# ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 28ης Μαΐου 1993**

**σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου**

**(Υπόθεση VII/AMA/Ι/93 — Viva Air)**

**(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)**

(93/347/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορών σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [1], και ιδίως τα άρθρα 3 και 8,

τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του προαναφερθέντος κανονισμού,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

### I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

#### I

Στις 25 Ιανουαρίου 1993, η αεροπορική εταιρεία Viva Air, με έδρα στην C/Zurbano 41, 28010 Μαδρίτη, Ισπανία, απηύθυνε αίτηση στην Επιτροπή με την οποία ζητά από την τελευταία, αφενός, να εξετάσει τη νομιμότητα της απόφασης με την οποία οι γαλλικές αρχές αρνήθηκαν στην εν λόγω εταιρεία την άδεια εκμετάλλευσης της σύνδεσης Παρίσι (Charles de Gaulle) Μαδρίτη και, αφετέρου, να λάβει απόφαση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

Επιθυμώντας να εκμεταλλευθεί μια νέα τακτική αεροπορική γραμμή μεταξύ Μαδρίτης και Παρισιού (Charles de Gaulle, εφεξής «CDG») από 2ας Ιανουαρίου 1993 με δύο πτήσεις μετ' επιστροφής καθημερινώς, η εταιρεία Viva Air ζήτησε, για το σκοπό αυτό, την παραχώρηση διαθέσιμων χρόνων (Slots) από τον αερολιμένα του Παρισιού (CDG) με τηλετύπημα της 28ης Οκτωβρίου 1992. Οι ζητούμενοι διαθέσιμοι χρόνοι της παραχωρήθηκαν από τις αρμόδιες αρχές του αερολιμένα με τηλετύπημα της ίδιας ημέρας.

Με τηλετύπημα της 25ης Νοεμβρίου 1992, η ισπανική Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας εφεξής «ΓΔΠΑ» κοινοποίησε στην αντίστοιχη γαλλική υπηρεσία την απόφασή της να επιτρέψει στην Viva Air την εκμετάλλευση της εν λόγω γραμμής και ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να επιτρέψουν ομοίως την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής. Επειδή δεν έλαβε απάντηση εκ μέρους των γαλλικών αρχών, η ισπανική ΓΔΠΑ επιβεβαίωσε το περιεχόμενο του πρώτου τηλετυπήματος που είχε αποστείλει με δεύτερο τηλετύπημα της 16ης Δεκεμβρίου 1992.

Από την πλευρά της, η εταιρεία Viva Air ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές για την πρόθεσή της να εκμεταλλευτεί την εν λόγω γραμμή με επιστολή της 2ας Δεκεμβρίου 1992, στην οποία αναφέρονταν η παραχωρηθείσα από τις ισπανικές αρχές άδεια, οι αριθμοί πτήσεων, οι ώρες UTC των δρομολογίων, οι αερολιμένες αναχώρησης και άφιξης, η συχνότητα των πτήσεων, η περίοδος εκμετάλλευσης και ο χρησιμοποιούμενος τύπος αεροσκάφους. Μη λαμβάνοντας ουδεμία απάντηση εκ μέρους των γαλλικών αρχών, παρά τη συνάντηση που είχε στις 4 Δεκεμβρίου 1992 με έναν υπάλληλο της γαλλικής ΓΔΠΑ, η Viva Air ανανέωσε την αίτησή της προς την προαναφερθείσα υπηρεσία με επιστολή της 18ης Δεκεμβρίου 1992, στην οποία επεσήμανε το μέγεθος των επενδύσεων που είχαν αναληφθεί για την εκμετάλλευση της υπό εξέταση γραμμής.

Με τηλετύπημα της 18ης Δεκεμβρίου 1992, η γαλλική ΓΔΠΑ απάντησε στη Viva Air ότι η αίτηση της τελευταίας βρισκόταν ακόμη υπό εξέταση και προσέθετε ότι η αίτηση αυτή έπρεπε να υποβληθεί τουλάχιστον δύο μήνες πριν από την ημερομηνία εγκαινίασης των πτήσεων, σύμφωνα με την ισχύουσα απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 1980.

Με επιστολή της 22ας Δεκεμβρίου 1992 προς τη γαλλική ΓΔΠΑ σε απάντηση του προαναφερθέντος τηλετυπήματος, η Viva Air επεσήμαινε ότι η άσκηση δικαιωμάτων ενδοκοινοτικών μεταφορών της τρίτης και τέταρτης ελευθερίας είχε απελευθερωθεί πλήρως με την κοινοτική νομοθεσία και ότι τα κράτη μέλη δεν διέθεταν πλέον διακριτική ευχέρεια στον τομέα αυτό. Για το λόγο αυτό, διατύπωσε αντιρρήσεις ως προς την τήρηση περίπλοκων διαδικασιών, όπως αυτή που προβλέπεται στην απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 1980, η οποία, επιπλέον, ισχύει μόνο για τους ξένους μεταφορείς. Συμπλήρωνε ότι, αφενός, οι γαλλικές αρχές είχαν ενημερωθεί για την πρόθεση εκμετάλλευσης των υπό εξέταση

[1] ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.

γραμμών ήδη από το μήνα Οκτώβριο 1992, επ' ευκαιρία της υποβολής της αίτησης για την παραχώρηση διαθέσιμων χρόνων και, αφετέρου, δεν γνώριζε την ύπαρξη κανόνων για την κατανομή της κυκλοφορίας στο εσωτερικό του συστήματος αερολιμένων του Παρισιού. Τέλος, τόνιζε εκ νέου τη ζημία που θα υφίστατο σε περίπτωση αδυναμίας έναρξης της εκμετάλλευσης των δρομολογίων κατά την προβλεπόμενη ημερομηνία, δεδομένων των επενδύσεων που είχαν πραγματοποιηθεί και των υποχρεώσεων που είχαν αναληφθεί έναντι των επιβατών.

Με επιστολή της 28ης Δεκεμβρίου 1992 προς τον πρόεδρο της Viva Air, οι γαλλικές αρχές αρνήθηκαν στη Viva Air την άδεια εκμετάλλευσης της νέας προτεινόμενης γραμμής μεταξύ Μαδρίτης και Παρισιού (CDG). Προσέθεταν, ωστόσο, ότι δεν υπήρχε κανένα εμόδιο για την εκτέλεση των νέων δρομολογίων μεταξύ της Μαδρίτης και του αερολιμένα του Orly του Παρισιού. Η απορριπτική αυτή απόφαση στηριζόταν κυρίως, αφενός, στο γεγονός ότι το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να ρυθμίζουν την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος και αφετέρου, στο γεγονός ότι η γαλλική κυβέρνηση δεν επιτρέπει σε αεροπορική εταιρεία να εκτελεί το ίδιο διεθνές δρομολόγιο μεσαίας απόστασης ταυτοχρόνως προς τους αερολιμένες Orly και CDG του Παρισιού. Όμως, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η Viva Air ανήκει στον ίδιο όμιλο με την Iberia, η οποία εκμεταλλεύεται ήδη τη γραμμή Μαδρίτη-Παρίσι (Orly). Συνεπώς, οι πτήσεις που πρότεινε η Viba Air για τη γραμμή Μαδρίτη-Παρίσι (CDG) δεν θα ήταν ανεξάρτητες των πτήσεων που πραγματοποιεί η Iberia στη γραμμή Μαδρίτη-Παρίσι (Orly), όπως αποδεικνύεται, εξάλλου, και από το γεγονός ότι τα προγράμματα της Viva Air κατατέθηκαν στις υπηρεσίες της γαλλικής ΓΔΠΑ από την Iberia Παρισιού.

Με την ίδια επιστολή της 28ης Δεκεμβρίου 1992, οι γαλλικές αρχές επιβεβαίωσαν, εξάλλου, την τοποθέτησή τους, σύμφωνα με την οποία τα μεταφορικά δικαιώματα στα οποία αναφέρεται το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 πρέπει να αναγνωρίζονται ρητά από τα οικεία κράτη μέλη, τα οποία διατηρούν τη δυνατότητα να αρνούνται, να περιορίζουν ή να θέτουν υπό όρους την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς, λαμβάνοντας τα διάφορα μέτρα ασφαλείας που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός. Επομένως, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η εθνική νομοθεσία σχετικά με την υποβολή προγραμμάτων (απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 1980) εξακολουθεί να έχει εφαρμογή και δεν αντιβαίνει ουδόλως προς το κοινοτικό δίκαιο.

Οι γαλλικές αρχές προσέθεσαν ότι η αίτηση για την παραχώρηση διαθέσιμων χρόνων την οποία υπέβαλε η Viva Air προς το συντονιστικό φορέα του αερολιμένα του Παρισιού (CDG) δεν μπορούσε να θεωρηθεί έγκυρη.

Με τηλετύπημα της 30ής Δεκεμβρίου 1992, η γαλλική ΓΔΠΑ κοινοποίησε τη θέση της στην αντίστοιχη υπηρεσία της Ισπανίας, διευκρινίζοντας ότι αν μία ή δύο εταιρείες που ανήκουν στον ίδιο όμιλο εξυπηρετούν την ίδια ευρωπαϊκή πόλη από δύο αερολιμένες του παρισινού συστήματος, αυτό θα δημιουργούσε προηγούμενο που θα έθιγε το σημερινό σύστημα κατανομής της κυκλοφορίας εντός των αερολιμένων.

Η αίτηση που υποβλήθηκε στην Επιτροπή εκ μέρους της εταιρείας Viva Air στις 25 Ιανουαρίου 1993 και η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης, στρέφεται κατά της προαναφερθείσας άρνησης παραχώρησης αδείας εκ μέρους των γαλλικών αρχών της 28ης Δεκεμβρίου 1992.

II

Στην αίτηση της, η εταιρεία Viva Air ζητά από την Επιτροπή να εξετάσει τη νομιμότητα της άρνησης των γαλλικών αρχών να λάβει σχετικά απόφαση με βάση τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

Προς υποστήριξη της αίτησής της, η Viva Air επικαλείται δύο ομάδες επιχειρημάτων που συνίστανται, αφενός, στο ότι η διαδικασία που επιβάλλουν οι γαλλικές αρχές δεν συμβιβάζεται προς τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και, αφετέρου, στη μη ικανοποιητική και μεροληπτική εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.

α) *Σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης*

Σύμφωνα με τη Viva Air, οι διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 1 του προαναφερθέντος κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 δεν αφήνουν, εκτός των εξαιρέσεων που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, καμία διακριτική ευχέρεια στα κράτη μέλη να αρνηθούν τα δικαιώματα μεταφοράς. Η ανάγκη της μη αμφισβήτησης της αρχής της ελευθερίας που προβλέπει ο κανονσιμός αυτός συνεπάγεται, αφενός, ότι δεν απαιτείται ρητή άδεια και, αφετέρου, ότι πρέπει να περιορίζονται στο απολύτως ελάχιστο οι απαιτούμενες διατυπώσεις, ώστε τα κράτη μέλη να μπορούν, κατά περίπτωση, να εισάγουν τις προβλεπόμενες εξαιρέσεις.

Ωστόσο, σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, η ισχύουσα γαλλική νομοθεσία δεν πληροί τις ανωτέρω προϋποθέσεις, οι οποίες πρέπει να εκτιμηθούν με βάση την αρχή της αναλογικότητας. Με τον τρόπο αυτό, εισάγει διακρίσεις που αντιβαίνουν στο κοινοτικό δίκαιο, δεδομένου ότι οι διατάξεις που εφαρμόζονται για τις γαλλικές εταιρείες δεν είναι όμοιες με εκείνες που ισχύουν για τις μη γαλλικές κοινοτικές εταιρείες. Επιπλέον, η αίτηση για την παραχώρηση διαθέσιμων χρόνων η οποία υποβάλλεται προς τις αρχές ενός αερολιμένα πρέπει να θεωρείται πρότερη ενημέρωση των εθνικών αρχών, εφόσον μάλιστα η σχετική αίτηση αναφέρεται ρητά σε συγκεκριμένο δρομολόγιο. Συνεπώς, η παραχώρηση των ζητούμενων διαθέσιμων χρόνων ισοδυναμεί με έγκριση εκ μέρους του κράτους μέλους, ενώ γίνεται δεκτό ότι η πολιτική παραχώρησης διαθέσιμου χρόνου εντάσσεται στη γενικότερη πολιτική κατανομής της κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων. Τέλος, η δίμηνη προθεσμία που τάσσεται για την εξέταση των αιτήσεων είναι προδήλως υπερβολική, δεδομένου, ότι, επί παραδείγματι, το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών [1] προβλέπει μέγιστη προθεσμία 24 ωρών για τη γνωστοποίηση των ναύλων.

β) *Σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92*

Σύμφωνα με τη Viva Air, η εφαρμογή από τα κράτη μέλη των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού

[1] ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 15.

(ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια χωρίς διακριτική μεταχείριση, με στόχο την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας των αερολιμένων. Στην προκείμενη περίπτωση, δεν χρησιμοποιούνται τέτοια κριτήρια. Πράγματι:

— ο κανόνας της κατανομής της κυκλοφορίας, τον οποίο επικαλούνται οι γαλλικές αρχές, ισχύει μόνο για τις διεθνείς ενδοκοινοτικές πτήσεις και όχι για τις εσωτερικές γαλλικές συνδέσεις, ούτε για τις συνδέσεις προς τρίτες χώρες,

— ο κανόνας αυτός ευνοεί τον όμιλο Air France, δεδομένου ότι η Air France εκμεταλλεύεται γραμμή προς τη Μαδρίτη με αναχώρηση από τον αερολιμένα CDG, ενώ η Air France εκτελεί μη απευθείας πτήσεις προς τη Μαδρίτη από το Orly μέσω Τουλούζης, Μπορντό και Λυόν,

— η άρνηση των γαλλικών αρχών επιτρέπει στην Air France να διατηρεί το μονοπώλιο της σύνδεσης CDG-Μαδρίτη.

Εξάλλου, σύμφωνα με τη Viva Air, οι γαλλικές αρχές κατέληξαν εσφαλμένα στο συμπέρασμα ότι η Iberia και η Viva Air αποτελούν την ίδια εταιρεία, διότι η Viva Air, παρότι θυγατρική της Iberia, είναι αυτόνομο νομικό πρόσωπο, έχει δική της εμπορική ταυτότητα, δική της εμπορική ταυτότητα, δική της εμπορική πολιτική και δική της άδεια. Έχοντας συσταθεί το 1985, η Viva Air πρέπει να θεωρείται ως ξεχωριστός κοινοτικός αερομεταφορέας, κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Η ερμηνεία των γαλλικών αρχών καταλήγει εξάλλου σε ακόμη μία διακριτική μεταχείριση, δεδομένου ότι η γαλλική εταιρεία Eyralair, η οποία εκμεταλλεύεται την απευθείας γραμμή Orly-Μαδρίτη, εξαρτάται στην πραγματικότητα από τον όμιλο Air France, του οποίου οι ναυλώσεις αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων της.

III

Προκειμένου να καταστεί δυνατόν να εξετάσει την καταγγελία που υπέβαλε η Viva Air, η Επιτροπή, με επιστολή της 4ης Φεβρουαρίου 1993, ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να απαντήσουν εντός δεκαπενθήμερης προθεσμίας στα ακόλουθα ερωτήματα:

1. Έχουν οι γαλλικές αρχές την πρόθεση να καταργήσουν ή να τροποποιήσουν στο προσεχές μέλλον τις διατάξεις της απόφασης της 12ης Σεπτεμβρίου 1980 όσον αφορά τις τακτικές ενδοκοινοτικές πτήσεις;

2. Η προθεσμία που τάσσουν οι γαλλικές αρχές για την εξέταση των αιτήσεων είναι πράγματι προθεσμία δύο μηνών, όπως αναφέρεται στην επιστολή της 28ης Δεκεμβρίου 1992 της ΓΔΠΑ προς την εταιρεία Viva Air, ή 90 ημερών, όπως προβλέπει το άρθρο 3 της απόφασης της 12ης Σεπτεμβρίου 1980;

3. Η απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 1980 αναφέρεται αποκλειστικά στις ξένες εταιρείες. Ποια διαδικασία ισχύει για τις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στη Γαλλία, συμπεριλαμβανομένου του εθνικού αερομεταφορέα, και οι οποίες επιθυμούν να εκμεταλλευθούν νέες γραμμές;

4. Ποιοί είναι οι υφιστάμενοι κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων του Orly και του CDG;

5. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα επιστολή της 28ης Δεκεμβρίου 1992, η γαλλική κυβέρνηση δεν επιτρέπει σε αεροπορική εταιρεία να εκτελεί την ίδια διεθνή γραμμή μεσαίας απόστασης ταυτοχρόνως προς τους αερολιμένες Orly και CDG του Παρισιού. Γιατί η εν λόγω απαγόρευση ισχύει μόνον ως προς τις διεθνείς πτήσεις μεσαίων αποστάσεων και όχι και ως προς τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων ή τις πτήσεις εσωτερικού; Δεν είναι η εν λόγω απαγόρευση, εν προκειμένω, εις βάρος της ανάπτυξης του αερολιμένα CDG την οποία, κατά τα άλλα, επιθυμούν οι γαλλικές αρχές;

6. Η απαγόρευση εκτέλεσης πτήσεων προς τον αερολιμένα CDG του Παρισιού στηρίζεται, σύμφωνα με την επιστολή της 28ης Δεκεμβρίου 1992, στο γεγονός ότι η Iberia και η Viva Air ανήκουν στον ίδιο όμιλο και ότι, συνεπώς, τα δρομολόγια της Iberia και της Viva Air δεν θα ήταν ανεξάρτητα. Ποια είναι, σε γενικές γραμμές, τα κριτήρια που λαμβάνουν υπόψη οι γαλλικές αρχές για να εκτιμήσουν κατά πόσο δύο εταιρείες αποτελούν στην πραγματικότητα ένα όμιλο κατανομής της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων Orly και CDG; Πως αξιολογείται σε μια τέτοια περίπτωση η θέση εξάρτησης μιας εταιρείας από μία άλλη;

Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε καμία απάντηση στην ανωτέρω αίτηση παροχής πληροφοριών εντός της ταχθείσας δεκαπενθήμερης προθεσμίας, η Επιτροπή υπενθύμισε το θέμα στις γαλλικές αρχές με επιστολή της 5ης Μαρτίου 1993, στην οποία ετάσσετο νέα προθεσμία για την παροχή της απάντησης. Οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν προς την Επιτροπή τις ζητούμενες πληροφορίες με επιστολή τους της 11ης Μαρτίου 1993, η οποία καταχωρήθηκε από την Επιτροπή στις 17 Μαρτίου 1993.

IV

Οι απαντήσεις των γαλλικών αρχών στα έξι ερωτήματα που τους έθεσε η Επιτροπή με την επιστολή της 4ης Φεβρουαρίου 1993 μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

— πρώτο και δεύτερο ερώτημα: οι διατάξεις του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 δεν αναιρούν τη διαδικασία που ορίζεται στην απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 1980. Προβλέπεται, ωστόσο, η τροποποίηση της εν λόγω απόφασης, προκειμένου να συντομευθεί σε ένα μήνα η προθεσμία γνωστοποίησης, που σήμερα έχει περιοριστεί στους δύο μήνες·

— τρίτο ερώτημα: μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου [1], όλοι οι γάλλοι μεταφορείς, συμπεριλαμβανομένου του εθνικού αερομεταφορέα, υπόκεινται στις ίδιες προϋποθέσεις χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης μετά από γνωμοδότηση του Ανώτατου Συμβουλίου Εμπορικής Αεροπορίας (Conseil Supérieur de L'Avitation Marchande — CSAM) και οφείλουν να προβούν στην κατάθεση προγράμματος με προειδοποίηση ενός μηνός·

[1] ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.

— τέταρτο ερώτημα: οι υπουργικές αποφάσεις για την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των διαφόρων αερολιμένων του Παρισιού δεν περιέχονται σε κανένα επίσημο κείμενο, αλλά απορρέουν από αρχές που διατυπώνει η γαλλική κυβέρνηση στο πλαίσιο της πολιτικής που ακολουθεί στον τομέα των αερομεταφορών. Οι αρχές αυτές έχουν αποτελέσει αντικείμενο εμπεριστατωμένων αναλύσεων αφότου δημιουργήθηκε ο αερολιμένας του Παρισιού (CDG), καθώς και πλέον πρόσφατα. Αναμένεται να εκδοθεί μελλοντικά υπουργική απόφαση η οποία θα συγκεντρώνει το σύνολο των κανόνων κατανομής της κυκλοφορίας εντός του παρισινού συστήματος αερολιμένων·

— πέμπτο ερώτημα: η απόφαση να εφαρμόζεται στις διεθνείς πτήσεις μεσαίων αποστάσεων και μόνο η αρχή της μη ταυτόχρονης εκτέλεσης από την ίδια εταιρεία ενός δρομολογίου προς τους αερολιμένες Orly και CDG του Παρισιού οφείλεται στη φύση των σχετικών αγορών.

Προκειμένου περί των δρομολογίων μεγάλων αποστάσεων, η χρησιμοποίηση και των δύο αερολιμένων δεν μπορεί λογικά να γίνει δεκτή, παρά μόνον εφόσον μία εταιρεία πραγματοποιεί περισσότερες από μία πτήσεις καθημερινώς και, παράλληλα, μπορεί να ανταπεξέλθει στο κόστος της εκτέλεσης δρομολογίων προς δύο αερολιμένες του Παρισιού.

Όσον αφορά τις πτήσεις εσωτερικού και λαμβανομένου υπόψη του έντονου ανταγωνισμού από τα χερσαία μέσα μεταφοράς, η χρησιμοποίηση και των δύο αερολιμένων ενθαρρύνεται, ώστε οι εταιρείες που το επιθυμούν να μπορούν να εξυπηρετήσουν καλύτερα την περιοχή του Παρισιού. Αυτό, εξάλλου, καθιστά δυνατή την ενίσχυση της ανάπτυξης του αερολιμένα CDG του Παρισιού.

Προκειμένου περί των διεθνών πτήσεων μεσαίων αποστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη τη μικρή, σχετικά, συχνότητα των δρομολογίων, την οποία όμως επιτείνει ο ανταγωνισμός μεταξύ περισσότερων μεταφορέων, η παροχή των καλύτερων δυνατών υπηρεσιών στους χρήστες και η βελτιστοποίηση της αξιοποίησης των δυνατοτήτων των αερολιμένων προϋποθέτουν τη συγκέντρωση των πτήσεων της ίδιας εταιρείας σε έναν αερολιμένα. Προς αποφυγή οποιασδήποτε διακριτικής μεταχείρισης, όλοι οι μεταφορείς που εκτελούν την ίδια γραμμή καλούνται να χρησιμοποιήσουν, εφόσον είναι δυνατόν, τον αερολιμένα CDG του Παρισιού.

Εντούτοις, οι υφιστάμενες δυνατότητες του αερολιμένα CDG δεν επέτρεψαν να μεταφερθούν σε αυτόν όλες οι διεθνείς ενδοκοινοτικές πτήσεις, και οι εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Παρισιού και Ιβηρικής Χερσονήσου παραμένουν ακόμη προσωρινά στον αερολιμένα του Orly. Πρόκειται να μεταφερθούν σταδιακά στον αερολιμένα CDG, ανάλογα με την ανάπτυξη της ικανότητας του αερολιμένα αυτού. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσεται η μεταφορά ήδη από την Air France των πτήσεών της προς την Ιβηρική Χερσόνησο στον αερολιμένα CDG, ενώ η ίδια δυνατότητα έχει παρασχεθεί στην Iberia, η οποία δεν θέλησε έως σήμερα να την αξιοποιήσει·

— έκτο ερώτημα: κρίθηκε σκόπιμη η αξιολόγηση της φύσης του ελέγχου που η Iberia ασκεί επί της Viva Air με εφαρμογή των κριτηρίων που ισχύουν για το θέμα, όπως αυτά ορίζονται στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τον πραγματικό έλεγχο. Στην προκειμένη περίπτωση, ο πραγματικός έλεγχος επί της Viva Air ασκείται από την Iberia, η οποία διαθέτει την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της πρώτης. Το συμπέρασμα αυτό δεν αμφισβητήθηκε ποτέ από τις ενδιαφερόμενες εταιρείες.

## II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

### V

Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή καλείται βασικά να αποφανθεί σχετικά με το κατά πόσον οι γαλλικές αρχές εφάρμοσαν πιστά τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, αρνούμενες στην εταιρεία Viva Air την άδεια εκμετάλλευσης της γραμμής Μαδρίτης-Παρίσι από τον αερολιμένα CDG. Για να απαντηθεί το ανωτέρω ερώτημα, πρέπει η Επιτροπή να εξετάσει προηγουμένως και το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, προκειμένου να συναχθούν συμπεράσματα, αφενός, σχετικά με την έκταση της διακριτικής ευχέρειας που διαθέτουν στο εξής τα κράτη μέλη όσον αφορά την παραχώρηση ή την άρνηση δικαιωμάτων μεταφοράς και, αφετέρου, σχετικά με τις διατυπώσεις που τα κράτη μέλη δικαιούνται σήμερα να επιβάλλουν στο πλαίσιο ενδεχόμενης διαδικασίας έγκρισης.

### VI

Το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ορίζει: «Με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το(τα) ενδιαφερόμενο(-α) κράτος(-η) μέλος(-η) επιτρέπει(-ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια».

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι ανωτέρω διατάξεις καθιερώνουν μία γενική αρχή ελεύθερης πρόσβασης στο σύνολο των ενδοκοινοτικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών στο εσωτερικό των κρατών μελών, υπέρ των κοινοτικών αερομεταφορέων, δηλαδή των μεταφορέων με άδεια εκμετάλλευσης που τους έχει χορηγηθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92.

Εντούτοις, οι εν λόγω διατάξεις δεν έχουν από μόνες τους ως συνέπεια την παροχή προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς άδειας για την άσκηση δικαιωμάτων μεταφοράς. Όπως έχουν υποστηρίξει και οι γαλλικές αρχές, η άδεια για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών εξακολουθεί να δίδεται από τα οικεία κράτη μέλη, τα οποία, εφόσον το επιθυμούν, μπορούν να επιβάλλουν κάποια τυπική διαδικασία έγκρισης. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τη φράση «δεν υποχρεούται να επιτρέψει», η οποία χρησιμοποιείται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Ωστόσο, η φράση αυτή σημαίνει επίσης ότι, κατ' αντιδιαστολή, στις συνήθεις περιπτώσεις, δηλαδή όποτε δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής μιας από τις απαγορεύσεις ή τους περιορισμούς που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 2 και 4 και στα άρθρα 4 έως 10 του εν λόγω κανονισμού, τα οικεία κράτη μέλη υποχρεούνται να επιτρέπουν την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς. Στις περιπτώσεις αυτές, η παροχή της άδειας γίνεται αυτόματα και τα κράτη μέλη δεν διαθέτουν καμία διακριτική ευχέρεια.

Ο αυτόματος χαρακτήρας της παροχής της αδείας απορρέει από τη γενική αρχή της ελεύθερης πρόσβασης. Συνάδει με το αιτιολογικό του προαναφερθέντος κανονισμού το οποίο παραπέμπει ρητά στο άρθρο 8 Α της συνθήκης, και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο μιας αγοράς χωρίς εσωτερικά σύνορα, καθώς και στην κατάργηση όλων των περιορισμών όσον αφορά την ανάθεση εκμετάλλευσης και τα δικαιώματα μεταφοράς. Επίσης συνάδει με την ελευθερία καθορισμού των τιμών, η οποία καθιερώθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92, δεδομένου ότι από οικονομική άποψη η κατάργηση κάθε περιορισμού ως προς τις τιμές πρέπει να συνοδεύεται από την άρση των ποσοτικών περιορισμών (πρόσβαση στις αγορές), διαφορετικά υπάρχει κίνδυνος δημιουργίας ανισορροπιών.

Ο αυτόματος χαρακτήρας της παροχής αδείας για την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς δεν εμποδίζει, πάντως, τα κράτη μέλη να επιβάλλουν είτε τους μεταβατικούς περιορισμούς που προβλέπονται από τα άρθρα 3 παράγραφοι 2 και 4 και από το άρθρο 5, είτε τους πάγιους περιορισμούς των άρθρων 4, 6, 8, 9 και 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τους μεταφορείς, πριν από την απόκτηση της άδειας, να υποβάλλουν αίτηση στην οποία να περιέχονται διάφορες πληροφορίες. Ωστόσο, για να μην έρχονται σε αντίθεση με την ελευθερία πρόσβασης στην αγορά που καθιερώνει ο εν λόγω κανονισμός, οι διατυπώσεις αυτές πρέπει να περιορίζονται στο απολύτως ελάχιστο που απαιτείται προκειμένου τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να επιβάλλουν, κατά περίπτωση, τους διάφορους περιορισμούς που αναφέρθηκαν προηγουμένως.

Εξάλλου, σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος θεσπίζει τυπική διαδικασία γνωστοποίησης και έγκρισης, οι προθεσμίες που τάσσονται για την απάντηση στις αιτήσεις χορήγησης αδείας που υποβάλλουν οι εταιρείες πρέπει, για τρεις λόγους, να είναι πολύ σύντομες. Καταρχάς, η ίδια η αρχή της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά, την οποία καθιερώνει το προαναφερθέν άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, προϋποθέτει ότι οι μεταφορείς είναι σε θέση να πληροφορούνται σε σύντομο χρόνο την απάντηση στις αιτήσεις που υποβάλλουν. Κατά δεύτερον, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος των επενδύσεων που συνεπάγεται, ιδίως για τις μικρές εταιρείες, η λειτουργία νέου δρομολογίου, καθίσταται επιτακτική η ελαχιστοποίηση της αβεβαιότητας σχετικά με το θέμα. Κατά τρίτον, η εξέταση των αιτήσεων, η οποία προηγείται της ενδεχόμενης επιβολής διαφόρων προβλεπόμενων από τον εν λόγω κανονισμό μέτρων που περιορίζουν την πρόσβαση στην αγορά, δεν απαιτεί μεγάλο χρονικό διάστημα.

Εξάλλου, προκειμένου να μειωθεί η αβεβαιότητα των αεροπορικών εταιρειών και, ως εκ τούτου, να αποτελεί στο εξής η παροχή δικαιωμάτων τον κανόνα και η άρνηση την εξαίρεση, η σιωπηρή παροχή της άδειας εκμετάλλευσης σε περίπτωση που δεν δίδεται απάντηση εντός της καθορισμένης προθεσμίας πρέπει να συνιστά τον κανόνα. Επιπλέον, κάθε άρνηση πρέπει, αφενός, να περιλαμβάνει ρητά τους πραγματικούς και νομικούς λόγους στους οποίους στηρίζεται, και, αφετέρου, να είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο προσφυγής ενώπιον δικαστηρίου. Στα κράτη μέλη εναπόκειται να εντάξουν σχετικές διατάξεις στην εσωτερική τους νομοθεσία.

Προκειμένου για τους διαθέσιμους χρόνους, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η παραχώρησή τους, η οποία διέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου [1], αποτελεί νομικό ζήτημα διαφορετικό από τη χορήγηση δικαιωμάτων μεταφοράς, η οποία διέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Συνεπώς, η αίτηση για την άσκηση δικαιωμάτων μεταφοράς, την οποία υποβάλλει μια εταιρεία, δεν είναι δυνατό να απορρίπτεται με την αιτιολογία ότι η εταιρεία αυτή δεν θα ήταν σε θέση να αποκτήσει τους διαθέσιμους χρόνους που απαιτούνται για την εκτέλεση της γραμμής για το οποίο υποβάλλεται η αίτηση. Η γνώση του κατά πόσον μία εταιρεία έχει λάβει τους απαιτούμενους διαθέσιμους χρόνους είναι, επομένως, άνευ σημασίας και οι σχετικές πληροφορίες δεν πρέπει να ζητούνται από τις εταιρείες.

Αντίστοιχα, το γεγονός ότι ένας μεταφορέας κατέχει ή έλαβε τους διαθέσιμους χρόνους που απαιτούνται για την εκμετάλλευση μιας γραμμής δεν ισοδυναμεί με άδεια για την άσκηση δικαιωμάτων μεταφοράς στη συγκεκριμένη γραμμή, εκτός βεβαίως αν το συγκεκριμένο κράτος μέλος δεν απαιτεί καμιά ιδιαίτερη διατύπωση για την απόκτηση των δικαιωμάτων μεταφοράς. Συνεπώς, είναι απορριπτέο το επιχείρημα της εταιρείας Viva Air, σύμφωνα με το οποίο η παραχώρηση των διαθέσιμων χρόνων στον αερολιμένα CDG που είχε ζητήσει ισοδυναμεί με άδεια εκ μέρους των γαλλικών αρχών.

Τέλος, η Επιτροπή τονίζει ότι, αντίθετα με την ισχύουσα γαλλική νομοθεσία, οι διατυπώσεις που απαιτούνται από ένα κράτος μέλος στο πλαίσιο της εξέτασης αίτησης για παροχή δικαιωμάτων μεταφοράς βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να παρεκκλίνουν από τη θεμελιώδη αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, καθώς και από την αρχή της ομοιόμορφης εφαρμογής τους, τόσο για τους μεταφορείς των οποίων η άδεια έχει εκδοθεί από το εν λόγω κράτος μέλος, όσο και για εκείνους που έλαβαν την άδεια σε άλλο κράτος μέλος.

## VII

Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, «ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να ρυθμίζει, αδιακρίτως εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων».

Η εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων είναι δυνατό να συνεπάγεται παρέκκλιση από τη γενική αρχή της ελεύθερης πρόσβασης στις ενδοκοινοτικές συνδέσεις και τους κοινοτικούς αερολιμένες που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενδεχόμενη αυτή παρέκκλιση, όπως κάθε παρέκκλιση από μια τέτοια αρχή, πρέπει να ερμηνεύεται αυστηρά και να βασίζεται σε κριτήρια διαφανή, αντικειμενικά, που ισχύουν για συγκεκριμένη χρονική περίοδο και δεν εισάγουν διακρίσεις. Στα κράτη μέλη εναπόκειται να παράσχουν σχετικά την απαιτούμενη αιτιολόγηση.

[1] ΕΕ αριθ. L 14 της 22. 1. 1993, σ. 1.

Η Επιτροπή θεωρεί, ομοίως, ότι το περιεχόμενο του προαναφερθέντος άρθρου 8 παράγραφος 1 συνεπάγεται τον ορισμό διαφανών κανόνων κανονιστικού, δηλαδή απρόσωπου και γενικού, χαρακτήρα. Για το λόγο αυτό, επιβάλλεται η δημοσίευση της σχετικής νομοθεσίας. Πράγματι, μόνον η δημοσίευση είναι ικανή να καλύψει την ανάγκη της διαφάνειας, καθιστώντας σαφή για τους τρίτους τα αίτια και τις αρχές της ακολουθούμενης πολιτικής αερολιμένων. Θα επέτρεπε εξάλλου, σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες να προσδιορίζουν εκ των προτέρων, με ελάχιστο περιθώριο αβεβαιότητας, τον αερολιμένα που αντιστοιχεί στην εκάστοτε σύνδεση, σύμφωνα με την επιδιωκόμενη από την κοινοτική νομοθεσία ελευθερία των μεταφορέων.

Εν προκειμένω, είναι βέβαιο ότι οι γαλλικοί κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας στο εσωτερικό του συστήματος των αερολιμένων του Παρισιού, και ειδικότερα ο κανόνας που έχει εφαρμοσθεί έναντι της εταιρείας Viva Air, δεν έχουν δημοσιευτεί. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι εν λόγω κανόνες δεν ήταν εφαρμόσιμοι. Επιπλέον, σύμφωνα με το γαλλικό δίκαιο, καμία αδημοσίευτη κανονιστική πράξη δεν μπορεί να επικληθεί έναντι των διοικουμένων. Συνεπώς, δεν μπορεί να αποτελέσει ούτε τη βάση ατομικής απόφασης η οποία απευθύνεται στους τελευταίους.

Το γεγονός ότι η άρνηση αποφασίστηκε στις 28 Δεκεμβρίου 1992, δηλαδή πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 την 1η Ιανουαρίου 1993, δεν μπορεί να μεταβάλει την προαναφερόμενη θεώρηση δεδομένου ότι, αφενός, το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2343/90 του Συμβουλίου [1] που ίσχυε στο παρελθόν προέβλεπε ήδη παρόμοιες διατάξεις, και, αφετέρου, η απόφαση αυτή εξακολούθησε να παράγει τα αποτελέσματά της μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1992.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, τα οποία προκύπτουν, εξάλλου, από τις απαντήσεις που παρασχέθηκαν στις 11 Μαρτίου 1993 και αναλύονται ανωτέρω, η πολιτική που ασκούν οι γαλλικές αρχές από δεκαπενταετίας και ιδιαίτερα από πενταετίας συνίσταται στην ενθάρρυνση της ανάπτυξης του αερολιμένα CDG, ο οποίος προορίζεται να καταστεί η κύρια πύλη εισόδου στην ευρωπαϊκή ήπειρο της εναέριας κυκλοφορίας και σημαντικός κόμβος ανταποκρίσεων. Οι προοπτικές υλικοτεχνικής ανάπτυξης του εν λόγω αερολιμένα είναι, πράγματι, σημαντικές σε σύγκριση με εκείνες άλλων ευρωπαϊκών αερολιμένων. Το Μάρτιο 1993, η ικανότητα του αερολιμένα CDG αυξήθηκε περαιτέρω με την έναρξη της λειτουργίας του τερματικού σταθμού CDG 2C.

Όσον αφορά την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένων, η ανωτέρω πολιτική εφαρμόστηκε με τη σταδιακή μεταφορά προς τον αερολιμένα CDG των δραστηριοτήτων εταιρειών που μέχρι εκείνη τη στιγμή λειτουργούσαν στο Orly. Έτσι, τον Οκτώβριο 1980, μετά την έναρξη της λειτουργίας του αεροσταθμού CDG 2, οι γαλλικές αρχές αποφάσισαν τη μεταφορά στον αεροσταθμό CDG 1 των ξένων εταιρειών και ειδικότερα των κοινοτικών εταιρειών, που λειτουργούσαν στον τερματικό σταθμό Orly-Ouest. Προκύπτει αναγκαστικά η διαπίστωση ότι η άρνηση των γαλλικών αρχών να επιτρέψουν στην εταιρεία Viva Air να εκμεταλλεύεται τη γραμμή Μαδρίτη-Παρίσι (CDG) αντιβαίνει στην πάγια πολιτική αερολιμένων που ακολουθούν οι αρχές αυτές.

Η εν λόγω άρνηση στηρίζεται στον κανόνα βάσει του οποίου οι γαλλική κυβέρνηση δεν επιτρέπει σε αεροπορική εταιρεία να εκτελεί το ίδιο διεθνές δρομολόγιο μεσαίας απόστασης ταυτοχρόνως προς τους αερολιμένες Orly και CDG του Παρισιού. Διερωτάται κανείς κατά πόσον είναι σκόπιμος ο περιορισμός της εφαρμογής του εν λόγω κανόνα στις διεθνείς πτήσεις μεσαίων αποστάσεων και η εξαίρεση των εσωτερικών πτήσεων και των διεθνών πτήσεων μεγάλων αποστάσεων. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η διαφοροποίηση αυτή απορρέει από το διαφορετικό χαρακτήρα των υπό εξέταση αγορών.

Όσον αφορά, κατά πρώτον, τις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι μόνο ο γαλλικός εθνικός αερομεταφορέας εκμεταλλεύεται διεθνή γραμμή μεγάλης απόστασης (Παρίσι-Νέα Υόρκη), με παράλληλες αναχωρήσεις από τους δύο αερολιμένες του Orly και CDG και με συχνότητα ανάλογη εκείνης πολλών ενδοκοινοτικών γραμμών.

Δεύτερον, προκειμένου περί των πτήσεων μεσαίων αποστάσεων, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί ως έχουν τις εξηγήσεις των γαλλικών αρχών, σύμφωνα με τις οποίες οι διεθνείς ενδοκοινοτικές πτήσεις, αντίθετα από τις εσωτερικές γαλλικές πτήσεις, δεν θα μπορούσαν να εκτελούνται από την ίδια εταιρεία εκ παραλλήλου και από τους δύο αερολιμένες (Orly και CDG) λόγω του μικρότερου ανταγωνισμού που αντιμετωπίζουν από τα χερσαία μέσα, της μικρότερης συχνότητας των δρομολογίων και της ύπαρξης περισσότερων ανταγωνιστικών εταιρειών. Καταρχάς, μια τόσο γενική και απόλυτη διάκριση μεταξύ εσωτερικών και διεθνών ενδοκοινοτικών πτήσεων αντιβαίνει ως εκ της φύσεώς της στην εγκαθίδρυση μιας μεγάλης κοινοτικής αγοράς. Κατά δεύτερον, διάφορες γαλλικές πτήσεις εσωτερικού, και όχι οι λιγότερο σημαντικές, υφίστανται περιορισμένο ανταγωνισμό εκ μέρους των χερσαίων μέσων ενώ, αντίθετα, ασκείται ανταγωνισμός σε σημαντικές διεθνείς ενδοκοινοτικές πτήσεις που αναχωρούν από το Παρίσι. Κατά τρίτον, η διαφορά της συχνότητας των πτήσεων δεν είναι τέτοια που να δικαιολογεί τη διαφορετική μεταχείριση, ενώ υπενθυμίζεται ότι η σύνδεση Παρίσι-Λονδίνο αποτελεί, από πλευράς κυκλοφορίας, τη σημαντικότερη ενδοκοινοτική γραμμή. Τέλος, οι εσωτερικές γαλλικές πτήσεις είναι ομοίως ανοιχτές στον ανταγωνισμό από την 1η Ιανουαρίου 1993, δηλαδή από την έναρξη ισχύος των κοινοτικών διατάξεων των σχετικών με την εγκαθίδρυση εσωτερικής αγοράς στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Εν πάση περιπτώσει, κι αν ακόμη υποτεθεί ότι οι υπό εξέταση κανόνες κατανομής της κυκλοφορίας συνάδουν με τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, στο πλαίσιο της εφαρμογής του εν λόγω κανόνα, η εταιρεία Viva Air πρέπει να θεωρείται ότι είναι ξεχωριστή από την εταιρεία Iberia. Πράγματι, ο κοινοτικός αερομεταφορέας ορίζεται απλώς από τις διατάξεις του άρθρου 2 στοιχείο β) του εν λόγω κανονισμού ως κάτοχος αδείας εκμετάλλευσης που χορηγείται από κράτος μέλος δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 χωρίς να γίνεται μνεία των θεμάτων ελέγχου. Ωστόσο, παρότι και οι δύο εταιρείες ανήκουν αναμφισβήτητα στον ίδιο όμιλο, η Viva Air συνεστήθη πολύ

[1] ΕΕ αριθ. L 217 της 11. 8. 1990, σ. 8.

πριν υποβληθεί η επίδικη αίτηση για την παραχώρηση δικαιωμάτων μεταφοράς, και διαθέτει όχι μόνον τη δική της άδεια εκμετάλλευσης, αλλά επίσης δικό της προσωπικό, δική της εμπορική ταυτότητα και δικό της στόλο. Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές δεν ισχυρίστηκαν και η Επιτροπή δεν διαπίστωσε ότι υπήρξε κατάχρηση ή απάτη εκ μέρους της εταιρείας Viva Air ή του ομίλου Iberia.

Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι γαλλικές αρχές εφάρμοσαν εν προκειμένω εσφαλμένα τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Επομένως, κακώς αρνήθηκαν στην εταιρεία Viva Air την άδεια άσκησης δικαιωμάτων μεταφοράς στη γραμμή Μαδρίτη-Παρίσι (CDG) από τις 2 Ιανουαρίου 1993. Υπ' αυτές τις συνθήκες και σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού πρέπει να αποφασιστεί ότι οι γαλλικές αρχές δεν δικαιούνται να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν το εν λόγω μέτρο, χωρίς να απαιτείται να εξεταστεί το βάσιμο των υπόλοιπων επιχειρημάτων που επικαλέστηκε η εταιρεία Viva Air αναφερόμενη στο μεροληπτικό χαρακτήρα του υπό εξέταση μέτρου, και, ιδίως, στο γεγονός ότι η εταιρεία Euraleir, η οποία εκμεταλλεύεται την απευθείας γραμμή Μαδρίτη-Παρίσι (Orly), τελεί στην πραγματικότητα υπό τον έλεγχο της εταιρείας Air France η οποία εκμεταλλεύεται η ίδια τη γραμμή Μαδρίτη-Παρίσι (CDG),

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η Γαλλία δεν μπορεί πλέον να εφαρμόζει την απόφαση της 28ης Δεκεμβρίου 1992, με την οποία αρνήθηκε στην εταιρεία Viva Air την άδεια άσκησης δικαιωμάτων μεταφοράς στη γραμμή Παρίσι (CDG)-Μαδρίτη με το αιτιολογικό ότι μια αεροπορική εταιρεία δεν επιτρέπεται να εκτελεί την ίδια διεθνή γραμμή μεσαίας απόστασης ταυτόχρονα από τους αερολιμένες Orly και CDG του Παρισιού.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία και κοινοποιείται στην εταιρεία Viva Air, το Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 28 Μαΐου 1993.

*Για την Επιτροπή*

Abel MATUTES

*Μέλος της Επιτροπής*