

EUROOPA KOHTU OTSUS

30. aprill 1986*

[...]

Liidetud kohtuasjades 209–213/84,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel esitatud tribunal de police de Paris' taotlus, millega soovitakse saada nimetatud kohtus pooleli olevas vaidluses järgmiste poolte vahel:

Ministère public

ja

1) Lucas Asjes ja teised;

2) Andrew Gray ja teised;

3) Andrew Gray ja teised;

4) Jacques Maillot ja teised;

5) Léo Ludwig ja teised;

eelotsust EMÜ asutamislepingu artikli 84 lõike 2 ning artikli 85 jj tõlgendamise kohta,

EUROOPA KOHUS,

koosseisus: president Lord Mackenzie Stuart, kodade esimehed T. Koopmans, U. Everling ja K. Bahlmann, kohtunikud G. Bosco, O. Due, Y. Galmot, C. N. Kakouris ja T. F. O'Higgins,

kohtujurist: C. O. Lenz,

kohtusekretär: vanemametnik H. A. Rühl,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

Jacques Maillot, süüdistatav põhikohtuasjades 211/84, 212/84 ja 213/84, esindaja suulises menetluses: advokaat Patrick Montier, Pariis;

Nouvelles Frontières SA, tsiviilvastutust kandev isik põhikohtuasjades 211/84, 212/84 ja 213/84, esindaja kirjalikus menetluses: advokaat Patrick Montier, Pariis, ning esindaja suulises menetluses: advokaat G. Sernet, Pariis;

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

Compagnie nationale Air France ja Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM), tsiviilvastutust kandvad isikud vastavalt põhikohtuasjades 212/84 ja 209/84, esindaja: advokaat Edouard Marissens, Brüssel;

Prantsuse Vabariigi valitsus, esindaja: Gilbert Guillaume ja esindaja abi Sophie-Caroline de Margerie;

Itaalia Vabariigi valitsus, esindaja: *avvocato dello Stato* Ivo Maria Braguglia;

Madalmaade valitsuse nimel kirjalikus menetluses välisministeeriumi peasekretär esindaja I. Verkade ja suulises menetluses M. Bos;

Ühendkuningriik, esindaja kirjalikus menetluses: J. R. J. Braggins, Treasury Solicitor's Office, ning esindaja suulises menetluses: T. J. G. Pratt, keda abistas professor F. Jacobs;

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindaja: õiguspõhine Jean Amphoux, keda abistas komisjoni õigustalituse juures tegutsev Madalmaade ametnik Frederick Grondman;

olles 24. septembri 1985. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi arvamuse,

on teinud järgmise

otsuse

[...]

Põhjendused

1. Tribunal de police de Paris esitas 2. märtsi 1984. aasta viie otsusega, mis saabusid Euroopa Kohtusse 17. augustil 1984, Euroopa Kohtule eelotsuse küsimuse EMÜ asutamislepingu teatavate sätete tõlgendamise kohta kõnealuse asutamislepingu artikli 177 alusel, et ta hindaks Prantsusmaa lennufirmade seaduses sätestatud kohustusliku heakskiidumenetluse kokkusobivust nende sätetega.
2. See küsimus on tõstatatud mitmes kriminaalmenetluses lennuettevõtjate ja reisibüroode vastutavate isikute vastu, kes olid süüdi mõistetud Prantsuse tsiviillennundusseaduse artiklite L 330-3, R 330-9 ja R 330-15 rikkumise eest, kuna nad müüsid lennupileteid, kohaldas tariife, mida ei olnud tsiviillennundusministrile heakskiitmiseks esitatud või mis erinesid heakskiidetud tariifidest.
3. Artiklis L 330-3 on sätestatud, et õhustranspordiga võivad tegeleda üksnes tsiviillennundusministri heakskiidetud ettevõtjad. Need ettevõtjad peavad esitama ka oma tariifid ministrile heakskiitmiseks. Artiklis R 330-9 on määratud kindlaks, millised andmed tuleb heakskiidu taotlemiseks esitada. Artikli R 330-9 teises lõigus on sätestatud, et neid eeskirju kohaldatakse ka välismaiste ettevõtjate suhtes. Artikli R 330-15 alusel on nende eeskirjade rikkumine

karistatav 10 päeva kuni ühe kuu pikkuse vangistusega või trahviga 600–1000 Prantsuse franki või mõlemaga. Otsus, millega lennuettevõtja kavandatud tariif heaks kiidetakse, muudab selle tariifi kohustuslikuks kõigi ettevõtjate jaoks, kes müüvad selle ettevõtja pileteid heakskiidutaotluses määratletud reisidele.

4. Kui kohtuasjad esitati tribunal de police de Paris'sse, arutas see kohus eespool nimetatud sätetega loodud süsteemi kokkusobivust EMÜ asutamislepinguga ja eriti selle artikli 85 lõikega 1, kuivõrd tribunal'i seisukohalt sätestati Prantsuse eeskirjadega lennuettevõtjate vaheline kooskõlastatud tegevus, mis on vastuolus artikliga 85. Tribunal lükkas tagasi ka vastuväite, et artikkel 85 ei olnud kohaldatav õhutranspordi suhtes artikli 84 lõike 2 alusel, põhjendusel, et kõnealuse sätte eesmärk oli üksnes jätta ühise turukorralduse üle otsustamine selles valdkonnas nõukogule, muutmata selle suhtes muude asutamislepingu eeskirjade, nagu artikli 85, kehtivust.
5. Tribunal de police de Paris otsustas seepeale menetluse peatada ning küsida Euroopa Kohtult „otsust, kas code de l'aviation civile'i artiklid L 330-3, R 330-9 ja R 330-15 on ühenduse õigusega kooskõlas“.
6. Vastavalt EMÜ Kohtu põhikirja käsitleva protokollile artiklile 20 esitasid kirjalikke märkusi Nouvelles Frontières SA kohtuasjades 212/84 ja 213/84, Compagnie nationale Air France (Air France) kohtuasjas 212/84 ning Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM) kohtuasjas 209/84 (nendel kolmel ettevõtjal oli põhikohtuasjas tsiviilvastutus), Prantsuse Vabariigi, Itaalia Vabariigi, Hollandi Kuningriigi ja Ühendkuningriigi valitsus ning Euroopa Ühenduste Komisjon.
7. 26. septembri 1984. aasta määrusega otsustas kohus kooskõlas kodukorra artikliga 43 menetluse ja otsuse eesmärgil kohtuasjad liita.

A – Euroopa Kohtu pädevus vastata talle esitatud eelotsuse küsimusele

8. Air France, KLM ning Prantsuse valitsus ja Itaalia valitsus on esitanud teatavad vastuväited seoses Euroopa Kohtu pädevusega vastata talle tribunal de police'i esitatud küsimusele.
9. Esiteks kinnitavad Air France ja KLM, keda toetab Prantsuse valitsus, et Euroopa Kohtu vastus sellele küsimusele on ülearune, kuna tribunal de police on oma eelotsusetaotlustes juba võtnud seisukoha nii artikli 85 kohaldamise kohta õhutranspordi suhtes kui ka selle kohta, kas tariifiga seotud kooskõlastatud tegevus, millel põhinevad põhikohtuasjas arutatavad tariifid, on artikli 85 lõike 2 kohaselt kehtetu.
10. Tuleks märkida, et Euroopa Kohus on mitu korda kinnitanud, et siseriiklike kohtute ja Euroopa Kohtu vahelise pädevuse jagamise raames asutamislepingu artikli 177 alusel peab siseriiklik kohus hindama, olles kohtuasjast täielikult teadlik, selles kohtus toimunud arutelu raames kerkinud õigusküsimuste asjakohasust ning vajadust kohtuotsuse tegemiseks vajaliku eelotsuse küsimiseks (vt eelkõige 14. veebruari 1980. aasta otsust kohtuasjas: 53/79: ONPTS v. Damiani, EKL 1980, lk 273).

11. Teiseks väidavad Air France ja KLM, et eelotsusetaotlustes on Prantsuse õigusnorme kirjeldatud valesti, kuivõrd tribunal de police ei ole võtnud arvesse selles küsimuses kehtivaid rahvusvahelisi lepinguid.
12. Esiteks tuleks märkida, et kuna eelotsusemenetlus artikli 177 alusel ei ole seotud siseriiklike õigusnormide või määruste tõlgendamisega (vt 13. märtsi 1984. aasta otsust kohtuasjas 16/83: Prantl, EKL 1984, lk 1299), ei saa siseriikliku kohtu poolt asjaomaste siseriiklike sätete kirjeldamisel esinenud ebatäpsuste tõttu eitada Euroopa Kohtu pädevust vastata talle siseriikliku kohtu esitatud küsimustele.
13. Seoses rahvusvaheliste tsiviillennunduslepingute mõjuga selliste siseriiklike õigusnormide ühenduse õiguse seisukohast hindamisele, millele tribunal de police on käesolevate kohtuasjade puhul viidanud, tuleks kinnitada, et selliste lepingute olemasolu ei ole asjaolu, mis välistaks EMÜ asutamislepingu artiklist 177 tuleneva Euroopa Kohtu pädevuse tõlgendada ühenduse õiguse asjaomaseid sätteid.
14. Kolmandaks märgivad Air France, KLM ja Itaalia valitsus, et tribunal de Paris ei ole täpsustanud ühenduse õiguse sätteid, mille kohaselt peaks Euroopa Kohus hindama Prantsusmaa kõnealuste õigusnormide kehtivust.
15. Piisab, kui sellega seoses peetakse silmas, et eelotsusetaotluste lugemisel on selge, et see küsimus on tõstatatud seoses asutamislepingu konkurentsieeskirjadega.
16. Vastuväited seoses Euroopa Kohtu pädevusega vastata talle kõnealustes kohtuasjades tribunal de police'i poolt esitatud eelotsuse küsimusele tuleb seepärast tagasi lükata.
17. Ent seda küsimust tuleb mõista kui küsimust, kas ja millises ulatuses on see vastuolus liikmesriikide kohustusega tagada ühisturul konkurentsimoonutuste puudumine, mis on sätestatud EMÜ asutamislepingu artiklis 5, artikli 3 punktis f ja artiklis 85 (eelkõige lõikes 1), kui kohaldatakse liikmesriigi õigusnorme, milles on sätestatud lennutariffide kohustuslik heakskiitmine ning mille kohaselt kohaldatakse heakskiidetud tariifide mittejärgimisel karistust, sh kriminaalkaristust, kui leitakse, et need tariifid on artikliga 85 keelatud lepingu, otsuse või kooskõlastatud tegevuse tulemus.

B – Rahvusvahelised õhustranspordi eeskirjad

18. Asetamaks tribunal de police'i viidatud Prantsusmaa õigusnorme asjakohasesse õiguslikku raamistikku, on Prantsuse valitsus esitanud oma kirjalikes märkustes tsiviillennundust käsitlevate rahvusvaheliste lepingute üldkokkuvõtte. Ta on viidanud algkonventsioonile, s.o Chicagos 7. detsembril 1944 allakirjutatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonile (United Nations Treaty Series, köide 15, lk 296) ning kõigile muudele sellest tulenevatele rahvusvahelistele lepingutele.

19. Chicago konventsiooni artiklis 6 on sätestatud, et „regulaarset rahvusvahelist lennuliini võib teise osalisriigi territooriumile või selle kohal käitada ainult selle riigi eriloa või muu volitusega ning nimetatud loa või volituse nõudeid järgides“ [kasutatud mitteametlikku tõlget]. Selles ei ole sätteid seoses tariifidega, kuna osalisriigid ei jõudnud selles küsimuses kokkuleppele.
20. Artikli 6 alusel, milles on taaskinnitatud põhimõtet, et iga riik võib ise otsustada oma territooriumi kohal oleva õhuruumi üle, on loodud kahepoolsete lepingute võrk, millega riigid on lubanud käitada üht või mitut lennuliini üle oma territooriumi.
21. Mõned kahepoolsed lepingud, mis on koostatud standardnäidiste põhjal – nagu 13. juulil 1977 sõlmitud niinimetatud Bermuda II leping Ameerika Ühendriikide ja Ühendkuningriigi vahel – määravad kindlaks lubatud liinid ja maandumised asjaomastes riikides ning sätestavad, et iga allakirjutanud riik nimetab, millised lennuettevõtjad võivad selle lepinguga antud õigusi kasutada. Nende lepingute alusel võivad kõik volitatud lennuettevõtjad käitada liine samadel tingimustel. Lepingutes on sätestatud ka see, et lennuteenuste tariifid kehtestavad ettevõtjad, kes on volitatud käitama igas lepingus ettenähtud liine. Allakirjutanud riikide ametiasutused kiidavad need tariifid seejärel heaks. Sellises kahepoolses lepingus osutavad allakirjutanud riigid ka oma eelistusele, et tariif kehtestataks volitatud ettevõtjate ühisel kokkuleppel ning võimaluse korral tuleks see läbi rääkida Rahvusvahelises Lennutranspordi Assotsiatsiooniga (IATA).
22. IATA on eraõiguslik ühing, mille on asutanud lennuettevõtjad Havannas 1945. aasta aprillis peetud konverentsil. Ühingu üks tegevusalasid on pakkuda ühes piirkonnas liine käitavatele lennuettevõtjatele raamistikku, milles nad saavad leppida kokku kooskõlastatud tariifides. Need tariifid esitatakse seejärel asjaomastele riikidele heakskiitmiseks kooskõlas kahepoolsete lepingute nõuetega.
23. Eespool osutatud kahepoolsete lepingutega sarnanev tariifide kehtestamise süsteem on nähtud ette rahvusvahelise lepinguga regulaarlendude tariifide kehtestamise korra kohta, mis on sõlmitud 10. juulil 1967 Euroopa Nõukogu eestkoste all ja mille on osad liikmesriigid ratifitseerinud.
24. Prantsuse valitsus märgib, et põhikohtuasja puhul arutatavad Prantsusmaa õigusnormid ja eeskirjad on võetud vastu eespool kirjeldatud rahvusvahelises raamistikus. Ent ta ei ole väitnud, et kõnealused rahvusvahelised lepingud kohustaksid neile allakirjutanud liikmesriike eirama EMÜ asutamislepingust tulenevaid konkurentsieeskirju.
25. Seda Prantsuse valitsuse argumendi tahku toetavad ulatuslikult teised pooled, kes on käesolevates kohtuasjades enda esitatud märkustes samuti juhtinud tähelepanu Prantsuse valitsuse kirjeldatud rahvusvahelisele raamistikule.
26. Neil asjaoludel ei takista Prantsuse valitsuse ja teiste poolte osutatud rahvusvahelised lepingud Euroopa Kohtul arutamast tribunal de police'i esitatud küsimust, tuginedes Euroopa Kohtu viidatavatele ühenduse õiguse sätetele.

C – Asutamislepingu konkurentsieeskirjade kohaldamine õhutranspordi suhtes

27. Tõlgendatuna eespool osutatud viisil, nõuab tribunal de police'i küsimus, et Euroopa Kohus määraks kindlaks, kas ühenduse õigusega kehtestatakse liikmesriikidele seoses konkurentsiga õhutranspordivaldkonnas kohustusi asutamislepingu artikli 5 alusel. Sel eesmärgil tuleb esiteks teha kindlaks, kas asutamislepinguga sätestatud konkurentsieeskirjad on praegu kehtiva ühenduse õiguse kohaselt selles valdkonnas kohaldatavad.
28. Seda analüüsi alustatakse artiklist 84, mis on EMÜ asutamislepingu teise osa IV jaotise („Transport“) viimane artikkel.
29. Artiklis 84 on sätestatud järgmine:
 - „1. Käesoleva jaotise sätteid kohaldatakse raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi suhtes.
 2. Nõukogu võib ühehäälselt otsustada, kas, mil määral ja millise menetlusega võib kehtestada kohaseid sätteid mere- ja õhutranspordi kohta.“
30. Nouvelle Frontières, Ühendkuningriik ja komisjon sedastavad oma märkustes, et artikliga 84 ei muudeta asutamislepingu konkurentsieeskirju, eriti artiklit 85, õhutranspordi suhtes kohaldamatuks.
31. Nad tuginevad seoses sellega 4. aprilli 1974. aasta otsusele (kohtuasi 167/73: komisjon v. Prantsuse Vabariik, EKL 1974, lk 359). Selles otsuses kinnitas Euroopa Kohus, et kaugel sellest, et välistada asutamislepingu kohaldamine mere- ja õhutranspordi suhtes, on artikli 84 lõikes 2 sätestatud vaid see, et transpordiga seotud jaotise erisätteid ei pea automaatselt nende suhtes kohaldama ning et seepärast kohaldatakse mere- ja õhutranspordi nagu teistegi transpordiliikide suhtes asutamislepingu üldeeskirju.
32. Nad sedastavad, et asutamislepingu üldeeskirjad sisaldavad konkurentsieeskirju, mida seepärast kohaldatakse õhutranspordi suhtes, olenemata sellest, kas kehtib mõni nõukogu otsus artikli 84 lõike 2 alusel.
33. Prantsuse valitsus asub vastupidisele seisukohale.
34. Ta sedastab, et Euroopa Kohtu poolt eespool nimetatud otsuses esitatud lahenduses on viidatud üksnes eskirjadele, mis on esitatud asutamislepingu teises, ühenduse aluseid käsitlevas osas ning neid ei saa seepärast üle võtta konkurentsieeskirjadesse, mis on esitatud asutamislepingu kolmandas, ühenduse poliitikat käsitlevas osas.
35. Tuleks märkida, et transporti käsitleva jaotise esimeses artiklis, s.o artiklis 74 on sätestatud: „Käesolevas jaotises käsitletud küsimustes taotleavad liikmesriigid käesoleva lepingu eesmärke ühist transpordipoliitikat rakendades“.

36. Artikli 74 sõnastusest on selge, et asutamislepingu eesmärgid kehtivad ka transpordivaldkonnas, sh artikli 3 punktis f sätestatud eesmärk, s.o eesmärk luua süsteem, mis tagab, et konkurentsi ühisturul ei kahjustata.
37. Asutamislepingu artiklis 61 on sätestatud, et transporditeenuste osutamise vabadust käsitletakse mitte teenuste peatüki sätetes, vaid ühist transpordipoliitikat käsitleva jaotise sätetes. Transpordivaldkonnas tuleks seepärast saavutada asutamislepingu artiklis 59 sätestatud eesmärk – kaotada üleminekuperioodil ühenduse piires teenuste osutamise vabaduse piirangud – artiklites 74 ja 75 sätestatud ühise poliitika raames.
38. Ent ükski teine asutamislepingu säte ei sea selle transpordivaldkonnas kohaldamise tingimuseks ühise transpordipoliitika elluviimist.
39. Seoses eelkõige konkurentsieeskirjadega tuleks märkida, et artikli 77 kohaselt on toetused asutamislepinguga kooskõlas, „kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist“. Sellise sättega eeldatakse selgelt, et asutamislepingu konkurentsieeskirju, mille hulka kuuluvad riigiabi käsitlevad sätted, kohaldatakse transpordivaldkonnas, olenemata sellest, kas ühine transpordipoliitika on loodud.
40. Samuti tuleks märkida, et kui asutamislepingu eesmärgiks oli kõrvaldada teatavad tegevusalad konkurentsieeskirjade kohaldamisalast, tehti selleks selge erand. Nii toimiti põllumajandustoodete tootmise ja kaubanduse puhul, mille suhtes kohaldatakse artikli 42 alusel konkurentsieeskirju „ainult selles ulatuses, nagu nõukogu artikli 43 lõigete 2 ja 3 raames ning vastavalt seal ettenähtud menetlusele määrab, võttes arvesse artiklis 39 seatud eesmäärke“.
41. Seoses transpordiga ei ole asutamislepingus sätet, mis sarnaselt artikliga 42 välistaks konkurentsieeskirjade kohaldamise või lubaks neid kohaldada üksnes nõukogu otsuse alusel.
42. Seepärast tuleb järeldada, et asutamislepingu konkurentsieeskirju, eriti artikleid 85–90, kohaldatakse transpordi suhtes.
43. Seoses eelkõige õhutranspordiga tuleks märkida, et nagu on selge artikli 84 sõnastusest ja artikli positsioonist asutamislepingus, on selle artikli eesmärk üksnes määratleda artikli 74 jj kohaldamisala seoses eri transpordiliikidega, tehes vahet raudtee-, maantee- ja siseveetranspordil, mida käsitleb lõige 1, ning mere- ja õhutranspordil, mida käsitleb lõige 2.
44. Euroopa Kohus otsustas oma eespool nimetatud 4. aprilli 1974. aasta otsuses, et artikli 84 lõike 2 eesmärk on jätta mere- ja õhutransport vaid ühist transpordipoliitikat käsitleva asutamislepingu teise osa IV jaotise kohaldamisalast välja, kui nõukogu ei ole otsustanud teisiti.
45. Sellest võib järeldada, et õhutranspordi suhtes kohaldatakse samuti nagu muude transpordiliikide suhtes asutamislepingu üldeeskirju, sh konkurentsieeskirju.

D – Artiklite 85 ja 86 rakenduseeskirjade puudumise tagajärjed õhustranspordivaldkonnas

46. Air France ja KLM ning ka Prantsuse, Itaalia ja Madalmaade valitsus ja komisjon juhtisid oma kirjalikes märkustes tähelepanu asjaolule, et praegu ei kehti õhustranspordivaldkonnas artiklis 87 sätestatud eeskirjad.
47. Neil asjaoludel asuvad Prantsuse ja Itaalia valitsus seisukohale, et artiklite 85 ja 86 kohaldamine õhustranspordivaldkonna suhtes on asutamislepingu artiklis 88 osutatud liikmesriikide ametiasutuste pädevuses. Artikli 85 lõikes 3 sätestatud tingimustel võivad need asutused teha artikli 85 lõikes 1 sätestatud keelust erandi.
48. Madalmaade valitsus leiab samuti, et artikleid 85 ja 86 jõustavate meetmete puudumisel on nende sätete täitmise tagamine artiklis 88 osutatud liikmesriigi ametiasutuste ülesanne, ent artikli 89 kohaselt ka komisjoni ülesanne. Ta sedastab, et eelotsusemenetlustes nagu need, millega on Euroopa Kohtul praegu tegemist, ei ole võimalik teha järeldust asutamislepingu rikkumise kohta.
49. Komisjon leiab teisest küljest, et artiklis 87 osutatud rakendusmeetmete puudumine ei tähenda, et siseriiklikud kohtud ei võiks teha otsust, kui selline küsimus tekib, lepingu või teatava tegevuse konkurentsieeskirjadega kokkusobivuse kohta, kuna neil eeskirjadel on otsene mõju.
50. Tuleks silmas pidada, et artikli 87 lõike 1 kohaselt peab nõukogu kolme aasta jooksul alates asutamislepingu jõustumisest ühehäälselt või pärast seda ajavahemikku kvalifitseeritud häälteenamusega „võtma vastu kõik asjakohased määrused või direktiivid, et kohaldada artiklites 85 ja 86 esitatud põhimõtted“. Nagu on osutatud nõukogu 6. veebruari 1962. aasta määruse nr 17 (EÜT 13, 21.2.1962, lk 204; EÜT eriväljaanne 08/01, lk 3) preambuli esimeses põhjenduses, on nende määruste ja direktiivide vastuvõtmine vajalik „süsteemi loomisel, mis kaitseb ühisturгу konkurentsi kahjustamise eest“ ning et „on vajalik sätestada artiklite 85 ja 86 tasakaalustatud kohaldamine liikmesriikides ühtsel viisil“.
51. Kuigi komisjon on teinud selles küsimuses ettepaneku (EÜT 1982, C 78, lk 2), ei ole nõukogu õhustranspordi suhtes kohaldatavaid eeskirju veel vastu võtnud. 26. novembri 1962. aasta määruses nr 141 (EÜT 124, 28.11.1962, lk 2751) on sätestatud, et määrust nr 17 ei pea kohaldama transpordi suhtes, ning alates sellest ajast on kõnealused eeskirjad võetud vastu üksnes raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi suhtes (vt nõukogu 19. juuli 1968. aasta määrust (EMÜ) nr 1017/68, EÜT eriväljaanne 07/001, lk 6).
52. Asutamislepingu artiklis 87 osutatud eeskirjade puudumisel kohaldatakse jätkuvalt artikleid 88 ja 89.
53. Artiklis 88 on sätestatud: „Kuni artikli 87 alusel vastuvõetud sätete jõustumiseni otsustavad liikmesriikide ametiasutused kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse lubatavuse ning ühisturгу turgu valitseva seisundi kuritarvitamise üle

oma riigi õigusaktidest ning artikli 85, eelkõige selle lõike 3, ja artikli 86 sätetest lähtudes“.

54. Selle artikliga kehtestatakse seega „liikmesriikide ametiasutuste“ kohustus kohaldada artiklit 85, eriti selle lõiget 3, ning artiklit 86 seni, kuni ei ole vastu võetud eeskirju artikli 87 tähenduses.
55. Nagu Euroopa Kohus otsustas oma 30. jaanuari 1974. aasta otsuses (kohtuasi 127/73: BRT v. SABAM, EKL 1974, lk 51), viitab mõiste „liikmesriikide ametiasutused“ kas haldusasutustele, kellele on enamikus liikmesriikides antud ülesanne kohaldada konkurentsi suhtes siseriiklikke õigusnorme, mille on pädevad kohtud hinnanud õiguspäraseks, või kohtutele, kellel on sama ülesanne teistes liikmesriikides.
56. Sel viisil tõlgendatuna ei hõlma mõiste „liikmesriikide ametiasutused“ artikli 88 tähenduses kriminaalkohtuid, kelle ülesanne on karistada õigusrikkumiste eest.
57. Käesolevates kohtuasjades Euroopa Kohtule esitatud dokumentide põhjal on selge, et põhikohtuasja puhul kriminaalsüüdistuses käsitletav tariifialane kooskõlastatud tegevus ei ole toimunud artikli 88 kohaselt võetud Prantsusmaa pädevate ametiasutuste otsuse alusel sellise kokkulepitud tegevuse lubatavuse kohta kooskõlas Prantsusmaa konkurentsieeskirjadega ning artikliga 85 ja eelkõige selle lõikega 3. Prantsuse valitsus ise on eitanud, et selliseid otsuseid saaks pidada kõnealuseid tariife heakskiitvateks meetmeteks.
58. Artikliga 89 määratakse kindlaks komisjoni volitused ajavahemikul enne artiklis 87 osutatud sätete jõustumist. Artikli 89 alusel võib komisjon liikmesriigi avalduse põhjal või omal algatusel uurida „juhtumeid, mil kahtlustatakse“ artiklites 85 ja 86 sätestatud põhimõtete „rikkumist“, ning kui selline rikkumine avastatakse, võib ta panna ette „asjakohased meetmed rikkumise lõpetamiseks“. Kui rikkumist ei lõpetata, volitatakse artikli 89 lõikega 2 komisjoni sedastama selline rikkumine „oma põhjendatud otsuses“, mille ta võib avaldada, ning „volitada liikmesriike võtma olukorra parandamiseks vajalikke meetmeid, mille tingimused ja üksikasjad määrab komisjon“.
59. Ent komisjon ei tunnista, et ta oleks kõnealuse tariifialase kooskõlastatud tegevuse suhtes kasutanud oma volitusi tulenevalt artiklist 89, eelkõige artikli 89 lõikes 2 osutatud volitust sedastada põhjendatud otsusega artikli 85 rikkumine.
60. Seepärast tekib küsimus, kas kooskõlas artikliga 87 nõukogu poolt õhustranspordi suhtes vastuvõetud määruste või direktiivide puudumisel on siseriiklik kohus, mis ei ole üks artiklis 88 osutatud liikmesriikide ametiasutustest, siiski pädev tegema otsuseid sellistes menetlustes nagu põhikohtuasja puhul, et tariifialane kooskõlastatud tegevus lennuettevõtjate vahel on vastuolus artikliga 85, kuigi kooskõlastatud tegevuse kohta ei ole teinud otsust pädevad siseriiklikud asutused kooskõlas artikliga 88 ega komisjon kooskõlas artikliga 89 ja eelkõige artikli 89 lõikega 2.
61. Tuleks silmas pidada, et nagu on Euroopa Kohus kinnitanud oma 6. aprilli 1962. aasta otsuses (kohtuasi 13/61: Bosch v. Van Rijn, EKL 1962, lk 45), „ei

ole artiklid 88 ja 89 siiski sellised, et võimaldaksid artikli 85 täielikku ja pidevat kohaldamist, et üksnes nende olemasolu võimaldaks eeldada, et artikkel 85 on olnud täielikult kehtiv alates asutamislepingu jõustumisest“ [mitteametlik tõlge].

62. Tegelikult nähakse artikliga 88 ette, et liikmesriikide ametiasutused teevad lepingute, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse lubatavuse kohta otsuse üksnes siis, kui need on esitatud neile heakskiitmiseks liikmesriigis kehtiva konkurentsioiguse raames. Artikli 89 alusel on komisjon volitatud sedastama artiklite 85 ja 86 rikkumised, ent tal ei ole õigust tunnistada artikli 85 lõige 1 kohaldamatuks artikli 85 lõike 3 tähenduses.
63. Selles olukorras ei ole asjaolu, et leping, otsus või kooskõlastatud tegevus võib kuuluda artikli 85 kohaldamisalasse, piisav selleks, et pidada otsust, lepingut või kooskõlastatud tegevust artikli 85 lõike 1 alusel vahetult keelatuks ning järelikult artikli 85 lõike 2 alusel automaatselt kehtetuks.
64. Selline järeldus oleks vastuolus õiguskindluse üldpõhimõttega, mis on – nagu Euroopa Kohus on sedastanud kõnealuses 6. aprilli 1962. aasta otsuses – õigusnorm, millest tuleb asutamislepingu kohaldamisel kinni pidada, kuna vastasel korral oleks tulemuseks teatavate lepingute keelamine ja automaatne tühistamine, isegi kui on võimalik teha kindlaks, kas artikkel 85 tervikuna on selliste lepingute suhtes kohaldatav.
65. Siiski tuleb silmas pidada, nagu on Euroopa Kohus eespool nimetatud 6. aprilli 1962. aasta otsuses sedastanud, et kuni määruse või direktiivi jõustumiseni, millega kehtestatakse artikli 87 tähenduses artiklid 85 ja 86, on artikli 85 lõike 1 alusel automaatselt keelatud lepingud ja otsused, kui liikmesriikide ametiasutused on vastavalt artiklile 88 otsustanud, et need kuuluvad artikli 85 lõike 1 alla ning nende suhtes ei kohaldata erandit artikli 85 lõike 3 alusel, või kui komisjon on sedastanud rikkumise vastavalt artikli 89 lõikele 2.
66. Komisjon väidab siiski, et nimetatud 6. aprilli 1962. aasta otsusest tulenevaid põhimõtteid ei saa laiendada lepingutele, otsustele ja kooskõlastatud tegevusele õhustranspordi valdkonnas. Ta väidab, et selle otsuse tegemise asjaolud, nagu tõsiasi, et enne asutamislepingu jõustumist sõlmitud lepingud, millest tuli teatada määruse nr 17 artikli 5 alusel, olid arutusel ning et see määrus kehtis kohtuasja ärakuulamise ajal, ei kehti lepingute, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse puhul õhustranspordi vallas.
67. Seda argumenti ei saa heaks kiita. 6. aprilli 1962. aasta otsuses sätestatud eeskirju kohaldatakse seni, kuni ei ole vastu võetud artiklis 87 sätestatud määrust ega direktiivi ning seega ei ole algatatud menetlust artikli 85 lõike 3 jõustamiseks.
68. Seepärast tuleb teha järeldus, et kui puudub artikli 88 alusel pädevate siseriiklike asutuste tehtud otsus selle kohta, et kõnealune lennuettevõtjate tariifialane kooskõlastatud tegevus on artikli 85 lõike 1 alusel keelatud ning selle suhtes ei saa kohaldada artikli 85 lõikes 3 osutatud erandit, või kui puudub artikli 89 lõike 2 alusel komisjoni otsus selle kohta, et kooskõlastatud tegevus rikub artikli 85

lõiget 1, ei ole siseriiklikul kohtul, kes on käesolevad kohtuasjad Euroopa Kohtule edastanud, pädevust kinnitada, et kõnealune kooskõlastatud tegevus on artikli 85 lõikega 1 kokkusobimatu.

69. Tuleks siiski märkida, et kuni artiklis 87 sätestatud eeskirjade vastuvõtmiseni kõnealuses valdkonnas, kui selline otsus või märkus on tehtud kas liikmesriigi ametiasutuste algatusel artikli 88 alusel või komisjoni algatusel artikli 89 lõike 2 alusel, peab Euroopa Kohus tegema sellest kõik vajalikud järeldused ning eelkõige kinnitama, et tariifialane kooskõlastatud tegevus, mille kohta selline otsus või märkus kehtib, on artikli 85 lõike 2 alusel automaatselt kehtetu.

E – Lennutariifide siseriikliku heakskiitmise kokkusobivus ühenduse õigusega

70. Järgmisena tuleb arutada küsimust, kas ja millises ulatuses on EMÜ asutamislepingu artiklist 5 tulenevate liikmesriikide kohustustega seoses artikli 3 punktiga f ja artikliga 85 vastuolus asjaolu, et kohaldatakse selliseid tribunal de police'i osutatud siseriiklike õigusnorme, millega sätestatakse lennutariifide kohustuslik heakskiitmine ning nähakse selliste heakskiidetud tariifide mittejärgimisel ette kriminaalkaristus, kui määruste või direktiivide puudumisel artikli 87 tähenduses on kindlaks tehtud, et artiklis 88 ja artikli 89 lõikes 2 sätestatud vormis ja korras on need tariifid ettevõtjate ühenduse lepingu või otsuse või kooskõlastatud tegevuse tulemus vastuolus artikliga 85.
71. Euroopa Kohus on mitu korda kinnitanud, et kui on õige, et asutamislepingu artiklid 85 ja 86 käsitlevad ettevõtjate tegevust ning mitte liikmesriikide õigusnorme või määrusi, kehtestatakse siiski asutamislepinguga liikmesriikide kohustus mitte vastu võtta ega jätta jõusse meetmeid, mis võivad kahjustada nende sätete kehtivust (16. novembri 1977. aasta otsus kohtuasjas 13/77: INNO v. ATAB, EKL 1977, lk 2115).
72. Sellise olukorraga oleks tegemist eelkõige siis, kui liikmesriik nõuaks või soodustaks artikliga 85 vastuolus olevate lepingute, otsuste või kooskõlastatud tegevuse vastuvõtmist või toetaks nende mõju.
73. Air France, KLM ja Prantsuse valitsus väidavad, et kooskõlastatud tegevus lennuettevõtjate vastuvõetud tariifide küsimuses ei tulene mitte Prantsusmaal kohaldatavast tariifide kohustusliku heakskiitmise korrast, vaid otsustest, mille on eri riikide lennuettevõtjad võtnud vastu täiesti iseseisvalt IATA või muus sarnases raamistikus.
74. Ühendkuningriik ja komisjon leiavad teisest küljest, et kuigi lennutariifide heakskiitmise siseriiklikud sätted ei ole iseenesest meetmed, mille tõttu peaksid ettevõtjad sattuma vastuollu oma kohustustega tulenevalt artiklist 85, oleks olukord siiski teistsugune, kui siseriiklikud ametiasutused nõuaksid, et lennuettevõtjad peavad neile esitama üksnes tariifid, mille suhtes lennuettevõtjad on omavahel kokku leppinud, nt IATA raames, ning keeldusid eraldi esitatud tariifide heakskiitmisest.

75. Seoses sellega tuleks märkida, et igasugusel ühenduse õiguse raames tehtud hinnangul siseriikliku kohtu osutatud siseriiklike sätete kohaldamise kohta tuleb arvesse võtta heakskiidetud tariifide laadi ning nende kokkusobivust ühenduse õigusega.
76. Kui pädevad siseriiklikud asutused on teinud otsuse artikli 88 alusel või kui komisjon on teinud otsuse artikli 89 lõike 2 alusel, kinnitades, et kooskõlastatud tegevus, millega lennutariifid kehtestati, on kokkusobimatu artikliga 85, on selliste tariifide heakskiitmine ja seega nende mõju toetamine vastuolus liikmesriikide kohustustega konkurentsivaldkonnas.
77. Seepärast tuleks tribunal de police'i esitatud küsimuse vastuses sedastada, et lennutariifide heakskiitmine ja seega nende mõju toetamine on vastuolus liikmesriikide kohustustega tulenevalt EMÜ asutamislepingu artiklist 5 koosmõjus kõnealuse asutamislepingu artikli 3 punktiga f ja artikliga 85 ning eriti selle lõikega 1, kui artikli 87 kohaselt nõukogu vastuvõetud eeskirjade puudumisel on kinnitatud artiklis 88 ja artikli 89 lõikes 2 sätestatud vormis ja korras, et need tariifid on ettevõtjate ühenduse lepingu, otsuse või kooskõlastatud tegevuse tulemus vastuolus artikliga 85.

Kohtukulud

78. Kulused, mida kandsid Prantsuse, Itaalia ja Madalmaade valitsus, Ühendkuningriik ning Euroopa Ühenduste Komisjon, kes esitasid Euroopa Kohtule märkusi, ei hüvitata. Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus siseriiklikus kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse nimetatud kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes

EUROOPA KOHUS,

vastates küsimustele, mille tribunal de police de Paris esitas talle oma 2. märtsi 1984. aasta otsusega, otsustab:

Lennutariifide heakskiitmine ja seega nende mõju toetamine on vastuolus liikmesriikide kohustustega tulenevalt EMÜ asutamislepingu artiklist 5 koosmõjus kõnealuse asutamislepingu artikli 3 punktiga f ja artikliga 85 ning eriti selle lõikega 1, kui artikli 87 kohaselt nõukogu vastuvõetud eeskirjade puudumisel on kinnitatud artiklis 88 ja artikli 89 lõikes 2 sätestatud vormis ja korras, et need tariifid on ettevõtjate ühenduse lepingu, otsuse või kooskõlastatud tegevuse tulemus vastuolus artikliga 85.

Mackenzie Stuart

Koopmans

Everling

Bahlmann

Bosco

Due

Galmot

Kakouris

O'Higgins

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 30. aprillil 1986 Luxembourgis.

Kohtusekretär

President

P. Heim

A. J. Mackenzie Stuart