ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PHILIPPE LÉGER
της 26ης Μαρτίου 1998 *

1. Το korkein hallinto-oikeus υπέβαλε αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών [1], όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991 [2] (στο εξής: κανονισμός).

Σας ζητείται, κατ' ουσίαν, να οριοθετήσετε τις εξουσίες που παρέχει στα κράτη μέλη ο κανονισμός σε περίπτωση αιτήσεως μερικής καταργήσεως υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των περιφερειακών οδικών μεταφορών, την οποία υποβάλλει επιχείρηση στην οποία έχει ανατεθεί αποστολή δημοσίας υπηρεσίας.

Το νομικό πλαίσιο

Οι ασκούσες επιρροή διατάξεις του κανονισμού

2. Ο κανονισμός αποσκοπεί «(...) στην κατάργηση των ανισοτήτων τις οποίες προκαλεί η εκ μέρους των κρατών μελών επιβολή υποχρεώσεων που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στις επιχειρήσεις μεταφορών και οι οποίες είναι ικανές να νοθεύσουν ουσιωδώς τον ανταγωνισμό» [3]. Αναγνωρίζει, εν τούτοις, ότι η διατήρησή τους είναι αναγκαία, σε ορισμένες περιπτώσεις, για να εξασφαλισθεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς [4].

3. Τη γενική οικονομία του κανονισμού αυτού εκφράζουν οι ακόλουθες τρεις αρχές:

— τα κράτη μέλη οφείλουν να καταργήσουν τις υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών, εκτός εάν η διατήρηση των υποχρεώσεων αυτών είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς·

— η διατήρηση μιας υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας συνεπάγεται την υποχρέωση του κράτους μέλους να αντισταθμίζει τα βάρη που απορρέουν από την εν λόγω υποχρέωση για τις επιχειρήσεις·

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

1 — ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 100.

2 — ΕΕ L 169, σ. 1.

3 — Πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1191/69. Βλ. επίσης την πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1893/91.

4 — Δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1191/69 και πρώτη και τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1893/91.

— η εν λόγω αντιστάθμιση των οικονομικών βαρών εναρμονίζεται σύμφωνα με κοινοτικές μεθόδους.

4. Ο κανονισμός εφαρμόζεται, κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, στις επιχειρήσεις μεταφορών των οποίων η δραστηριότητα αφορά την εκμετάλλευση των παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Το δεύτερο εδάφιο της εν λόγω παραγράφου 1 ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση παρεχομένων αστικών, προαστικών ή περιφερειακών υπηρεσιών. Η Φινλανδική Δημοκρατία δεν έχει κάνει χρήση της δυνατότητας αυτής.

5. Το άρθρο 1, παράγραφοι 3 και 4, ορίζει ότι τα κράτη μέλη καταργούν «τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας (...) οι οποίες επιβάλλονται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών» εκτός εάν η διατήρησή τους είναι αναγκαία «προκειμένου να εξασφαλισθεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών (...)».

6. Οι υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας που ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού είναι εκείνες τις οποίες «(...) οι επιχειρήσεις μεταφορών δεν θα ανελάμβαναν ή δεν θα ανελάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους» αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα. Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την υποχρέωση λειτουργίας, την υποχρέωση μεταφοράς και την υποχρεωτική τιμολόγηση [5].

7. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει τα εξής: «Όταν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αποφασίζουν τη διατήρηση εν όλω ή εν μέρει μιας υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας, και όταν αυτό δύναται να πραγματοποιηθεί με περισσότερους του ενός τρόπους έκαστος των οποίων δύναται υπό τους αυτούς όρους να εξασφαλίσει την παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς, οι αρμόδιες αρχές επιλέγουν τον τρόπο που εμφανίζει το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο».

8. Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει τα εξής: «Οι επιχειρήσεις μεταφορών πρέπει να υποβάλλουν αιτήσεις στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, για την ολική ή μερική κατάργηση οποιασδήποτε υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας όταν αυτή η υποχρέωση συνεπάγεται οικονομικά μειονεκτήματα για τις επιχειρήσεις αυτές».

9. Το άρθρο 5, παράγραφος 1, διευκρινίζει ότι «κάθε υποχρέωση λειτουργίας ή μεταφοράς θεωρείται ότι συνεπάγεται οικονομικά μειονεκτήματα [6] όταν η μείωση των οικονομικών βαρών η οποία δύναται να προκύψει από την ολική ή μερική κατάργηση της υποχρεώσεως για μια επιχείρηση ή όμιλο επιχειρήσεων που αναλαμβάνουν αυτή την υπο-

5 — Η έννοια αυτή διευκρινίστηκε με την απόφαση της 27ης Νοεμβρίου 1973, 36/73, Nederlandse Spoorwegen (Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 767).

6 — Idem.

χρέωση υπερβαίνει τη μείωση των εσόδων που προκύπτουν από την κατάργηση αυτή».

10. Το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού προβλέπει τα εξής: «Αποφάσεις περί διατηρήσεως ή καταργήσεως, εν όλω ή εν μέρει, μετά από ορισμένο χρόνο, υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας, πρέπει να προβλέπουν την αντιστάθμιση των οικονομικών βαρών που προκύπτουν από αυτές. Το ποσό αυτής της αντισταθμίσεως καθορίζεται σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που προβλέπονται στα άρθρα 10 έως 13».

Οι ασκούσες επιρροή διατάξεις του εθνικού δικαίου

11. Ο νόμος 343/1991, περί της οδικής μεταφοράς επιβατών βάσει αδείας, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 662/1994 (στο εξής: νόμος), εφαρμόζει και συμπληρώνει τις διατάξεις του κανονισμού.

12. Στη Φινλανδία, η τακτική υπηρεσία μεταφοράς με λεωφορεία εξασφαλίζεται από μεταφορείς που κατέχουν είτε άδεια πραγματοποιήσεως δημοσίων μεταφορών [7] υπό μορφή υπηρεσιών οι οποίες έχουν συμφωνηθεί και επιδοτούνται από δημοσίους πόρους, είτε άδεια εκμεταλλεύσεως τακτικής υπηρεσίας μεταφοράς, η οποία και μόνον αποτελεί αντικείμενο αμφισβητήσεως εν προκειμένω και προϋποθέτει την προηγούμενη χορήγηση άδειας πραγματοποιήσεως δημοσίων μεταφορών [8].

13. Η άδεια εκμεταλλεύσεως τακτικής υπηρεσίας μεταφοράς με λεωφορεία χορηγείται κατόπιν αιτήσεως των επιχειρήσεων μεταφορών στους κατόχους της άδειας πραγματοποιήσεως δημοσίων μεταφορών από την αρμόδια για τη χορήγηση των αδειών αρχή [9]. Η άδεια αυτή καθορίζει το κέντρο ελέγχου της κυκλοφορίας, τη διαδρομή και, γενικώς, τα δρομολόγια και την ημερομηνία ενάρξεως της εκμεταλλεύσεως [10].

14. Ο κάτοχος της άδειας αυτής αναλαμβάνει τη δέσμευση να εξασφαλίζει τη μεταφορά υπό συνθήκες σύμφωνες προς την άδεια και «πρόσφορες από κάθε άποψη» [11]. Υποχρεούται δηλαδή να εξασφαλίσει τη λειτουργία της συγκοινωνιακής γραμμής βάσει μόνο των εσόδων που προκύπτουν από τα κόμιστρα των επιβατών. Ως αντιστάθμισμα, διαθέτει το αποκλειστικό δικαίωμα συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως της εν λόγω διαδρομής.

15. Η άδεια εκμεταλλεύσεως τακτικής υπηρεσίας μεταφοράς με λεωφορεία μπορεί να ανακληθεί κατόπιν αιτήσεως του κατόχου της από την αρμόδια αρχή ή με πρωτοβουλία της αρχής αυτής εάν ο κάτοχος της άδειας παροχής τακτικής υπηρεσίας δεν πληροί πλέον τις απαιτούμενες για τη χορήγηση της άδειας προϋποθέσεις, εάν η άδεια πραγματοποιήσεως δημοσίων μεταφορών έχει ανακληθεί ή ακόμα εάν το γενικό συμφέρον επιβάλλει την αναδιοργάνωση της

7 — Κατά το άρθρο 9 του νόμου, η άδεια πραγματοποιήσεως δημοσίων μεταφορών χορηγείται σε κάθε αιτούντα οποίος πληροί τις προϋποθέσεις φερεγγυότητας, ήθους και επαγγελματικής ικανότητας. Η άδεια παρέχει τη δυνατότητα προσβάσεως στο επάγγελμα και χορηγεί στον μεταφορέα ευρέα δικαιώματα εκμεταλλεύσεως.

8 — Ibidem.

9 — Ibidem, άρθρο 9 α.

10 — Ibidem, άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο.

11 — Ibidem, άρθρο 13.

εκμεταλλεύσεως της συγκοινωνιακής γραμμής [12]. Τούτο συμβαίνει όταν ο κάτοχος της άδειας εκμεταλλεύσεως τακτικής υπηρεσίας μεταφοράς με λεωφορεία δεν εκμεταλλεύεται τη συγκοινωνιακή γραμμή κατά τρόπο «πρόσφορο» και, μεταξύ άλλων, όταν η γραμμή καθίσταται ελλειμματική.

16. Ο νόμος παρέχει επίσης τη δυνατότητα στον κάτοχο άδειας εκμεταλλεύσεως τακτικής υπηρεσίας μεταφοράς με λεωφορεία να ζητήσει τη μερική κατάργηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας που υπέχει. Η αρμόδια αρχή δεν υποχρεούται, εντούτοις, να δεχθεί την αίτηση αυτή. Στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως βάλλεται ακριβώς η εφαρμογή της τελευταίας αυτής διατάξεως.

Τα πραγματικά περιστατικά

17. Στις 21 Δεκεμβρίου 1993, το Υπουργείο Συγκοινωνιών της Φινλανδίας χορήγησε στην Kainuun Liikenne Oy και στην Oy Pohjolan Liikenne Ab, δύο φινλανδικές επιχειρήσεις (στο εξής: Kainuun Liikenne και Pohjolan Liikenne ή οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης), άδεια πραγματοποιήσεως τακτικών μεταφορών με λεωφορεία, ισχύουσα για την περίοδο μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 1994 και της 31ης Δεκεμβρίου 2003 για την εκμετάλλευση της συγκοινωνιακής γραμμής Kajaani-Rukatunturi, η οποία βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της χώρας και καλύπτει μια διαδρομή περίπου 275 χιλιομέτρων. Η άδεια αυτή παρέχει τη δυνατότητα στις εν λόγω επιχειρήσεις να πραγματοποιούν τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία στην επίμαχη διαδρομή, σύμφωνα με τα δρομολόγια που περιλαμβάνονται στον φάκελο.

12 — Ibidem, άρθρο 20.

18. Κατόπιν της θέσεως σε ισχύ του κανονισμού, την 1η Ιανουαρίου 1994, μετά την προσχώρηση της Φινλανδικής Δημοκρατίας στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, το Υπουργείο Συγκοινωνιών κάλεσε τις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν οδικές μεταφορές με λεωφορείο να υποβάλουν τις αιτήσεις τους σχετικά με την κατάργηση των συγκοινωνιακών γραμμών τις οποίες δεν ήσαν σε θέση να εκμεταλλευθούν βάσει μόνον των εσόδων που προέκυπταν από τα κόμιστρα των επιβατών.

19. Η Kainuun Liikenne και η Pohjolan Liikenne ζήτησαν έτσι τη μερική κατάργηση της υποχρεώσεώς τους να εξασφαλίζουν τη μεταφορά επί της συγκοινωνιακής γραμμής Kajaani-Rukatunturi, κατά τρόπον ώστε να τους επιτραπεί να περιορίσουν τη λειτουργία της γραμμής στις διαδρομές Kajaani-Peranka (περίπου 180 χιλιόμετρα) και Kajaani-Suomussalmi (περίπου 118 χιλιόμετρα).

20. Κατά τις προσφεύγουσες, το σύνολο της συγκοινωνιακής γραμμής είναι ελλειμματικό, αλλά διευκρίνισαν ότι είναι διατεθειμένες να συνεχίσουν την εκμετάλλευση και να διαπραγματευθούν με την περιφερειακή διοίκηση τη σύναψη συμβάσεως δημοσίας υπηρεσίας με την επιδότηση από δημόσια κεφάλαια του τμήματος της συγκοινωνιακής γραμμής του οποίου ζήτησαν την κατάργηση (πρόκειται για τις συνδέσεις Suomussalmi-Rukatunturi και Peranka-Rukatunturi, τα πλέον ελλειμματικά τμήματα της συγκοινωνιακής γραμμής Kajaani-Rukatunturi). Με άλλα λόγια, ζητούν τη διατήρηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας που υπέχουν επί του νοτίου τμήματος της συγκοινωνιακής γραμμής και την κατάργησή τους επί του βορείου τμήματος.

21. Με απόφαση της 9ης Ιανουαρίου 1995 (στο εξής: επίδικη απόφαση), η περιφερειακή διοίκηση της Oulu απέρριψε την αίτηση αυτή, για τον λόγο ότι δεν αποδείχθηκε ότι, με τον περιορισμό των επίμαχων διαδρομών στις πόλεις Peranka και Suomussalmi, θα ήταν δυνατό να επιτευχθούν πλέον ικανοποιητικά αποτελέσματα από οικονομικής απόψεως απ' ό,τι με την εξακολούθηση της εξυπηρετήσεως της συγκοινωνιακής γραμμής υπό τις προηγούμενες συνθήκες. Η περιφερειακή διοίκηση πρόσθεσε ότι, ενόψει των συνθηκών της παρούσας υποθέσεως, ο νόμος δεν επέτρεπε τη μερική κατάργηση της υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας, αλλά μόνον την ολική κατάργησή της.

22. Η Kainuun Liikenne και η Pohjolan Liikenne άσκησαν, ενώπιον του korkein hallinto-oikeus, προσφυγή ακυρώσεως κατά της επίδικης αποφάσεως. Προς στήριξη της προσφυγής τους, ισχυρίστηκαν ότι, κατ' εφαρμογή του κανονισμού, η περιφερειακή διοίκηση ήταν υποχρεωμένη να προβεί σε μερική κατάργηση της συγκοινωνιακής γραμμής, εφόσον είχαν αποδείξει ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 4 του κανονισμού, οι οποίες αφορούν την ύπαρξη οικονομικού μειονεκτήματος υπό την έννοια του άρθρου 5 του ιδίου κανονισμού.

23. Κατά το αιτούν δικαστήριο, οι ισολογισμοί που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης συνάδουν προς τις προϋποθέσεις των άρθρων 4 και 5 του κανονισμού, οπότε αυτές απέδειξαν ότι υπέστησαν οικονομικό μειονέκτημα, στο μέτρο που η μείωση των οικονομικών βαρών η οποία απορρέει από τη ζητηθείσα κατάργηση του επίμαχου τμήματος υπερβαίνει τη μείωση των εσόδων που συνεπάγεται η κατάργηση αυτή.

24. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο, ευθυγραμμιζόμενο με τις αιτιολογικές σκέψεις της επίδικης αποφάσεως, εκθέτει ότι, υπό τις συνθήκες της παρούσας υποθέσεως, η αίτηση μερικής καταργήσεως της υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας που υπέβαλαν οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης δεν μπορούσε παρά να απορριφθεί. Κατά το δικαστήριο αυτό, μόνον η ολική κατάργηση της εν λόγω υποχρεώσεως — ήτοι η ανάκληση της άδειας — παρέχει στη διοίκηση τη δυνατότητα να οργανώσει τις μεταφορές κατά πρόσφορο και ορθολογικό τρόπο, διατηρώντας επαρκείς υπηρεσίες μεταφοράς, με όσο το δυνατόν λιγότερες κρατικές ενισχύσεις, και εξασφαλίζοντας τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών για την εκμετάλλευση της πρώην δημοσίας υπηρεσίας.

25. Εντούτοις, επειδή είχε αμφιβολίες ως προς την έννοια που πρέπει να δοθεί στις διατάξεις του κανονισμού περί της μερικής καταργήσεως της υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας, το korkein hallinto-oikeus σας υποβάλλει τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει ο κανονισμός περί υποχρεώσεως παροχής υπηρεσιών [κανονισμός (ΕΟΚ) 1191/69, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91], ιδίως δε το άρθρο 4 σε συνδυασμό με το άρθρο 1, παράγραφος 3, την έννοια ότι παρέχει στις επιχειρήσεις μεταφορών τη δυνατότητα να απαλλάσσονται από οποιοδήποτε μέρος της υποχρεώσεως παροχής υπηρεσιών, ανεξαρτήτως του μεγέθους του, όπως είναι για παράδειγμα ένα συγκεκριμένο τμήμα μιας συγκοινωνιακής γραμμής;

2) Αν η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι ανεπιφύλακτα ή υπό προϋποθέσεις καταφατική, οπότε το korkein hallinto-oikeus ενδεχομένως θα αναπέμψει την υπόθεση στην περιφερειακή διοίκηση προς επανεξέτασή της, πρέπει, για την οριστική λύση της διαφοράς, να υποβληθεί το ερώτημα αν από το παρεχόμενο στις επιχειρήσεις μεταφορών από τον κανονισμό περί υποχρεώσεως παροχής υπηρεσιών δικαίωμα να απαλλάσσονται μερικώς από την υποχρέωση να παρέχουν τις οικείες υπηρεσίες προκύπτει επίσης ότι η βάσει της εθνικής νομοθεσίας εξουσία των αρμοδίων αρχών να ανακαλούν άδεια εκμεταλλεύσεως δικτύου μεταφορών, με σκοπό την πρόσφορη αναδιοργάνωση των μεταφορών, περιορίζεται ή ότι η άσκησή της εμποδίζεται όταν υφίσταται ανάγκη αναδιοργανώσεως της υπηρεσίας που προκύπτει από την προμνημονευθείσα μερική διακοπή της παροχής των σχετικών υπηρεσιών.»

Προκαταρκτική παρατήρηση

26. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης ισχυρίζονται ότι το εθνικό δικαστήριο εξέθεσε εσφαλμένως την εθνική νομοθεσία.

27. Κατά τις προσφεύγουσες, αντίθετα προς τις διαπιστώσεις του αιτούντος δικαστηρίου, ο νόμος επιβάλλει να γίνει δεκτή, υπό τις συνθήκες της παρούσας υποθέσεως, η αίτησή τους περί μερικής καταργήσεως της υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας.

28. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι, σε αντίθεση προς τη διαπίστωση του εθνικού δικαστηρίου, η Φινλανδία δεν παρουσιάζει κανένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό το οποίο δικαιολογεί την αναγνώριση στην αρμόδια αρχή της εξουσίας να απορρίπτει αιτήσεις περί μερικής καταργήσεως υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας ή να ανακαλεί αυτεπαγγέλτως την άδεια διενεργείας μεταφορών, ενώ η οικεία επιχείρηση ζήτησε μερική μόνον κατάργηση.

29. Για τον λόγο αυτό, οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης σας ζητούν να απαντήσετε σε συμπληρωματικά ερωτήματα, τα οποία έχουν επισυνάψει στις γραπτές παρατηρήσεις τους.

30. Όσον αφορά τις αιτιάσεις που αφορούν την εσφαλμένη ερμηνεία του νόμου από το αιτούν δικαστήριο, υπενθυμίζω ότι το Δικαστήριό σας έχει δεχθεί, κατά πάγια νομολογία [13], ότι τα εθνικά δικαστήρια και το Δικαστήριο συνιστούν δύο διακεκριμένες κατηγορίες δικαστηρίων και ότι στα εθνικά δικαστήρια εναπόκειται να παράσχουν στο Δικαστήριο τα «πραγματικά ή νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία για να δώσει λυσιτελή απάντηση στα ερωτήματα που υποβάλλονται» [14].

31. Επομένως, η εκ μέρους του εθνικού δικαστηρίου έκθεση του νόμου πρέπει να θεωρηθεί από το Δικαστήριο ως πάγιο δεδομένο.

13 — Από την απόφαση της 6ης Απριλίου 1962, 13/61, De Geus (Συλλογή τόμος 1954-1964, σ. 665).

14 — Απόφαση της 9ης Οκτωβρίου 1997, C-291/96, Grado και Bashir (Συλλογή 1997, σ. I-5531, σκέψη 12).

32. Προκειμένου περί των συμπληρωματικών ερωτημάτων των προσφευγουσών της κύριας δίκης, έχετε κρίνει παγίως ότι το άρθρο 177 της Συνθήκης καθιερώνει μηχανισμό άμεσης και αμοιβαίας συνεργασίας μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου [15] και ότι, κατά συνέπεια, απαντάτε μόνο στα ερωτήματα τα οποία το αιτούν δικαστήριο θεωρεί λυσιτελή για την έκβαση της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί [16]. Υπενθυμίζω συναφώς την ίδια τη διατύπωση της αποφάσεώς σας της 5ης Φεβρουαρίου 1963, 26/62, Van Gend & Loos [17]:

«(...) για να παρασχεθεί αρμοδιότητα στο Δικαστήριο (...) χρειάζεται και αρκεί να προκύψει σαφώς ότι το υποβληθέν ερώτημα αφορά ερμηνεία της Συνθήκης.

(...) οι σκέψεις που οδήγησαν ένα εθνικό δικαστήριο στην επιλογή των ερωτημάτων του, καθώς και η σημασία που τους προσδίδει στο πλαίσιο μιας διαφοράς που έχει τεθεί υπό την κρίση του, εκφεύγουν της κρίσεως του Δικαστηρίου».

33. Φρονείτε πάντως ότι πρέπει ενίοτε να συναγάγετε από τις αιτιολογικές σκέψεις της διατάξεως περί παραπομπής το πραγματικό αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης και τα πραγματικά ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου προκειμένου να του παράσχετε λυσιτελή απάντηση. Έχετε έτσι αναδιατυπώσει ορισμένα προδικαστικά ερωτήματα [18].

34. Κατά συνέπεια, μετά την υπόμνηση του αντικειμένου της διαφοράς, θα απαντήσω μόνο στα ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο.

35. Εν προκειμένω, το αντικείμενο της διαφοράς ορίζεται σαφώς στη διάταξη περί παραπομπής. Αφορά τη νομιμότητα της επίδικης αποφάσεως σε σχέση με τον κανονισμό.

36. Από τη διάταξη αυτή προκύπτει επίσης ότι το Δικαστήριό σας ερωτάται, με το πρώτο ερώτημα, κατά πόσον ο κανονισμός υποχρεώνει την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να καταργήσει εν μέρει την υποχρέωση δημοσίας υπηρεσίας την οποία υπέχει μια επιχείρηση στην οποία έχει ανατεθεί αποστολή δημοσίας υπηρεσίας, εφόσον η εν λόγω επιχείρηση αποδεικνύει ότι η διατήρηση της υποχρεώσεως συνεπάγεται γι' αυτήν οικονομικά μειονεκτήματα. Σας ζητείται, επιπλέον, να διευκρινίσετε αν η απάντηση στο πρώτο αυτό ερώτημα πρέπει να αποτελέσει συνάρτηση λεπτών διακρίσεων και, μεταξύ άλλων, αν η απόρριψη μιας τέτοιας αιτήσεως υπόκειται σε ειδικούς κανόνες.

15 — Από την απόφαση της 1ης Δεκεμβρίου 1965, 16/65, Schwarze (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 191).

16 — Βλ., για παράδειγμα, την απόφαση της 16ης Ιουνίου 1981, 126/80, Salonia (Συλλογή 1981, σ. 1563).

17 — Συλλογή τόμος 1954-1964, σ. 861. Βλ. επίσης τα σημεία 27 έως 29 των προτάσεών μου και την παρατεθείσα νομολογία στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 22ας Απριλίου 1997, C-66/95, Sutton (Συλλογή 1997, σ. I-2163).

18 — Βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 20ής Μαρτίου 1986, 35/85, Tissier (Συλλογή 1986, σ. 1207, σκέψη 10).

37. Ομοίως, με το δεύτερο ερώτημά του, το οποίο, κατ' εμέ τίθεται ανεξαρτήτως από την απάντηση που θα δώσετε στο πρώτο, το αιτούν δικαστήριο σας ερωτά αν το κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να καταργήσει εν όλω, με δική του πρωτοβουλία, μια υποχρέωση δημοσίας υπηρεσίας επιβληθείσα σε επιχείρηση, ενώ η επιχείρηση αυτή ζήτησε μόνον τη μερική κατάργηση της υποχρεώσεως, προκειμένου να αναδιοργανώσει την υπηρεσία κατά τρόπο ορθολογικό.

Η απάντηση στο πρώτο ερώτημα

38. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης υποστηρίζουν ότι ο κανονισμός έχει την έννοια ότι επιβάλλει στην αρμόδια αρχή των κρατών μελών την υποχρέωση να δεχθεί την αίτηση ολικής ή μερικής καταργήσεως υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας, εφόσον η αιτούσα επιχείρηση αποδεικνύει, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του κανονισμού, ότι η διατήρηση εν όλω ή εν μέρει της υποχρεώσεως αυτής συνεπάγεται οικονομικό μειονέκτημα για την επιχείρηση.

39. Νομίζω, όπως η Φινλανδική Κυβέρνηση, η Βελγική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, ότι ο κανονισμός δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να δεχθούν αίτηση μερικής ή ολικής καταργήσεως υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας. Πάντως, κατ' εμέ, η απόρριψη της αιτήσεως αυτής προϋποθέτει την τήρηση ορισμένων όρων.

40. Πράγματι, τόσο από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός και από τη γενική του οικονομία όσο και από το ίδιο το γράμμα ορισμένων διατάξεών του προκύπτει ότι, καίτοι οι επιχειρήσεις μπορούν να ζητήσουν τη μερική ή ολική κατάργηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας που υπέχουν — μόνον υπό ορισμένες προϋποθέσεις —, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών έχουν τη δυνατότητα απορρίψεως της αιτήσεως αυτής, εφόσον το απαιτεί το ειδικό δημόσιο συμφέρον των υπηρεσιών μεταφορών.

41. Πράγματι, από το γράμμα της έκτης αιτιολογικής σκέψεως του κανονισμού 1191/69 προκύπτει ότι το δικαίωμα υποβολής αιτήσεως περί καταργήσεως των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας έχουν αποκλειστικά οι επιχειρήσεις για τις οποίες η διατήρηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας συνεπάγεται οικονομικό μειονέκτημα, προσδιοριζόμενο σύμφωνα με καθορισμένους κανόνες.

42. Επιπλέον, η δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1191/69 διευκρινίζει ότι «(...) σε ορισμένες περιπτώσεις είναι βασικό να διατηρηθούν αυτές οι υποχρεώσεις [δημοσίας υπηρεσίας που ορίζονται στον κανονισμό] για να εξασφαλισθεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς (...)». Η ίδια παρατήρηση περιλαμβάνεται στην πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1893/91 που ορίζει ότι «(...) το συγκεκριμένο δημόσιο συμφέρον που εξυπηρετούν οι υπηρεσίες μεταφορών μπορεί να δικαιολογήσει την εφαρμογή της έννοιας της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα αυτόν, ενώ συγχρόνως θα διατηρείται η αρχή κατάργησης των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας».

43. Εντούτοις, η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού διευκρινίζει ότι, εάν αποφασιστεί η διατήρηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να αντισταθμίσουν τα οικονομικά βάρη που αυτή η απόφαση δημιουργεί στις επιχειρήσεις μεταφορών.

44. Οι κανόνες αυτοί εκφράζουν τη μέριμνα του κοινοτικού νομοθέτη να παράσχει στις επιχειρήσεις μεταφορών τη δυνατότητα διεξόδου από μια οικονομική κατάσταση η οποία τις καθιστά ασθενέστερες σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους και, επομένως, την προτεραιότητα που αποδίδεται στους κανόνες που μπορούν να διευκολύνουν την καλύτερη λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

45. Η ίδια η οικονομία του κανονισμού — ιδίως το τμήμα του ΙΙ σχετικά με τις κοινές αρχές για την κατάργηση ή τη διατήρηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας — επιβεβαιώνει ότι η κατάργηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας είναι δυνατή και όχι υποχρεωτική.

46. *Πράγματι*, καίτοι τα άρθρα 4 και 5 του κανονισμού παρέχουν στις επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί αποστολή δημοσίας υπηρεσίας την ευχέρεια να ζητήσουν την ολική ή μερική κατάργηση υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας εφόσον η υποχρέωση αυτή συνεπάγεται γι' αυτές οικονομικά μειονεκτήματα, τα άρθρα 1, παράγραφος 4, και 3 του κανονισμού αναγνωρίζουν παράλληλα στα κράτη μέλη το δικαίωμα να *διατηρήσουν* μια υποχρέωση την οποία θεωρούν αναγκαία για την εξασφάλιση της παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφορών.

47. *Πάντως*, το δικαίωμα διατηρήσεως των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας υπόκειται στην τήρηση ορισμένων κανόνων.

48. Έτσι, το άρθρο 3 του κανονισμού επιβάλλει στις αρμόδιες αρχές την υποχρέωση να επιλέξουν, μεταξύ περισσοτέρων τρόπων έκαστος των οποίων δύναται υπό τους αυτούς όρους να εξασφαλίσει την παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς, τον τρόπο που συνεπάγεται το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

49. Ομοίως, το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού προβλέπει ότι οι αποφάσεις περί *διατηρήσεως* ή καταργήσεως πρέπει να προβλέπουν την αντιστάθμιση των εντεύθεν οικονομικών βαρών.

50. Άλλωστε, το άρθρο 7 του κανονισμού διευκρινίζει ότι η απόφαση *διατηρήσεως* υποχρεώσεως δύναται να περιλαμβάνει όρους για τη βελτίωση των επιχειρήσεων που επηρεάζονται από την εν λόγω υποχρέωση.

51. Τέλος, καίτοι το άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού διευκρινίζει τα στοιχεία τα οποία ο νομοθέτης πρέπει να λαμβάνει υπόψη όταν αποφασίζει τη διατήρηση των

υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας [19], ο κανονισμός 1191/69 δεν ορίζει την έννοια της «εξασφαλίσεως της παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς», όπως δεν την ορίζει ούτε ο κανονισμός 1893/91. Στον κανονισμό αυτόν, η επίδικη έννοια αντικαταστάθηκε απλώς με την έννοια του «ειδικού δημοσίου συμφέροντος υπηρεσιών μεταφοράς».

52. Κατά την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, «επειδή είναι δύσκολο να διατυπωθεί ένας ορισμός της έννοιας της "παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς" λόγω των διαφορετικών συνθηκών που υφίστανται ενδεχομένως στα διάφορα κράτη μέλη, η πρόταση του κανονισμού παρέχει απλώς στοιχεία εκτιμήσεως της έννοιας αυτής» [20].

53. Πριν διευκρινισθεί ποια είναι τα «στοιχεία εκτιμήσεως της έννοιας αυτής», αρκεί να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1191/69, το άρθρο 2 του κανονισμού προσδιόρισε τις διάφορες υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών.

54. Το άρθρο αυτό προβλέπει, πράγματι, ότι οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την υποχρέωση λήψεως όλων των αναγκαίων μέτρων για την εξασφάλιση της παροχής υπηρεσίας μεταφορών που πληροί ορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας και μεταφορικής δυναμικότητας, την υποχρέωση μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων με καθορισμένα κόμιστρα και με καθορισμένους όρους και, τέλος, την υποχρέωση εφαρμογής τιμών που καθορίζονται και εγκρίνονται από τη δημόσια αρχή, οι οποίες είναι αντίθετες προς τα εμπορικά συμφέροντα της επιχειρήσεως.

55. Προκειμένου περί των στοιχείων που συμβάλλουν στη διευκρίνιση του πλαισίου της έννοιας αυτής, η δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1191/69 διαλαμβάνει ότι «(...) η επάρκεια των υπηρεσιών μεταφοράς πρέπει να εκτιμηθεί σε συνάρτηση με *την κατάσταση της προσφοράς και της ζητήσεως στον τομέα των μεταφορών και με τις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου*» [21].

56. Στο άρθρο 3 του κανονισμού τονίζεται, επιπλέον, ότι η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφορών εκτιμάται σε συνάρτηση με το γενικό συμφέρον, τη δυνατότητα χρησιμοποιήσεως άλλων τρόπων μεταφοράς και την ικανότητα αυτών να καλύπτουν τις δεδομένες μεταφορικές ανάγκες καθώς και με τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς που δυνάνται να προσφερθούν στους χρησιμοποιούντες τις μεταφορές.

57. Νομίζω ότι, εφόσον τηρηθούν οι προϋποθέσεις του άρθρου 3 του κανονισμού, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαθέτουν ευρέα περιθώρια εκτιμήσεως για την

19 — Το άρθρο αυτό ορίζει πράγματι τα εξής: «Προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες (...)».

20 — Έκτη αιτιολογική σκέψη της γνώμης που εξέδωσε επί της προτάσεως κανονισμού του Συμβουλίου περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΟ 1968, C 49, σ. 15).

21 — Η υπογράμμιση είναι δική μου.

αξιολόγηση των αναγκών των χρησιμοποιούντων τις εν λόγω δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών.

58. Εν προκειμένω, η Φινλανδική Κυβέρνηση εκθέτει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού, η άρνηση της περιφερειακής διοικήσεως να δεχθεί την αίτηση των προσφευγουσών της κύριας δίκης δικαιολογείται από λόγους που αφορούν το συμφέρον της δημοσίας υπηρεσίας μεταφορών σε μια περιοχή με πολύ μικρή πυκνότητα πληθυσμού (κάτω των οκτώ κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) και στην οποία η μεταφορά με λεωφορεία παραμένει ο πλέον πρόσφορος τρόπος συγκοινωνίας.

59. Κατά την κυβέρνηση αυτή, η εξασφάλιση παροχής επαρκών και πρόσφορων υπηρεσιών μεταφορών σε περιοχή του είδους αυτού με μικρή πυκνότητα πληθυσμού καθιστά αναγκαίο, επιπλέον, ένα γενικό σχεδιασμό των μεταφορών. Για τον λόγο αυτόν, η κυβέρνηση φρονεί ότι η συγκοινωνιακή γραμμή Kajaani-Rukatunturi δεν μπορεί, όπως ζητούν οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης, να διασπαστεί σε περισσότερα τμήματα, καθόσον η διάσπαση αυτή συνιστά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως των χρηστών της δημοσίας υπηρεσίας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν το σύνολο της συγκοινωνιακής γραμμής. Εξηγεί την άποψή της αναπτύσσοντας ορισμένα συγκεκριμένα παραδείγματα [22].

22 — Όπως είναι η δυσκολία για μια επιχείρηση μεταφορών να επιτύχει οικονομικώς αποδοτική εκ περιτροπής εκμετάλλευση, στην περίπτωση κατά την οποία έχει την εκμετάλλευση μόνον του βορείου τμήματος της συγκοινωνιακής γραμμής· ή ακόμη οι πρόσθετες επιβαρύνσεις που συνεπάγεται για τα ηλικιωμένα άτομα που κατοικούν στο βόρειο τμήμα της συγκοινωνιακής γραμμής η υποχρέωση αλλαγής λεωφορείου στα μισά της διαδρομής (...).

60. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης δεν αμφισβητούν την ανάγκη αναδιοργανώσεως της δημοσίας υπηρεσίας μεταφορών με λεωφορεία στη συγκοινωνιακή γραμμή Kajaani-Rukatunturi, αλλά προτείνουν διαφορετική λύση από την προταθείσα από τις αρμόδιες φινλανδικές αρχές.

61. Η μέριμνα για την επίλυση του προβλήματος αυτού — και επομένως για την αξιολόγηση της πλέον πρόσφορης λύσεως —, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων εκτιμήσεως που διατυπώνονται στο άρθρο 3 του κανονισμού, εμπίπτει αποκλειστικά στη δικαιοδοσία των αρμοδίων εθνικών δικαστηρίων.

62. Καταλήγοντας, φρονώ ότι ο κανονισμός — και ιδίως τα άρθρα 1, 3 και 4 αυτού — έχει την έννοια ότι δεν υποχρεώνει την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να δεχθεί την αίτηση επιχειρήσεως, στην οποία έχει ανατεθεί αποστολή δημοσίας υπηρεσίας, περί μερικής καταργήσεως της υποχρεώσεώς της δημοσίας υπηρεσίας, έστω και αν η εν λόγω επιχείρηση αποδεικνύει ότι η διατήρηση της υποχρεώσεώς της συνεπάγεται γι' αυτήν οικονομικά μειονεκτήματα. Εντούτοις, η άρνηση αυτή δεν μπορεί να αιτιολογηθεί παρά με την ανάγκη εξασφαλίσεως της παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφορών. Η έννοια αυτή εκτιμάται σε συνάρτηση με το γενικό συμφέρον, τη δυνατότητα χρησιμοποιήσεως άλλων τρόπων μεταφοράς και την ικανότητα αυτών να καλύπτουν τις δεδομένες μεταφορικές ανάγκες καθώς και με τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς που δύνανται να προσφερθούν στους χρησιμοποιούντες τις μεταφορές, εξυπακουομένου ότι, όταν την παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφορών εξασφαλίζουν περισσότερες λύσεις υπό τους αυτούς όρους, η αρμόδια εθνική αρχή επιλέγει τη λύση που συνεπάγεται το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

Η απάντηση επί του δευτέρου ερωτήματος

63. Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο σας ζητεί να διευκρινίσετε αν ο κανονισμός απαγορεύει την εκ μέρους κράτους μέλους κατάργηση, με δική του πρωτοβουλία, των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας που επιβάλλονται σε επιχειρήσεις, προκειμένου να αναδιοργανώσει τη δημόσια υπηρεσία κατά τρόπο ορθολογικό.

64. Και εν προκειμένω φρονώ ότι τόσο από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός όσο και από τη γενική οικονομία του και από το γράμμα ορισμένων διατάξεών του προκύπτει ότι στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση.

65. Έστω και αν ο κοινοτικός νομοθέτης δέχεται ότι η ανάγκη να εξασφαλισθεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφορών μπορεί ενίοτε να δικαιολογήσει τη διατήρηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας, ο σκοπός του έγκειται στην κατάργηση των υποχρεώσεων αυτών, εφόσον αυτές μπορούν να νοθεύσουν ουσιωδώς τους όρους του ανταγωνισμού. Για τον λόγο αυτόν παρέχει στα κράτη μέλη ευρεία εξουσία εκτιμήσεως στον τομέα της καταργήσεως των υποχρεώσεων αυτών και τους επιβάλλει την υποχρέωση να αποζημιώσουν τις επιχειρήσεις για τα οικονομικά βάρη τα οποία υφίστανται λόγω της διατηρήσεώς τους. Υπό την έννοια αυτή πρέπει να ερμηνευθούν η πέμπτη και η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1191/69 που προβλέπουν, αντιστοίχως, τα εξής:

«(...) είναι αναγκαίο να αφεθεί στα κράτη μέλη η πρωτοβουλία να λαμβάνουν μέτρα για την κατάργηση ή διατήρηση των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας· πάντως, επειδή οι υποχρεώσεις αυτές δύνανται να επιβαρύνουν οικονομικά τις επιχειρήσεις μεταφορών, οι τελευταίες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αιτήσεις για την κατάργηση των υποχρεώσεων αυτών·

(...) κάθε απόφαση αρμοδίων αρχών περί διατηρήσεως οποιασδήποτε υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας (...) συνεπάγεται την υποχρέωση αντισταθμίσεως των οικονομικών βαρών που αυτή η απόφαση δημιουργεί στις επιχειρήσεις μεταφορών».

66. Η γενική οικονομία και το γράμμα ορισμένων διατάξεων του κανονισμού επιβεβαιώνουν την άποψη αυτή.

67. Πράγματι, το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού θέτει την αρχή ότι τα κράτη μέλη καταργούν τις υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών με δική τους πρωτοβουλία.

68. Εν προκειμένω, οι αρμόδιες φινλανδικές αρχές έκριναν ότι η δημόσια υπηρεσία μεταφορών με λεωφορεία στην επίδικη συγκοινωνιακή γραμμή είναι όντως ελλειμματική και ότι η λειτουργία της δημοσίας αυτής υπηρεσίας, κατά τρόπο που εξασφαλίζει την από οικονομικής απόψεως βιωσιμότητα των επιχειρήσεων μεταφορών και με το λιγότερο

δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο, επέβαλλε την αναδιοργάνωση του συνόλου της συγκοινωνιακής γραμμής.

69. Η επίδικη απόφαση αναλύεται επομένως σε απόφαση περί καταργήσεως της υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας μεταφορών εντός μιας περιοχής της Φινλανδίας και περί αναδιοργανώσεως της δημοσίας αυτής υπηρεσίας.

70. Όμως, ο κανονισμός αναγνωρίζει στα κράτη μέλη όχι μόνον το δικαίωμα καταργήσεως των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας αλλά, όπως ήδη κατέδειξα κατά την εξέταση του πρώτου ερωτήματος, και ευρεία εξουσία εκτιμήσεως στον τομέα της οργανώσεως — και κατά συνέπεια της αναδιοργανώσεως — της δημοσίας υπηρεσίας μεταφορών.

71. Σας προτείνω, επομένως, να δώσετε στο δεύτερο αυτό ερώτημα απάντηση υπό την έννοια ότι ο κανονισμός δεν απαγορεύει την εκ μέρους κράτους μέλους απόφαση να καταργήσει, με δική του πρωτοβουλία, τις υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας προκειμένου να αναδιοργανώσει την εν λόγω δημόσια υπηρεσία κατά τρόπο ορθολογικό.

Πρόταση

72. Ενόψει των προεκτεθέντων, σας προτείνω να απαντήσετε στα ερωτήματα που σας υπέβαλε το korkein hallinto-oikeus ως εξής:

«1) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991, ιδίως τα άρθρα του 1, παράγραφος 3, και 4, έχει την έννοια ότι δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να δεχθούν την αίτηση επιχειρήσεως, στην οποία έχει ανατεθεί αποστολή δημοσίας υπηρεσίας, περί μερικής καταργήσεως της υποχρεώσεώς της δημοσίας υπηρεσίας, έστω και αν η εν λόγω επιχείρηση αποδεικνύει ότι η διατήρηση της υποχρεώσεώς της συνεπάγεται γι' αυτήν οικονομικά μειονεκτήματα, εφόσον η άρνηση αυτή αιτιολογείται από την ανάγκη εξασφαλίσεως της παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφορών.

Η εξασφάλιση της παροχής επαρκών υπηρεσιών μεταφορών εκτιμάται, σύμφωνα με το άρθρο 3 του προπαρατεθέντος κανονισμού, σε συνάρτηση με το γενικό συμφέρον, τη δυνατότητα χρησιμοποιήσεως άλλων τρόπων μεταφοράς

και την ικανότητα αυτών να καλύπτουν τις δεδομένες μεταφορικές ανάγκες, με τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς που δύνανται να προσφερθούν στους χρησιμοποιούντες τις μεταφορές, εξυπακουομένου ότι, όταν την παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς εξασφαλίζουν περισσότερες λύσεις υπό τους αυτούς όρους, οι αρμόδιες αρχές επιλέγουν τη λύση η οποία συνεπάγεται το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

2) Ο προπαρατεθείς κανονισμός έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει την εκ μέρους κράτους μέλους κατάργηση υποχρεώσεως δημοσίας υπηρεσίας, προκειμένου να αναδιοργανώσει την εν λόγω δημόσια υπηρεσία κατά τρόπο ορθολογικό.»