YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

9 päivänä heinäkuuta 2002 *

Asiassa C-181/00,

jonka Supremo Tribunal Administrativo (Portugali) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Flightline Ltd

vastaan

Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações ja

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

ennakkoratkaisun yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston

* Oikeudenkäyntikieli: portugali.

asetuksen (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8) 3 artiklan 2 kohdan ja 4 artiklan 1 kohdan a ja d alakohdan ja osakepääoman korotuksesta, luoton takauksista ja voimassa olevasta verovapaudesta lentoyhtiö TAP:n hyväksi 6 päivänä heinäkuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/698/EY (EYVL L 279, s. 29) 1 artiklan e alakohdan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja F. Macken (esittelevä tuomari) sekä tuomarit C. Gulmann, R. Schintgen, V. Skouris ja J. N. Cunha Rodríguez,

julkisasiamies: S. Alber,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Flightline Ltd, edustajanaan advogado J. L. Mota de Campos,

— Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP), edustajanaan advogado J. N. Barata,

— Portugalin hallitus, asiamiehinään L. Fernandes ja A. Pato,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Afonso, M. Huttunen ja D. Triantafyllou,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Flightline Ltd:n, Transportes Aéreos Portugueses SA:n (TAP), Portugalin hallituksen ja komission 5.7.2001 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 27.9.2001 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Supremo Tribunal Administrativo on esittänyt 13.4.2000 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 15.5.2000, EY 234 artiklan

nojalla kolme ennakkoratkaisukysymystä yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8; jäljempänä asetus) 3 artiklan 2 kohdan ja 4 artiklan 1 kohdan a ja d alakohdan ja osakepääoman korotuksesta, luoton takauksista ja voimassa olevasta verovapaudesta lentoyhtiö TAP:n hyväksi 6 päivänä heinäkuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/698/EY (EYVL L 279, s. 29) 1 artiklan e alakohdan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty asiassa, jonka asianosaisina ovat toisaalta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautunut yhtiö Flightline Ltd (jäljempänä Flightline) ja toisaalta Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações (liikenne- ja viestintäasioiden valtiosihteeri; jäljempänä liikenneasioiden valtiosihteeri) ja Transportes Aéreos Portugueses SA (jäljempänä TAP) ja joka koskee sitä, että liikenneasioiden valtiosihteeri on evännyt Flightlinelta oikeuden liikennöidä tiettyjä lentoliikenteen reittejä Portugalissa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt ja päätös 94/698/EY

3 Kuten asetuksen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenee, "on tärkeää luoda lentoliikennepolitiikka 31 päivään joulukuuta 1992 mennessä sisämarkkinoiden toteuttamiseksi asteittain".

4 Asetuksen 1 artiklan 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Kreikan saarilla ja Azoreiden autonomisen alueen muodostavilla Atlantin saarilla sijaitsevat lentoasemat eivät 30 päivään kesäkuuta 1993 asti kuulu tämän

asetuksen soveltamisalaan. Jollei neuvosto komission ehdotuksesta toisin päätä, tämä poikkeus on voimassa vielä viisi vuotta sen jälkeen, ja sen voimassaoloaikaa voidaan tämän jälkeenkin jatkaa vielä viideksi vuodeksi."

s Asetuksen 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Jollei tässä asetuksessa toisin säädetä, jäsenvaltioiden on sallittava yhteisössä toimivien lentoliikenteen harjoittajien käyttää liikenneoikeuksia yhteisön sisäisillä reiteillä.

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiota ei 1 päivään huhtikuuta 1997 asti voida vaatia sallimaan, että toiselta jäsenvaltiolta toimiluvan saaneet yhteisön lentoliikenteen harjoittajat käyttävät kabotaasiliikenneoikeuksiaan sen alueella paitsi silloin kun

i) liikenneoikeuksia käytetään lentoliikenteessä, joka jatkaa lentoliikenteen harjoittajan rekisteröintivaltiosta lähtevää lentoliikennettä tai edeltää tähän valtioon suuntautuvaa lentoliikennettä ja jonka aikataulu on laadittu tätä tarkoitusta varten,

ii) lentoliikenteen harjoittaja käyttää kabotaasiliikenteessä enintään 50 prosenttia kapasiteetista, jota se tiettynä kautena käyttää siinä lentoliikenteessä, jota jatkavaa tai edeltävää liikennettä kabotaasiliikenne on."

6 Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan a ja d alakohdassa säädetään seuraavaa:

"a) Neuvoteltuaan muiden asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja annettuaan tästä tiedon komissiolle ja kyseistä reittiä liikennöiville lentoliikenteen harjoittajille jäsenvaltio voi alueellaan asettaa julkisen palvelun velvoitteen syrjäistä tai kehitysaluetta palvelevalle lentoasemalle suuntautuvalle säännölliselle lentoliikenteelle tai alueelliselle lentoasemalle suuntautuvalle vähäliikenteiselle reitille, jos näitä reittejä pidetään ehdottoman välttämättöminä lentoaseman sijaintialueen taloudelliselle kehitykselle, sikäli kuin tämä on tarpeen sen varmistamiseksi, että säännöllinen lentoliikenne tuolla reitillä on riittävää ja täyttää sellaiset jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja hintoja koskevat vaatimukset, joita liikenteenharjoittaja ei täyttäisi, jos saisi ajatella yksinomaan kaupallisia etujaan. Komissio julkaisee tämän julkisen palvelun velvoitteen Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

— —

d) Jos yksikään lentoliikenteen harjoittaja ei ole aloittanut tai ole aloittamassa säännöllistä lentoliikennettä tietyllä reitillä tälle reitille asetetun julkisten palvelujen velvoitteen mukaisesti, kyseinen jäsenvaltio saa rajoittaa tälle reitille pääsyn vain yhteen lentoliikenteen harjoittajaan enintään kolmen vuoden ajaksi, minkä jälkeen tilannetta tarkastellaan uudelleen. Yhteisössä toimivalle lentoliikenteen harjoittajalle, jolla on lupa harjoittaa kyseistä lentoliikennettä, myönnetään julkisen tarjouskilpailun perusteella oikeus harjoittaa tällaista liikennettä yhdellä tai useammalla reitillä. Tarjouspyyntö on julkaistava Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä, ja tarjousten viimeinen jättämispäivä saa olla aikaisintaan kuukauden kuluttua ilmoituksen julkaisemispäivästä. Lentoliikenteen harjoittajien tekemät tarjoukset on toimitettava viipymättä tiedoksi muille asianomaisille jäsenvaltioille ja komissiolle."

7 Portugalin tasavalta ilmoitti 26.1.1994 päivätyllä kirjeellä komissiolle EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan (josta on tullut EY 88 artiklan 3 kohta) mukaisesti hankkeesta myöntää TAP:lle rakenneuudistukseen liittyvää tukea.

8 Päätöksellä 94/698/EY kyseinen tuki todettiin yhteismarkkinoille soveltuvaksi, kunhan useat edellytykset täyttyisivät. Kyseisen päätöksen 1 artiklan e alakohdassa todetaan yksi näistä edellytyksistä eli se, että "Portugali täyttää sitoumuksensa soveltaa asetuksen N:o 2408/92 4 artiklaa viimeistään 1.1.1996 lähtien Atlantin saarilla (Madeira ja Azorit) ja julkaisee julkisen palvelun velvoitteen asianomaisilla lentoreiteillä VIII luvun 3 kohdan mukaisesti".

9 Päätöksen 94/698/EY perustelujen VIII luvun 3 kohdan kuudennesta alakohdasta ilmenee erityisesti, että "Portugali on erityisesti

— vahvistanut, että syöttölentoliikenteen vapauttaminen yhteisön lentokenttien ja Azoreiden välillä asetuksen N:o 2408/92 mukaisesti sisältää kaikki palvelut, eli myös lentopaikat ja yhdensuuntaiset tilauslennot. Nämä palvelut siis sallitaan, vaikka Azorit jätetään vielä asetuksen N:o 2408/92 soveltamisalan ulkopuolelle

— vahvistanut tavoitteensa ja valmiutensa järjestää vuonna 1995 asetuksen N:o 2408/92 4 artiklan mukaisesti julkinen tarjouskilpailu Portugalin manneralueen ja Madeiran tai Azoreiden välisistä reiteistä. Lisäksi Portugali aikoo ilmoittaa komissiolle vuoden 1995 ensimmäisellä puoliskolla yksityiskohdat kyseisillä reiteillä asetetusta julkisen palvelun velvoitteesta, jotta

se voidaan julkaista Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä. Komissio haluaa tässä yhteydessä muistuttaa jälleen siitä, että asetuksen N:o 2408/92 4 artiklan mukaiset julkisen palvelun velvoitteet on julkaistava erikseen Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä. Mikäli julkaisemisen jälkeen yksikään eurooppalainen lentoliikenteen harjoittaja ei ilmoita olevansa valmis vastaamaan julkisen palvelun velvoitteesta, oikeutta liikennöidä yhtä tai useampaa näistä reiteistä tarjotaan julkisella tarjouspyynnöllä kaikille eurooppalaisille lentoliikenteen harjoittajille, joilla on lupa harjoittaa tällaista lentoliikennettä".

10 Samalla kun komissio teki päätöksen 94/698/EY eli 6.7.1994 se teki myös TAP:n Azoreiden ja Madeiran itsehallintoalueille suuntautuvilla reiteillä syntyvien tappioiden korvaamisesta päätöksen 94/666/EY (EYVL L 260, s. 27), jonka 1 artiklassa säädetään, että tukijärjestelmä, jonka tarkoituksena on korvata niitä tappioita, joita TAP:lle aiheutuu sellaisista julkisen palvelun velvoitteista, joita sille asetetaan Madeiran ja Azoreiden itsehallintoalueille suuntautuvilla reiteillä, on yhteismarkkinoille soveltuva 1.1.1996 asti sillä edellytyksellä, että myönnetyn tuen määrä ei ylitä näillä reiteillä kirjattujen tappioiden määrää.

11 Portugalin hallitus päätti päätöksen 94/698/EY mukaisesti asettaa 1.1.1996 alkaen julkisen palvelun velvoitteita yhdeksälle Portugalin mantereen ja Azoreiden ja Madeiran itsehallintoalueiden väliselle sekä kyseisten itsehallintoalueiden väliselle reitille. Näiden velvoitteiden ehdot julkaistiin (EYVL 1995, C 200, s. 3).

12 Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan säännösten mukaisesti julkaistiin tarjouspyyntö, joka koski säännöllisen lentoliikenteen harjoittamista yhdeksällä reitillä, joille oli tällä tavalla asetettu julkisen palvelun velvoitteita (EYVL 1995, C 223, s. 1; jäljempänä tarjouspyyntö).

13 Tarjouspyynnön 8 kohdassa todetaan seuraavaa: "Sopimus tulee voimaan 1.1.1996. Sopimus päättyy 31.12.1998."

14 Tarjouspyynnön 3 kohdassa todetaan, että "tarjouskilpailuun voivat osallistua kaikki lentoliikenteen harjoittajat, joilla on jonkin jäsenvaltion yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaisesti antama voimassa oleva toimilupa ja asianmukainen lentoliikenteen harjoittajan todistus". Kyseisessä kohdassa mainitaan lisäksi, että "koska Portugali kuitenkin soveltaa asetuksen N:o 2408/92 3 artiklan 2 kohdan säännöksiä, ne lentoliikenteen harjoittajat, joilla on jonkin muun jäsenvaltion kuin Portugalin antama toimilupa, voivat 1.4.1997 asti käyttää Portugalin sisäisessä kabotaasiliikenteessä enintään 50 prosenttia kapasiteetista, jota ne tiettynä kautena käyttävät siinä lentoliikenteessä, jota jatkavaa tai edeltävää liikennettä kabotaasiliikenne on".

15 Tarjouspyynnön 11 kohdassa täsmennetään toisaalta, että asetuksen 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti tarjouskilpailu on voimassa sillä edellytyksellä, että yksikään yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, joka voisi saada luvan kyseisen lentoliikenteen harjoittamiseen, ei esitä ennen 1.11.1995 lupapyyntöä yhdelle tai useammalle mainituista reiteistä 1.1.1996 julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti ja saamatta minkäänlaista rahallista korvausta, ja toisaalta, että tarjouspyyntö jää voimaan ainoastaan niiden reittien osalta, joista yksikään lentoliikenteen harjoittaja ei ole esittänyt tarjousta 1.11.1995 mennessä edellä mainittujen edellytysten mukaisesti.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

16 Flightline teki 30.10.1995 tarjouspyynnön 11 kohdassa asetetuin edellytyksin lupapyynnön, joka koski tarjouspyyntömenettelyn kohteena olleista yhdeksästä

lentoreitistä kahdeksan sekä yhden ylimääräisen reitin liikennöimistä ilman rahallista korvausta. Tämä lupapyyntö koski ainoastaan Portugaliin sijoittuvaa toimintaa.

17 Liikenneasioiden valtiosihteeri hylkäsi kyseisen lupapyynnön 22.12.1995. Hän katsoi, että Flightline ei ollut Portugalin tasavallan antaman toimiluvan haltija, joten se saattoi asetuksen 3 artiklan 2 kohdan nojalla harjoittaa 1.4.1997 asti ainoastaan lentoliikennettä, joka jatkaa sellaisesta jäsenvaltiosta, joka on antanut toimiluvan, Portugaliin suuntautuvaa lentoliikennettä tai edeltää tähän valtioon suuntautuvaa lentoliikennettä. Flightline valitti kyseisestä päätöksestä Supremo Tribunal Administrativon ensimmäisen jaoston toiseen jaokseen, joka hylkäsi valituksen.

18 Flightline haki näin ollen muutosta Supremo Tribunal Administrativon täydessä kokoonpanossa istuvalta ensimmäiseltä jaostolta, joka päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat kolme ennakkoratkaisukysymystä:

"1) Jos jäsenvaltio käyttää 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen N:o 2408/92 4 artiklassa säädettyjä oikeuksia ja mahdollisuuksia, edellyttääkö se sitä, että tämän jäsenvaltion on luovuttava saman asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetystä mahdollisuudesta rajoittaa 1.4.1997 asti kabotaasipalveluja koskevaa kilpailua alueellaan, tai johtaako se tällaiseen luopumiseen?

2) Voiko jäsenvaltio edellyttää tarjouskilpailussa, jonka se järjesti vuonna 1995 asetuksen 4 artiklan perusteella säännöllisen lentoliikenteen järjestämiseksi

tietyillä reiteillä kyseisiä reittejä koskevan julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti, että toisessa jäsenvaltiossa toimilupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat täyttävät kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetyt edellytykset?

3) Kun komission päätöksen 94/698/EY 1 artiklan e alakohdassa asetetaan siinä säädetyn tuen hyväksymisen edellytykseksi, että Portugalin tasavalta noudattaa antamaansa sitoumusta soveltaa asetuksen N:o 2408/92 4 artiklaa itsehallintoalueisiin viimeistään 1.1.1996 alkaen ja julkaista kyseisiä reittejä koskevan julkisen palvelun velvoitteen ('VIII luvun 3 kohdan mukaisesti'), merkitseekö tämä sitä, että Portugalin tasavalta ei voi käyttää jäsenvaltioille asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa annettua mahdollisuutta?"

Tutkittavaksi ottaminen

19 TAP ei muodollisesti väitä, että esitetyt kysymykset olisi jätettävä tutkimatta, mutta se katsoo toisaalta, että EY 234 artiklassa ei anneta yhteisöjen tuomioistuimelle toimivaltaa soveltaa oikeutta konkreettisiin tilanteisiin, koska tällainen soveltaminen kuuluu kansallisille tuomioistuimille. Toisaalta TAP epäilee sitä, onko kyseinen ennakkoratkaisupyyntö välttämätön, koska asiaa koskevan yhteisön lainsäädännön sisältö on selvä.

20 Tältä osin on ensinnäkin muistettava, että vaikka yhteisöjen tuomioistuimella ei EY 234 artiklan mukaisessa menettelyssä ole toimivaltaa soveltaa yhteisön oikeuden säännöksiä ja määräyksiä tiettyyn tapaukseen eikä lausua kansallisten säännösten yhteensopivuudesta näiden yhteisön oikeuden säännösten ja mää-

räysten kanssa, se voi kuitenkin esittää kansalliselle tuomioistuimelle kaikki sellaiset yhteisön oikeuden tulkintaan liittyvät seikat, jotka saattavat olla hyödyksi kansalliselle tuomioistuimelle sen arvioidessa yhteisön oikeuden säännösten ja määräysten vaikutuksia (ks. asia 128/88, Di Felice, tuomio 18.4.1989, Kok. 1989, s. 923, 7 kohta).

21 Toiseksi on todettava, että EY 234 artiklan mukaisessa yhteisöjen tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuimien yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen yhteisöjen tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos esitetyt kysymykset koskevat yhteisön oikeuden tulkintaa, yhteisöjen tuomioistuimen on näin ollen lähtökohtaisesti ratkaistava esitetyt kysymykset (ks. mm. asia C-415/93, Bosman, tuomio 15.12.1995, Kok. 1995, s. I-4921, 59 kohta).

22 Ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen kysymyksiin on näin ollen vastattava.

Ensimmäinen kysymys

23 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy, edellyttääkö se, että jäsenvaltio käyttää asetuksen 4 artiklassa säädettyjä oikeuksia ja mahdollisuuksia, sitä, että tämän jäsenvaltion on luovuttava saman asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetystä mahdollisuudesta rajoittaa 1.4.1997 asti kabotaasipalveluja koskevaa kilpailua alueellaan, tai johtaako se tällaiseen luopumiseen.

24 Flightline väittää, että komission hyväksymien TAP:lle myönnettyjen tukien vastapainoksi komissio on asettanut tiettyjä edellytyksiä, kuten tarjouskilpailun

järjestämisen asetuksen 4 artiklan mukaisesti ja julkisen palvelun velvoitteiden ehtojen julkaisemisen. Flightline toteaa, että vaikka Portugalin tasavalta saattoikin asetuksen 3 artiklan nojalla kieltää kabotaasioikeuksien käytön sellaisilta yhteisössä toimivilta lentoliikenteen harjoittajilta, joilla on toisen jäsenvaltion antama toimilupa, komissio on kuitenkin tukien vastapainoksi asettanut velvollisuuden poistaa sellaiset esteet, joilla TAP:tä suojellaan kilpailulta, mukaan lukien kabotaasioikeuksien rajoittaminen.

25 TAP, Portugalin hallitus ja komissio katsovat sitä vastoin, että asetuksen 4 artiklan soveltaminen ei johda siihen, että asetuksen 3 artiklan 2 kohdan säännöksiä jätettäisiin soveltamatta.

26 Ensinnäkin on todettava, että asetuksen 4 artiklan sanamuodosta ei ilmene, että sen soveltaminen johtaisi siihen, että asetuksen 3 artiklan säännöksiä ei sovelleta. Koska 4 artiklan d alakohdassa päinvastoin todetaan, että "yhteisössä toimivalle lentoliikenteen harjoittajalle, jolla on lupa harjoittaa kyseistä lentoliikennettä, myönnetään — — oikeus harjoittaa tällaista liikennettä", kyseinen artikla vaikuttaa siten, että sillä rajoitettiin 1.4.1997 asti kyseisten palvelujen tarjoaminen ainoastaan sellaisiin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka täyttävät asetuksessa ja muun muassa sen 3 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset.

27 Sen asiayhteyden osalta, jossa asetus on annettu, on todettava toisaalta, että yhteisön lainsäätäjä on toteuttaakseen asteittain lentoliikenteen sisämarkkinat hyväksynyt vuosina 1987, 1990 ja 1992 kolme toimenpidesarjaa, joita kutsutaan "paketeiksi", koska ne sisältävät useita säädöksiä.

28 Asetuksen antamiseen asti lentoliikenteen harjoittajan oikeuteen harjoittaa matkustajaliikennettä muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa toimilupa oli annettu, kohdistui toisaalta tiukempia edellytyksiä kuin kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset.

29 Asetuksen tavoitteena on lopuksi sen kymmenennen perustelukappaleen mukaan "ottaa vähitellen käyttöön kabotaasioikeudet yhteisön lentoliikenteen alan kehityksen edistämiseksi" toisaalta helpottamalla 1.4.1997 päättyvän siirtymäkauden aikana edellytyksiä, joilla lentoyhtiö, jolla on toimilupa tietyssä jäsenvaltiossa, voi harjoittaa liikennettä toisessa jäsenvaltiossa, ja toisaalta olemalla asettamatta uusia edellytyksiä kyseisen ajanjakson päättymisen jälkeen.

30 Tämän tavoitteen mukaisesti asetuksen 3 artiklan 2 kohdan tarkoituksena on mahdollistaa se, että jäsenvaltiot mukautuvat mainitun siirtymäkauden aikana kyseiseen vapauttamiseen, jotta päästäisiin tilanteeseen, jossa mille tahansa lentoyhtiölle, jolla on toimilupa jossakin jäsenvaltiossa, voidaan antaa lupa kabotaasiliikenteen harjoittamiseen muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa toimilupa on annettu.

31 Asetuksen 4 artiklalla säännellään sitä vastoin erilaista tilannetta. Kyseisessä artiklassa nimittäin sallitaan kunkin jäsenvaltion asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun siirtymäkauden aikana varmistavan sen, että lentoliikenne tietyillä vähäliikenteisillä reiteillä tai tietyille syrjäistä tai kehitysaluetta palveleville lentoasemille on riittävää noudattaen jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja hintoja koskevia vaatimuksia.

32 Lisäksi on todettava, että kuten komissio on perustellusti todennut, sillä, että jäsenvaltio sovelsi 1.1.1993 — jolloin asetus tuli voimaan — ja 1.4.1997 välisenä aikana asetuksen 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan säännöksiä, oli tehokas vaikutus, vaikka kyseinen jäsenvaltio käytti asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta. Tarjouskilpailun julkistaminen edellisen säännöksen mukaisesti mahdollisti nimittäin välittömästi erilaisten lentoliikenteen harjoitta-

jien, joilla on asianomaisen jäsenvaltion antama toimilupa, asettamisen kilpailutilanteeseen, kun niille tarjottiin mahdollisuutta harjoittaa liikennettä sellaisilla reiteillä, joille oli asetettu julkisen palvelun velvoitteita. Tämän osittaisen vapauttamisen tarkoituksena oli näin ollen mahdollistaa täydellinen vapauttaminen asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun siirtymäkauden päättyessä.

33 Ensimmäiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että asetuksen 4 artiklassa säädettyjen jäsenvaltiolle annettujen oikeuksien ja mahdollisuuksien käyttäminen ei edellytä sitä, että jäsenvaltion pitäisi luopua sille tämän asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa annetusta mahdollisuudesta rajoittaa kabotaasipalveluja koskevaa kilpailua alueellaan 1.4.1997 asti, eikä se johda tällaiseen luopumiseen.

Toinen kysymys

34 Toisella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy, saattoiko jäsenvaltio edellyttää tarjouskilpailussa, jonka se järjesti vuonna 1995 asetuksen 4 artiklan perusteella säännöllisen lentoliikenteen järjestämiseksi tietyillä reiteillä kyseisiä reittejä koskevan julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti, että toisessa jäsenvaltiossa toimilupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat täyttävät kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetyt edellytykset.

35 Tältä osin on ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen todettava, että koska asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistu tarjouskilpailu ei merkitse sitä, että olisi luovuttava mahdollisuudesta rajoittaa

kabotaasioikeuksien antamista kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti, se, että jäsenvaltio edellyttää tällaisen tarjouskilpailun yhteydessä, että lentoliikenteen harjoittajat täyttävät 3 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset, ei myöskään ole yhteisön oikeuden vastaista.

36 On kuitenkin todettava lisäksi, että asetuksen 3 artiklan 2 kohdan vaikutuksia ei voida kyseisen säännöksen sanamuodonkaan takia ulottaa 1.4.1997 jälkeiseen aikaan.

37 Toiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että jäsenvaltio saattoi edellyttää tarjouskilpailussa, jonka se järjesti vuonna 1995 asetuksen 4 artiklan perusteella säännöllisen lentoliikenteen järjestämiseksi tietyillä reiteillä kyseisiä reittejä koskevan julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti, että toisessa jäsenvaltiossa toimilupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat täyttävät kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetyt edellytykset, kunhan kyseisen tarjouskilpailun vaikutukset eivät ulotu 1.4.1997 jälkeiseen aikaan.

Kolmas kysymys

38 Kolmannella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy, onko päätöksen 94/698/EY 1 artiklan e alakohtaa, jossa asetetaan siinä säädetyn tuen hyväksymisen edellytykseksi, että Portugalin tasavalta noudattaa antamaansa sitoumusta

soveltaa asetuksen N:o 2408/92 4 artiklaa viimeistään 1.1.1996 alkaen Madeiran ja Azoreiden itsehallintoalueisiin ja julkaista kyseisiä reittejä koskevan julkisen palvelun velvoitteen ehdot, tulkittava siten, että kyseinen jäsenvaltio ei voi käyttää jäsenvaltioille asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa annettua mahdollisuutta.

39 Aluksi on muistettava, että vaikka asetusta sovelletaan Madeiran itsehallintoalueeseen sen voimaantulosta eli 1.1.1993 alkaen, Azoreiden itsehallintoalue on sitä vastoin asetuksen 1 artiklan 4 kohdan nojalla suljettu asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle 30.6.1993 asti ja tämän jälkeen säädetyn pidennyksen nojalla 30.6.1998 asti.

40 Päätöksen 94/698/EY 1 artiklan e alakohdassa mainitun, Portugalin tasavallan antaman sitoumuksen takia asetuksen 4 artiklaa sovelletaan kuitenkin 1.1.1996 alkaen myös Azoreiden itsehallintoalueeseen.

41 Tältä osin on todettava, että päätöksen 94/698/EY 1 artiklan e alakohdassa ei säädetä siitä, että Portugalin tasavallan on asetuksen 4 artiklan soveltamisen osalta luovuttava kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetystä mahdollisuudesta rajoittaa pääsy asianomaisille reiteille ainoastaan sellaisiin liikenteenharjoittajiin, joilla on toimilupa ja jotka täyttävät viimeksi mainitun säännöksen edellytykset.

42 Kyseisen päätöksen VIII luvun 3 kohdan kuudennesta alakohdasta ilmenee sitä vastoin, että Portugalin tasavalta on sitoutunut järjestämään vuonna 1995 julkisen tarjouskilpailun Portugalin manneralueen ja Madeiran tai Azoreiden

saarten välisistä reiteistä ja että oikeutta harjoittaa näitä palveluja tarjotaan tarjouskilpailussa "kaikille eurooppalaisille lentoliikenteen harjoittajille, joilla on lupa harjoittaa tällaista lentoliikennettä".

43 On todettava, että kyseinen ilmaisu "joilla on lupa harjoittaa tällaista lentoliikennettä" on myös asetuksen 4 artiklan 1 kohdan d alakohdassa ja että sillä ei päätöksen 94/698/EY asiayhteydessä voida katsoa olevan eri merkitystä. Kuten tämän tuomion 26 kohdassa on todettu, Portugalin tasavalta saattoi näin ollen rajoittaa pääsyn tällaisille reiteille ainoastaan sellaisiin liikenteenharjoittajiin, jotka täyttävät mainitun asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetyt edellytykset.

44 Lisäksi on kuitenkin todettava, että koska asetus on ollut sovellettavissa Madeiran itsehallintoalueeseen 1.1.1993 alkaen, kaikilla yhteisössä toimivilla lentoliikenteen harjoittajilla, joilla on jonkin jäsenvaltion antama toimilupa, on 1.4.1997 alkaen kelpoisuus liikennöintiin yhteisön sisäisillä reiteillä kyseiselle alueelle ja kyseiseltä alueelta. Azoreiden itsehallintoalueen osalta kyseiset liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kabotaasiliikennettä 1.7.1998 alkaen.

45 Kolmanteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että päätöksen 94/698/EY 1 artiklan e alakohta, jossa asetetaan siinä tarkoitetun tuen hyväksymisen edellytykseksi, että Portugalin tasavalta noudattaa antamaansa sitoumusta soveltaa asetuksen 4 artiklaa Madeiran ja Azoreiden itsehallintoalueisiin viimeistään 1.1.1996 alkaen ja julkaista kyseisiä reittejä koskevat julkisen palvelun velvoitteet, ei estä kyseistä jäsenvaltiota käyttämästä mainitun asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta.

Oikeudenkäyntikulut

46 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Portugalin hallitukselle ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut Supremo Tribunal Administrativon 13.4.2000 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

1) Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklassa säädettyjen jäsenvaltiolle annettujen oikeuksien ja mahdollisuuksien käyttäminen ei edellytä sitä, että jäsenvaltion pitäisi luopua sille tämän asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa annetusta mahdollisuudesta rajoittaa kabotaasipalveluja koskevaa kilpailua alueellaan 1.4.1997 asti, eikä se johda tällaiseen luopumiseen.

2) Jäsenvaltio saattoi edellyttää tarjouskilpailussa, jonka se järjesti vuonna 1995 asetuksen N:o 2408/92 4 artiklan perusteella reittilentopalvelujen järjestämiseksi tietyillä reiteillä kyseisiä reittejä koskevan julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti, että toisessa jäsenvaltiossa toimilupansa saaneet lentoliikenteen harjoittajat täyttävät kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädetyt edellytykset, kunhan kyseisen tarjouskilpailun vaikutukset eivät ulotu 1.4.1997 jälkeiseen aikaan.

3) Osakepääoman korotuksesta, luoton takauksista ja voimassa olevasta verovapaudesta lentoyhtiö TAP:n hyväksi 6 päivänä heinäkuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/698/EY 1 artiklan e alakohta, jossa asetetaan siinä tarkoitetun tuen hyväksymisen edellytykseksi, että Portugalin tasavalta noudattaa antamaansa sitoumusta soveltaa asetuksen N:o 2408/92 4 artiklaa Madeiran ja Azoreiden itsehallintoalueisiin viimeistään 1.1.1996 alkaen ja julkaista kyseisiä reittejä koskevat julkisen palvelun velvoitteet, ei estä kyseistä jäsenvaltiota käyttämästä mainitun asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa säädettyä mahdollisuutta.

Macken Gulmann Schintgen

Skouris Cunha Rodrigues

Julistettiin Luxemburgissa 9 päivänä heinäkuuta 2002.

R. Grass F. Macken

kirjaaja kuudennen jaoston puheenjohtaja