätarkkuudet eivät estä sitä, että yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen vastaamaan kansallisen tuomioistuimen sille esittämään ennakkoratkaisukysymykseen.

13 Mitä tulee vaikutuksiin, joita kansainvälisillä siviili-ilmailualan sopimuksilla voi olla sellaisten kansallisten säännösten, joihin kansallinen tuomioistuin on sen käsiteltävinä olevissa asioissa viitannut, yhteisön oikeuden näkökulmasta tapahtuvaan arviointiin, on todettava, että sopimusten olemassaolo ei poista yhteisöjen tuomioistuimelle ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti kuuluvaa toimivaltaa tulkita relevantteja yhteisön oikeuden määräyksiä.

14 Kolmanneksi Air France, KLM ja Italian hallitus huomauttavat, että kansallinen tuomioistuin ei ole täsmentänyt, minkä yhteisön oikeuden määräyksen perusteella yhteisöjen tuomioistuimen tulisi arvioida riidanalaista Ranskan lainsäädäntöä.

15 Tältä osin on riittävää todeta, että ennakkoratkaisupyyntöä koskevista päätöksistä ilmenee, että kysymys liittyy perustamissopimuksen kilpailusääntöihin.

16 Tämän vuoksi väitteet, jotka koskevat yhteisöjen tuomioistuimen toimivaltaa vastata kansallisen tuomioistuimen käsiteltävinä olevissa asioissa esittämään ennakkoratkaisukysymykseen, on hylättävä.

17 Kysymystä on kuitenkin tulkittava niin, että sillä pyritään selvittämään, missä määrin jäsenvaltioille ETY:n perustamissopimuksen 5 artiklassa, 3 artiklan f kohdassa ja 85 artiklassa ja erityisesti sen 1 kohdassa asetettujen yhteismarkkinoiden vapaan kilpailun ylläpitämisen velvoitteiden vastaista se, että sovelletaan jäsenvaltion säädöksiä, joissa säädetään lentoliikenteen hintojen osalta pakollisesta hyväksymismenettelystä sekä seuraamuksista - mukaan lukien rikosoikeudellisista seuraamuksista - näin hyväksyttyjen lentoliikenteen hintojen noudattamatta jättämisen varalta, jos on osoitettu, että lentoliikenteen hinnat ovat seurausta edellä mainitun 85 artiklan vastaisesta sopimuksesta, päätöksestä tai yhdenmukaistetusta menettelytavasta.

B Ilmaliikenteen kansainväliset säännöt

18 Esittääkseen kyseisen Ranskan lainsäädännön asianmukaisessa oikeudellisessa kontekstissaan Ranskan hallitus on kuvannut kirjallisissa huomautuksissaan siviili-ilmailun alalla olemassa olevien kansainvälisten sopimusten yleisiä piirteitä. Se on viitannut alan perussopimukseen, Chicagossa 7.12.1944 allekirjoitettuun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimukseen (Yhdistyneiden Kansakuntien sopimussarja, osa 15, s. 295), sekä kaikkiin sitä täydentäviin kansainvälisiin sopimuksiin.

19 Chicagon sopimuksen 6 artiklassa määrätään, että "kansainvälistä yhteyttä ei voida hyödyntää jäsenvaltion yläpuolella tai sen alueella ilman kyseisen valtion erityistä lupaa tai muuta hyväksyntää ja ainoastaan luvassa tai hyväksynnässä asetetuin edellytyksin". Sopimuksessa ei ole määräyksiä lentoliikenteen hinnoista, koska allekirjoittajamaat eivät ole päässeet asiasta sopimukseen.

20 Edellä mainitun 6 artiklan, jossa taataan jokaisen valtion suvereniteetti ilmatilaan alueensa yläpuolella, seurauksena on tehty lukuisia kahdenvälisiä sopimuksia, joilla valtiot hyväksyvät alueittensa välisten keskinäisten lentoliikenteen reittien perustamisen.

21 Joissakin yleisten sopimusmallien mukaan tehdyissä kahdenvälisissä sopimuksissa, kuten Yhdysvaltojen ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisessä 13.7.1977 tehdyssä Bermuda II -sopimuksessa määritetään hyväksytyt reitit ja laskeutumiset kyseisiin valtioihin ja määrätään, että allekirjoittajamaat osoittavat ne lentoyhtiöt, jotka ne hyväksyvät hyödyntämään kyseisessä sopimuksessa sovittuja oikeuksia. Sopimukset takaavat sen, että kaikki

hyväksytyt lentoyhtiöt voivat hyödyntää lentoliikenteen reittejä samoilla edellytyksillä. Sopimuksissa määrätään myös, että lentoyhtiöt, jotka on hyväksytty toimimaan tiettyjen sopimusten reiteillä, vahvistavat lentoliikenteen hinnat. Allekirjoittajamaiden viranomaisten on tämän jälkeen hyväksyttävä lentoliikenteen hinnat. Tämänkaltaisissa kahdenvälisissä sopimuksissa allekirjoittajavaltiot kuitenkin esittävät toivomuksensa, että hyväksytyt lentoyhtiöt vahvistaisivat lentoliikenteen hinnat yhdessä, ja mikäli mahdollista, neuvottelisivat niistä kansainvälisen lentoliikenneliiton (IATA) yhteydessä.

22 IATA on yksityisoikeudellinen yhdistys, jonka lentoliikenneyhtiöt perustivat Havannassa huhtikuussa 1945 pitämässään konferenssissa. Yksi sen tehtävistä on tarjota samalla alueella sijaitsevilla reiteillä palveluja tarjoaville yhtiöille kehykset, joiden mukaan nämä voivat sopia yhteensovitetuista lentoliikenteen hinnoista. Sen jälkeen jäsenvaltiot, joita asia koskee, hyväksyvät hinnat eri kahdenvälisten sopimusten määräysten mukaisesti.

23 Edellä esitettyä kahdenvälisten sopimusten järjestelmää vastaavasta järjestelmästä lentoliikenteen hintojen vahvistamiseksi määrätään myös 10.7.1967 Euroopan neuvoston piirissä säännöllisen lentoliikenteen hintojen vahvistamisessa sovellettavasta menettelystä tehdyssä kansainvälisessä sopimuksessa, jonka tietyt jäsenvaltiot ovat ratifioineet.

24 Ranskan hallitus korostaa, että pääasioiden kohteena olevat Ranskan lait ja asetukset on annettu juuri edellä esitetyissä kansainvälisissä puitteissa. Se ei kuitenkaan väitä, että kyseisillä kansainvälisillä sopimuksilla asetettaisiin sopimukset allekirjoittaneille jäsenvaltioille velvollisuus olla noudattamatta ETY:n perustamissopimuksen kilpailusääntöjä.

25 Muut osapuolet, jotka ovat esittäneet huomautuksiaan, jakavat pääasiallisesti Ranskan hallituksen kannan tältä osin, ja ovat myös tuoneet esiin Ranskan hallituksen kuvaamat kansainväliset puitteet.

26 Näissä olosuhteissa Ranskan hallituksen ja muiden osapuolten esittämät kansainväliset sopimukset eivät estä yhteisöjen tuomioistuinta tutkimasta kansallisen tuomioistuimen sille esittämää kysymystä niiden yhteisön oikeuden määräysten kannalta, joihin kansallinen tuomioistuin viittaa.

C Perustamissopimuksen kilpailusääntöjen sovellettavuus lentoliikenteeseen

27 Kansallisen tuomioistuimen esittämä kysymys, sellaisena kuin se on edellä esitettynä, edellyttää sen täsmentämistä, seuraako yhteisön oikeudesta perustamissopimuksen 5 artiklan nojalla jäsenvaltioille velvoitteita lentoliikenteen kilpailun alalla. Tämän vuoksi on tarpeen tutkia aluksi, ovatko perustamissopimuksen kilpailusäännöt yhteisön oikeuden nykytilassa sovellettavissa kyseisen alan yrityksiin.

28 Tältä osin on aluksi tarkasteltava 84 artiklaa, joka on perustamissopimuksen toisen osan liikennettä koskevan IV osaston viimeinen artikla.

29 Artiklan sanamuoto on seuraava:

"1) Tämän osaston määräyksiä sovelletaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen.

2) Neuvosto voi yksimielisesti päättää, annetaanko meri- ja lentoliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä sekä missä laajuudessa ja mitä menettelyä noudattaen niitä annetaan".

30 Esittämissään huomautuksissa Nouvelles Frontières, Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus sekä komissio väittävät, ettei tässä artiklassa estetä perustamissopimuksen kilpailusääntöjen ja niistä erityisesti 85 artiklan soveltamista lentoliikenteen alalla.

31 Tältä osin ne vetoavat asiassa 167/73, komissio v. Ranskan tasavalta, 4.4.1974 annettuun tuomioon (Kok. 1974, s. 359), jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että 84 artiklan 2 kohdassa ei estetä perustamissopimuksen soveltamista kyseisessä määräyksessä tarkoitettuihin liikenteen aloihin, vaan siinä ainoastaan määrätään, ettei liikennettä koskevan osaston erityisiä määräyksiä sovelleta niihin automaattisesti, ja näin ollen meri- ja lentoliikenteeseen sovelletaan samalla tavoin kuin muihinkin liikennemuotoihin perustamissopimuksen yleisiä sääntöjä.

37 Kyseiset osapuolet väittävät, että myös kilpailusäännöt sisältyvät perustamissopimuksen yleisiin sääntöihin. Kilpailusääntöjä tulisi siis voida soveltaa lentoliikenteeseen riippumatta mahdollisesta 84 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta neuvoston päätöksestä.

33 Ranskan hallitus on toista mieltä.

34 Se väittää, että yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisu edellä mainitussa tuomiossa koski ainoastaan perustamissopimuksen toisen osan sisältämiä yhteisön perustaa koskevia sääntöjä, ja ettei sitä voida ulottaa koskemaan kilpailusääntöjä, jotka sisältyvät perustamissopimuksen yhteisön politiikkaan liittyvään kolmanteen osaan.

35 On muistettava, että 74 artiklan, joka on liikennettä koskevan osaston ensimmäinen artikla, mukaan "kysymyksissä, joita tämä osasto koskee, jäsenvaltiot toteuttavat tämän sopimuksen tavoitteita yhteisellä liikennepolitiikalla".

36 Jo 74 artiklan sanamuodosta ilmenee, että perustamissopimuksen tavoitteet, mukaan lukien 3 artiklan f kohdassa esitetty tavoite sellaisen järjestelmän toteuttamiseksi, jolla taataan, ettei kilpailu vääristy yhteismarkkinoilla, koskevat myös liikenteen alaa.

37 Perustamissopimuksen 61 artiklan mukaan palvelujen tarjoamisen vapautta liikenteen alalla ei säännellä palvelujen tarjoamista koskevan luvun määräyksillä vaan liikennettä koskevan osaston määräyksillä. Liikenteen alalla perustamissopimuksen 59 artiklassa esitetty tavoite palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitusten poistamisesta siirtymäkauden aikana olisi siis pitänyt saavuttaa 74 ja 75 artiklassa määritetyn yhteisen politiikan puitteissa.

38 Yhdessäkään toisessa perustamissopimuksen määräyksessä ei sitä vastoin aseteta perustamissopimuksen soveltamista liikenteen alalla riippuvaiseksi yhteisen politiikan toteuttamisesta.

39 Kilpailusääntöjen osalta on muistutettava, että 77 artiklan mukaan tuki on perustamissopimuksen mukainen, "jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä". Määräyksessä edellytetään selvästi, että perustamissopimuksen kilpailusääntöjä, joihin myös valtiontukia koskevat määräykset kuuluvat, sovelletaan liikenteen alalla riippumatta siitä, onko yhteinen politiikka alalla toteutunut.

40 Lisäksi on huomattava, että kun perustamissopimuksessa on jotkin alat haluttu jättää kilpailusääntöjen soveltamisen ulkopuolelle, siinä on tältä osin määrätty nimenomaisesta poikkeuksesta. Näin on maataloustuotteiden tuotannon ja kaupan osalta, joihin sovelletaan kilpailusääntöjä 42 artiklan mukaan

vain "siltä osin kuin neuvosto 43 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti ja niissä määrättyä menettelyä noudattaen sekä ottaen huomioon 39 artiklassa luetellut tavoitteet määrittää".

41 Perustamissopimuksessa ei ole liikennettä koskevaa määräystä, joka 42 artiklan tavoin sulkisi pois kilpailusääntöjen soveltamisen tai tekisi sen riippuvaiseksi neuvoston päätöksestä.

42 Tämän vuoksi on todettava, että perustamissopimuksen kilpailusääntöjä ja erityisesti 85–90 artiklan määräyksiä sovelletaan myös liikenteen alaan.

43 Erityisesti ilmaliikenteen osalta on todettava, että 84 artiklassa pyritään ainoastaan, kuten sen sanamuodosta ja sijainnista perustamissopimuksessa ilmenee, määrittämään 74 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen soveltamisala eri liikennemuotojen osalta niin, että siinä tehdään ero toisaalta 1 kohdassa tarkoitettujen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen ja toisaalta 2 kohdassa tarkoitettujen meri- ja lentoliikenteen välillä.

44 Mainitun 2 kohdan osalta yhteisöjen tuomioistuin on täsmentänyt edellä mainitussa 4.4.1974 antamassaan tuomiossa, että määräyksen tavoitteena on ainoastaan estää, niin kauan kuin neuvosto ei ole asiasta toisin päättänyt, yhteistä liikennepolitiikkaa koskevan perustamissopimuksen toisen osan IV osaston soveltaminen meri- ja ilmaliikenteeseen.

45 Tästä seuraa, että lentoliikenteeseen sovelletaan samoin perustein kuin muihin liikennemuotoihin perustamissopimuksen yleisiä määräyksiä, kilpailusäännöt mukaan lukien.

D Perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan täytäntöönpanosäännösten puuttumisen vaikutukset lentoliikenteen alalla

46 Kirjallisissa huomautuksissaan Air France, KLM sekä Ranskan, Italian ja Alankomaiden hallitukset sekä komissio korostavat, että 87 artiklassa tarkoitettuja säännöksiä lentoliikenteen alalla ei tällä hetkellä ole.

47 Tämän vuoksi Ranskan ja Italian hallitusten mukaan 85 ja 86 artiklan soveltaminen tähän alaan kuuluu perustamissopimuksen 88 artiklassa tarkoitettujen kansallisten viranomaisten toimivaltaan. Viranomaiset voivat myös myöntää 85 artiklan 3 kohdassa säädetyin edellytyksin poikkeuksia 1 kohdassa esitettyyn kieltoon.

48 Myös Alankomaiden hallituksen mukaan 85 ja 86 artiklan täytäntöönpanotoimenpiteiden puuttuessa kansallisten viranomaisten on 88 artiklan mukaan, mutta myös komission 89 artiklan mukaan, huolehdittava määräysten noudattamisesta. Se väittää, ettei rikkomisen olemassaoloa voida todeta nyt käsiteltävänä olevan kaltaisessa ennakkoratkaisumenettelyssä.

49 Komission mukaan sitä vastoin 87 artiklassa tarkoitettujen täytäntöönpanotoimenpiteiden puuttuminen ei estä tarpeen vaatiessa pyytämästä kansallisia tuomioistuimia ratkaisemaan sopimuksen tai tietyn menettelyn yhteensopivuutta kilpailusääntöjen kanssa, koska näillä säännöillä on välitön oikeusvaikutus.

50 On muistutettava, että 87 artiklan 1 kohdan mukaan kolmen vuoden kuluessa sopimuksen voimaantulosta neuvosto antaa yksimielisesti tai määräajan päätyttyä määräenemmistöllä "aiheelliset asetukset ja direktiivit 85 ja 86 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden soveltamiseksi". Kuten 6.2.1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (EYVL 1962, s. 204) johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenee, näiden asetusten ja direktiivien antaminen on tarpeen, "jotta otetaan käyttöön järjestelmä, joka estää kilpailun vääristymisen yhteismarkkinoilla" sekä huolehditaan "85 ja 86 artiklan tasapainoisesta soveltamisesta yhtenäisellä tavalla jäsenvaltioissa".

51 Vaikka komissio on esittänyt tätä koskevan ehdotuksen (EYVL 1982, C 78, s. 2), neuvosto ei kuitenkaan ole vielä antanut lentoliikenteeseen sovellettavia säädöksiä. Itse asiassa 26.11.1962 annetun asetuksen N:o 141 (EYVL 1962, s. 2751) mukaan asetusta N:o 17 ei sovelleta tällä alalla, ja siitä asti on annettu ainoastaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennettä koskevia sääntöjä (katso 19.7.1968 annettu asetus (ETY) N:o 1017/68, EYVL N:o L 175, s. 1).

52 Koska perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettuja säännöksiä ei ole annettu, sovelletaan 88 ja 89 artiklaa.

53 Näistä kahdesta artiklasta ensiksi mainitun mukaan "ennen 87 artiklan nojalla annettujen säännösten voimaantuloa jäsenvaltioiden viranomaiset päättävät kansallista lainsäädäntöään sekä 85 artiklaa, erityisesti sen 3 kohtaa, ja 86 artiklaa noudattaen asioista, jotka koskevat sopimusten, päätösten tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen luvallisuutta taikka määräävän aseman väärinkäyttöä yhteismarkkinoilla".

54 Artiklassa velvoitetaan siis "jäsenvaltioiden viranomaisia" soveltamaan 85 artiklaa, erityisesti sen 3 kohtaa, ja 86 artiklaa niin kauan kuin 87 artiklassa tarkoitettuja säännöksiä ei ole annettu.

55 Kuten yhteisöjen tuomioistuin on asiassa 127/73, BRT, 30.1.1974 antamassaan tuomiossa (Kok. 1974, s. 51) täsmentänyt, 88 artiklassa mainitut "jäsenvaltion viranomaiset" ovat joko hallintoviranomaisia, joiden tehtävänä useimmissa jäsenvaltioissa on soveltaa kansallista kilpailulainsäädäntöä toimivaltaisten tuomioistuinten laillisuusvalvonnan alaisina, tai tuomioistuimia, joille tämä tehtävä on erityisesti uskottu tietyissä jäsenvaltioissa.

56 Näin ymmärrettynä käsite "jäsenvaltioiden viranomaiset" 88 artiklassa tarkoitetussa merkityksessä ei sisällä rikostuomioistuimia, joiden tehtävänä on varmistaa lain rikkomisten rankaiseminen.

57 Yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltävinä olevien asioiden oikeudenkäyntiasiakirjoista ilmenee, että Ranskan toimivaltaiset viranomaiset, joiden on valvottava sopimusten hyväksyttävyyttä Ranskan kilpailulainsäädännön ja 85 artiklan ja erityisesti sen 3 kohdan perusteella, eivät ole tehneet 88 artiklan mukaista päätöstä niiden yritysten välisten hintajärjestelyn osalta, joita rikosoikeudenkäynnit pääasiallisesti koskevat. Ranskan hallitus on itse kiistänyt mahdollisuuden, että tällaisen päätöksen voitaisiin katsoa sisältyvän kysymyksessä olevien hintojen hyväksymiseen.

58 Perustamissopimuksen 89 artiklassa määrätään komission valtuuksista 87 artiklassa tarkoitettujen säännösten voimaantuloa edeltävän ajanjakson aikana. Nämä valtuudet koostuvat komission mahdollisuudesta tutkia jäsenvaltion hakemuksesta tai omasta aloitteestaan "tapaukset, joissa epäillään, että [85 ja 86 artiklassa vahvistettuja] periaatteita on rikottu" sekä, jos se toteaa, että periaatteita on rikottu, mahdollisuudesta tehdä ehdotus "rikkomisen lopettamiseksi aiheellisista toimenpiteistä". Tapauksessa, jossa rikkomista jatketaan, 89 artiklan 2 kohdassa annetaan komissiolle valta todeta periaatteiden rikkominen "päätöksellä, jonka se perustelee" ja joka voidaan julkaista ja joka antaa jäsenvaltioille luvan "toteuttaa rikkomisen lopettamiseksi tarvittavat toimenpiteet, joiden edellytykset ja joita koskevat yksityiskohtaiset säännöt komissio määrittelee".

59 Komissio ei kuitenkaan ole esittänyt, että se olisi kysymyksessä olevan yritysten välisen hintajärjestelyn suhteen käyttänyt sille 89 artiklassa annettuja valtuuksia eli erityisesti artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valtaa vahvistaa 85 artiklan rikkomisen olemassaolo päätöksellä, jonka se perustelee.

60 Tämän vuoksi on selvitettävä, onko tilanteessa, jossa neuvosto ei ole antanut lentoliikenteen alalla sovellettavia asetuksia tai direktiivejä, kansallisella tuomioistuimella, joka ei ole 88 artiklassa tarkoitettu jäsenvaltion viranomainen, kuitenkin valta todeta pääasian kaltaisissa menettelyissä, että lentoyhtiöiden välinen hintajärjestely on 85 artiklan vastainen, kun kansalliset toimivaltaiset viranomaiset eivät ole tehneet 88 artiklan nojalla tällaista järjestelyä koskevaa päätöstä eikä komissio ole tehnyt siitä päätöstä 89 artiklan, ja erityisesti sen 2 kohdan, mukaisesti.

61 Tältä osin on muistettava, kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut 6.4.1962 antamassaan tuomiossa (asia 13/61, Bosch, Kok. 1962, s. 91), että "88 ja 89 artiklassa ei kuitenkaan varmisteta 85 artiklan täysimääräistä soveltamista niin, että pelkästään kyseisten määräysten olemassaolosta voisi päätellä, että 85 artikla olisi, perustamissopimuksen voimaantulosta lähtien, saanut aikaan kaikki oikeusvaikutuksensa".

62 Itse asiassa 88 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltioiden viranomaisten on tehtävä päätös yritysten välisten järjestelyjen luvallisuudesta ainoastaan silloin, kun kyseisten maiden voimassa olevan kilpailulainsäädännön mukaan näiden yritysten välisten järjestelyjen on oltava kansallisten viranomaisten hyväksymiä. Toisaalta 89 artiklan mukaan komissiolla, jolla on toimivalta todeta 85 ja 86 artiklan mahdollinen rikkominen, ei ole toimivaltaa antaa 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuslupaa.

63 Näissä olosuhteissa se, että yritysten välinen järjestely saattaa kuulua 85 artiklan soveltamisalaan, ei ole riittävä peruste sille päätelmälle, että järjestely on mainitun artiklan 1 kohdassa kielletty ja sen vuoksi mitätön saman artiklan 2 kohdan mukaisesti.

64 Tällainen päätelmä olisi itse asiassa vastoin oikeusvarmuuden yleistä periaatetta – jota, kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut edellä mainitussa 6.4.1962 antamassaan tuomiossa, on noudatettava perustamissopimusta sovellettaessa – koska sen seurauksena tiettyjä sopimuksia pidettäisiin kiellettyinä tai mitättöminä ennen kuin olisi voitu todeta, sovelletaanko 85 artiklaa kokonaisuudessaan näihin sopimuksiin.

65 On kuitenkin myönnettävä, että kuten yhteisöjen tuomioistuin on 6.4.1962 antamassaan tuomiossa todennut, 87 artiklassa tarkoitetun 85 ja 86 artiklan täytäntöönpanosta annetun asetuksen tai direktiivin voimaantuloon saakka mitättömyys koskee ainoastaan sellaisia sopimuksia ja päätöksiä, joiden osalta jäsenvaltioiden viranomaiset ovat 88 artiklan perusteella nimenomaisesti

päättäneet, että ne kuuluvat 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ja että ne eivät voi olla 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeusluvan kohteena, tai joiden osalta komissio on 89 artiklan 2 kohdan nojalla tehdyllä päätöksellä todennut, että ne ovat 85 artiklan vastaisia.

66 Komissio kuitenkin väittää, että edellä mainitusta 6.4.1962 annetusta tuomiosta seuraavia periaatteita ei voida ulottaa koskemaan yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä lentoliikenteen alalla. Itse asiassa komission mukaan olosuhteet, joissa tuomio annettiin, kuten se, että kyseessä olivat ennen perustamissopimuksen voimaantuloa tehdyt sopimukset, jotka on asetuksen N:o 17 5 artiklan mukaan ilmoitettava komissiolle, sekä se että mainittu asetus oli olemassa ajankohtana, jona asiaa käsiteltiin, eivät ole samat kuin kysymyksessä olevan alan yritysten välisen järjestelyn olosuhteet.

67 Väitteitä ei voida hyväksyä. Edellä mainitussa 6.4.1962 annetussa tuomiossa esitettyjä periaatteita sovelletaan niin kauan kun 87 artiklassa tarkoitettuja asetuksia tai direktiivejä ei ole annettu eikä menettelyä 85 artiklan 3 kohdan soveltamiseksi ole aloitettu.

68 Tämän vuoksi on todettava, että sellaisen toimivaltaisten kansallisten viranomaisten 88 artiklan mukaisesti tekemän päätöksen puuttuessa, jossa todettaisiin, että lentoyhtiöiden välinen hintajärjestely on 85 artiklan 1 kohdan perusteella kielletty ja että siihen ei voida soveltaa saman artiklan 3 kohdassa esitettyä poikkeusta, ja sellaisen 89 artiklan 2 kohdan mukaisen komission päätöksen puuttuessa, jossa todettaisiin tällaisen yritysten välisen järjestelyn olevan 85 artiklan 1 kohdan vastainen, ei käsiteltävinä olevissa asioissa ennakkoratkaisua pyytäneen kaltainen kansallinen tuomioistuin ole itse toimivaltainen toteamaan kyseisen yritysten välisen hintajärjestelyn olevan 85 artiklan 1 kohdan vastainen.

69 On kuitenkin täsmennettävä, että kunnes 87 artiklan mukaisia kyseisellä alalla sovellettavia säännöksiä annetaan, jos samankaltainen toteamus tehdään joko kansallisten viranomaisten aloitteesta 88 artiklan mukaisesti tai komission aloitteesta 89 artiklan 2 kohtaa soveltamalla, on kansallisen tuomioistuimen tehtävä sen perusteella tarpeelliset johtopäätökset ja erityisesti pääteltävä, että 85 artiklan 2 kohdan nojalla toteamuksen kohteena olevat yritysten väliset hintajärjestelyt ovat mitättömiä.

E Lentoliikenteen hintojen kansallisen hyväksymismenettelyn yhteensopivuus yhteisön oikeuden kanssa

70 Seuraavaksi on tutkittava, onko ja missä määrin ETY:n perustamissopimuksen 5 artiklasta yhdessä 3 artiklan f kohdan ja 85 artiklan kanssa seuraavien jäsenyysvelvoitteiden vastaista soveltaa kansallisen tuomioistuimen tarkoittamien kaltaisia kansallisia säännöksiä, joissa säädetään lentoliikenteen hintojen osalta pakollisesta hyväksymismenettelystä sekä seuraamuksista, mukaan lukien rikosoikeudellisista seuraamuksista, hyväksyttyjen hintojen noudattamatta jättämisen varalta, kun perustamissopimuksen 87 artiklan mukaisten säännösten tai direktiivien puuttuessa todetaan 88 artiklan tai 89 artiklan 2 kohdan muotovaatimusten mukaisesti ja niissä määrätyn menettelyn mukaisesti, että nämä hinnat ovat seurausta edellä mainitun 85 artiklan vastaisesta sopimuksesta, yritysten yhteenliittymän päätöksestä tai yhdenmukaistetusta menettelytavasta.

71 On muistutettava, kuten yhteisöjen tuomioistuin on vakiintuneessa oikeuskäytännössään todennut, että vaikka perustamissopimuksen 85 ja 86 artikla koskevat yritysten toimintaa eivätkä jäsenvaltioiden säännöksiä ja määräyksiä, perustamissopimuksessa asetetaan kuitenkin jäsenvaltioille velvollisuus olla toteuttamatta tai pitämättä voimassa toimenpiteitä, jotka ovat omiaan poistamaan näiden artiklojen tehokkaan vaikutuksen (asia 13/77, Inno, tuomio 16.11.1977, Kok. 1977, s. 2115).

72 Näin on silloin, kun jäsenvaltio edellyttää tai edistää 85 artiklan vastaisten yritysten välisten järjestelyjen toteuttamista tai vahvistaa niiden vaikutuksia.

73 Air Francen, KLM:n ja Ranskan hallituksen mukaan lentoyhtiöiden väliset yhteisjärjestelyt eivät ole seurausta Ranskassa voimassa olevan kaltaisesta lentoliikenteen hintojen pakollisesta hyväksymismenettelystä, vaan ne johtuvat eri valtioiden lentoyhtiöiden itsenäisesti tekemistä päätöksistä IATA:n piirissä tai vastaavassa yhteydessä.

74 Yhdistynyt kuningaskunta ja komissio sitä vastoin katsovat, että vaikka lentoliikenteen hintojen pakollista hyväksymistä koskevat kansalliset säännökset eivät itsessään ole toimenpiteitä, jotka velvoittavat yrityksiä poikkeamaan 85 artiklasta johdettavissa olleista velvoitteista, tilanne olisi toinen, jos kansalliset viranomaiset vaatisivat lentoyhtiöitä esittämään ainoastaan niiden keskenään – esimerkiksi IATA:n piirissä – sopimia hintoja, ja kieltäytyisivät hyväksymästä itsenäisesti esitettyjä hintoja.

75 Tältä osin on huomattava, että kansallisen tuomioistuimen esittämien kaltaisten kansallisten säännösten soveltamista yhteisön oikeuden kannalta on arvioitava ottaen huomioon hyväksyttyjen hintojen luonne ja niiden yhteensopivuus yhteisön oikeuden kanssa.

76 Kun toimivaltaiset kansalliset viranomaiset ovat tehneet yritysten välisistä järjestelyistä, joilla lentoliikenteen hinnat määritetään, 88 artiklassa tarkoitetun päätöksen, jonka mukaan nämä järjestelyt ovat 85 artiklan vastaisia, jäsenvaltiot loukkaavat niillä kilpailun alalla olevia velvoitteitaan hintojen hyväksymisellä ja niiden vaikutusten vahvistamisella tätä kautta.

77 Tämän vuoksi kansallisen tuomioistuimen esittämään kysymykseen on vastattava, että lentoliikenteen hintojen hyväksyminen ja niiden vaikutuksen näin vahvistaminen on ETY:n perustamissopimuksen 5 artiklassa, luettuna yhdessä saman sopimuksen 3 artiklan f kohdan ja 85 artiklan kanssa, jäsenvaltioille asetettujen velvoitteiden vastaista, kun tilanteessa, jossa neuvosto ei ole antanut säännöksiä 87 artiklan perusteella, todetaan 88 artiklan tai 89 artiklan 2 kohdan muotovaatimusten ja niissä määrätyn menettelyn mukaisesti, että lentoliikenteen hinnat ovat seurausta 85 artiklan vastaisesta sopimuksesta, yritysten yhteenliittymän päätöksestä tai yhdenmukaistetusta menettelytavasta.

Oikeudenkäyntikulut

78 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Ranskan, Italian, Alankomaiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksille sekä Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikuluista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on ratkaissut Tribunal de police de Paris'n 2.3.1984 tekemällään päätöksellä esittämän kysymyksen seuraavasti:

Lentoliikenteen hintojen hyväksyminen ja niiden vaikutuksen näin vahvistaminen on ETY:n perustamissopimuksen 5 artiklassa, luettuna yhdessä saman sopimuksen 3 artiklan f kohdan ja 85 artiklan kanssa, jäsenvaltioille asetettujen velvoitteiden vastaista, kun tilanteessa, jossa neuvosto ei ole antanut säännöksiä 87 artiklan perusteella, todetaan 88 artiklan tai 89 artiklan 2 kohdan muotovaatimusten ja niissä määrätyn menettelyn mukaisesti, että lentoliikenteen hinnat ovat seurausta 85 artiklan vastaisesta sopimuksesta, yritysten yhteenliittymän päätöksestä tai yhdenmukaistetusta menettelytavasta.

Mackenzie Stuart Koopmans Everling Bahlmann

Bosco Due Galmot Kakouris O'Higgins

Julistettiin Luxemburgissa 30 päivänä huhtikuuta 1986.

P. Heim
kirjaaja

A. J. Mackenzie Stuart
presidentti