# ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 26ης Οκτωβρίου 1994 *

Στην υπόθεση C-174/94 R,

**Γαλλική Δημοκρατία,** εκπροσωπούμενη από την E. Belliard, αναπληρωτή διευθυντή της Διευθύνσεως Νομικών Υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, την C. de Salins, υποδιευθύντρια της ίδιας Διευθύνσεως, και τον H. Renié, πρώτο αναπληρωτή γραμματέα της Διευθύνσεως αυτής, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία της Γαλλίας, 9, boulevard Prince Henri,

αιτούσα,

κατά

**Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,** εκπροσωπούμενης από τους R. Wägenbaur, κύριο νομικό σύμβουλο, και L. Gussetti, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Γ. Κρεμλή, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση αναστολής εκτελέσεως της αποφάσεως 94/291/ΕΚ της Επιτροπής [που κοινοποιήθηκε με αριθμό εγγράφου C(94) 637 τελικό], της 27ης Απριλίου 1994, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου [υπόθεση VII/AMA/IV/93 — ΤΑΤ — Παρίσι (Orly)-Μασσαλία και Παρίσι (Orly)-Τουλούζη, ΕΕ L 127, σ. 32],

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

εκδίδει την ακόλουθη

**Διάταξη**

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 22 Ιουνίου 1994, η Γαλλική Δημοκρατία άσκησε, δυνάμει του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί από το Δικαστήριο να κηρύξει άκυρη και χωρίς έννομο αποτέλεσμα την απόφαση 94/291/ΕΚ της Επιτροπής [που κοινοποιήθηκε με αριθμό εγγράφου C(94) 637 τελικό], της 27ης Απριλίου 1994, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου [υπόθεση VII/AMA/IV/93 — ΤΑΤ — Παρίσι (Orly)-Μασσαλία και Παρίσι (Orly)-Τουλούζη, ΕΕ L 127, σ. 32], για τον λόγο ότι δεν τηρήθηκαν τα δικαιώματα άμυνας και ότι η εν λόγω απόφαση ενέχει κατάχρηση εξουσίας και αντιβαίνει προς τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 8, στο εξής: κανονισμός).

2 Με χωριστό δικόγραφο, που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 21 Σεπτεμβρίου 1994, η Γαλλική Δημοκρατία υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 185 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας του

Δικαστηρίου, αίτηση αναστολής εκτελέσεως της ως άνω αποφάσεως της Επιτροπής (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), μέχρις ότου εκδοθεί η απόφαση του Δικαστηρίου.

3 Η Επιτροπή κατέθεσε στις 6 Οκτωβρίου 1994 τις έγγραφες παρατηρήσεις της επί της αιτήσεως λήψεως ασφαλιστικών μέτρων.

4 Οι διάδικοι παρέσχον προφορικώς ορισμένες εξηγήσεις στις 19 Οκτωβρίου 1994.

5 Είναι σκόπιμο να υπομνηστεί με συντομία το ιστορικό της διαφοράς.

6 Η εταιρία TAT European Airlines (στο εξής: TAT), η έδρα της οποίας βρίσκεται στην Tours (Γαλλία), υπέβαλε στη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Κοινωφελούς Υποδομής, Μεταφορών και Τουρισμού της Γαλλίας αίτηση εκμεταλλεύσεως της γραμμής Παρίσι (Orly)-Τουλούζη και της γραμμής Παρίσι (Orly)-Μασσαλία, με την αίτησή της δε αυτή παρέπεμπε στον κανονισμό.

7 Ο Γενικός Διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας απέρριψε την αίτηση αυτή με έγγραφο της 21ης Ιουλίου 1993. Η απόρριψη στηρίχθηκε στο άρθρο 5 του κανονισμού, το οποίο ορίζει τα εξής: «Σε εσωτερικά δρομολόγια για τα οποία, κατά τη στιγμή της έναρξης ισχύος του κανονισμού αυτού, έχει παραχωρηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης με βάση νόμο ή σύμβαση και στα οποία δεν μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα η επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών, το δικαίωμα αυτό μπορεί να συνεχίσει να ισχύει μέχρι τη λήξη του ή για τρία έτη, ανάλογα με το ποια ημερομηνία θα προηγηθεί.»

8 Με το έγγραφο αυτό οι γαλλικές αρχές επισήμαναν στην TAT ότι η διάταξη αυτή επέτρεπε τη διατήρηση της κατ' αποκλειστικότητα εκμεταλλεύσεως που είχε παραχωρηθεί, με σύμβαση της 5ης Ιουλίου 1985, στην εταιρία Air Inter, η οποία αποτελούσε από τότε μέλος του ομίλου Air France.

9 Στις 28 Σεπτεμβρίου 1993 η TAT υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή. Προς στήριξη της καταγγελίας της, η TAT ισχυρίστηκε, πρώτον, ότι συνέτρεχε παράβαση των άρθρων 3, στοιχείο στ', 86 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ και ότι δεν είχε τηρηθεί η συμφωνία που είχε συναφθεί στις 30 Οκτωβρίου 1990 μεταξύ της Επιτροπής, της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της εταιρίας Air France, προκειμένου να επιτραπεί η πολλαπλή ανάθεση — δηλαδή ο ανταγωνισμός — σε οκτώ γραμμές, μεταξύ των οποίων και οι γραμμές Παρίσι-Τουλούζη και Παρίσι-Μασσαλία. Επικουρικώς, η TAT επικαλέστηκε την παράβαση των διατάξεων του κανονισμού. Δεύτερον, η TAT ζήτησε από την Επιτροπή, βάσει του άρθρου 175 της Συνθήκης ΕΟΚ, να διαπιστώσει τις παραβάσεις αυτές και να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την άρση τους.

10 Με την καταγγελία της η TAT ανέπτυσσε, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα επιχειρήματα. Πρώτον, το μονοπώλιο του ομίλου Air France στις γραμμές Παρίσι (Orly)-Μασσαλία και Παρίσι (Orly)-Τουλούζη έπρεπε να έχει παύσει από την 1η Μαρτίου 1992, όπως προβλεπόταν στο σημείο 1. 1. 1. της προαναφερθείσας συμφωνίας της 30ής Οκτωβρίου 1990. Δεύτερον, το άρθρο 5 του κανονισμού δεν ισχύει για τις γραμμές αυτές, διότι η Air Inter δεν έχει την κατ' αποκλειστικότητα εκμετάλλευση των γραμμών Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη, αφού η TAT εξυπηρετεί τις ίδιες ακριβώς γραμμές από τον αερολιμένα Charles de Gaulle. Τέλος, η δυσμενής μεταχείριση της TAT δεν συμβιβάζεται με το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού, κατά το οποίο ο κανονισμός αυτός «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».

11 Ο πίνακας όμως των συστημάτων αερολιμένων που περιλαμβάνεται στο παράρτημα II του κανονισμού αναφέρει, όσον αφορά συγκεκριμένα τη Γαλλία, το εξής: «Παρίσι-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget».

12 Με έγγραφο της 13ης Οκτωβρίου 1993 προς τον Γενικό Διευθυντή της Γενικής Διευθύνσεως Μεταφορών της Επιτροπής (στο εξής: ΓΔ VII), η TAT συμπλήρωσε τα επιχειρήματά της και ζήτησε από την Επιτροπή να εκδώσει απόφαση βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού. Η διάταξη αυτή ορίζει τα εξής: «Ύστερα από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 και αποφασίζει, εντός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 11, κατά πόσον το κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει το μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.»

13 Με έγγραφο της 20ής Οκτωβρίου 1993, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής (στο εξής: ΓΔ IV) διαβίβασε στις γαλλικές αρχές και στην εταιρία Air France αντίγραφο της καταγγελίας της TAT και τους ζήτησε να διατυπώσουν ενδεχομένως τις παρατηρήσεις τους. Στο έγγραφο αυτό δεν είχε επισυναφθεί η συμπληρωματική καταγγελία της TAT.

14 Με έγγραφο της 22ας Οκτωβρίου 1993, ο Γενικός Διευθυντής της ΓΔ VII πληροφόρησε επίσης τις γαλλικές αρχές ότι είχε υποβληθεί καταγγελία από την TAT, χωρίς πάντως να τους διαβιβάσει αντίγραφο της καταγγελίας αυτής. Επιπλέον, τους γνωστοποίησε ότι εκ πρώτης όψεως θεωρούσε ότι τα επιχειρήματα της TAT ήταν βάσιμα.

15 Σε απάντηση των εγγράφων αυτών, οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν, με έγγραφο της 21ης Δεκεμβρίου 1993, τις παρατηρήσεις τους επί του περιεχομένου της καταγγελίας της TAT. Οι αρχές αυτές υποστήριξαν ότι το άρθρο 5 του κανονισμού είχε εν προκειμένω εφαρμογή, καθόσον η πολλαπλή ανάθεση που έπρεπε να επιτραπεί σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση της 30ής Οκτωβρίου 1990 αφορούσε, εκτός της γραμμής της Νίκαιας, μόνο τα δρομολόγια από και προς τον αερολιμένα Charles de Gaulle, οπότε η εταιρία Air Inter είχε διατηρήσει το αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως των γραμμών αυτών από και προς τον αερολιμένα του Orly.

16 Με έγγραφο της 21ης Ιανουαρίου 1994 ο Γενικός Διευθυντής της ΓΔ VII πληροφόρησε τις γαλλικές αρχές ότι η TAT είχε υποβάλει συμπληρωματική καταγγελία και υπενθύμισε ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού παρέχει στην Επιτροπή αυτοτελή εξουσία εκδόσεως αποφάσεων.

17 Σε απάντηση του εγγράφου αυτού οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή στις 16 Φεβρουαρίου 1994 υπόμνημα με το οποίο εξέθεταν συνοπτικά την άποψή τους.

18 Κατόπιν της ανταλλαγής των εγγράφων αυτών, συνήλθε στις 28 Φεβρουαρίου 1994 η συμβουλευτική επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 11 του κανονισμού. Κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής αυτής, οι αντιπροσωπείες των κρατών μελών είχαν την ευκαιρία να διατυπώσουν την άποψή τους επί του σχεδίου αποφάσεως βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού, σχεδίου που τους είχε αποστείλει η Επιτροπή στις 10 Φεβρουαρίου 1994. Με τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής διαπιστώνονται τα εξής: «Η πλειοψηφία των παρόντων μελών εκφράζει την ακόλουθη γνώμη: από τα στοιχεία που διαθέτει η Επιτροπή προκύπτει ότι η εκ μέρους της Γαλλίας εσφαλμένη εφαρμογή του άρθρου 5 δημιούργησε δυσμενείς διακρίσεις. Η πλειοψηφία των μελών πάντως τάχθηκε κατά της εκδόσεως αποφάσεως βάσει του άρθρου 8 του κανονισμού 2408/92.»

19 Στις 17 Μαρτίου 1994 η Γαλλική Κυβέρνηση απηύθυνε στην Επιτροπή νέο υπόμνημα, με το οποίο της υπενθύμιζε τις παρατηρήσεις που είχε διατυπώσει η γαλλική αντιπροσωπεία κατά τη συνεδρίαση της συμβουλευτικής επιτροπής.

20 Τέλος, κατόπιν αιτήσεως της Γαλλικής Κυβερνήσεως, ο Διευθυντής Νομικών Υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών συνάντησε στις 30 Μαρτίου 1994 τον Γενικό Διευθυντή της Νομικής Υπηρεσίας της Επιτροπής, προκειμένου να συζητήσει μαζί του όχι μόνο σχετικά με την καταγγελία αυτή, αλλά και σχετικά με την καταγγελία της TAT που αφορούσε τη γραμμή Παρίσι (Orly)-Λονδίνο.

21 Στις 27 Απριλίου 1994 η Επιτροπή εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία ορίζει τα εξής:

*«Άρθρο 1*

Η Γαλλία δεν μπορεί πλέον να αρνείται σε κοινοτικούς αερομεταφορείς την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων στα δρομολόγια Παρίσι (Orly)-Μασσαλία και Παρίσι (Orly)-Τουλούζη με το αιτιολογικό ότι οι γαλλικές αρχές κάνουν χρήση, στα δρομολόγια αυτά, των διατάξεων του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία. Κοινοποιείται στην TAT European Airlines, στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα κράτη μέλη και στα Βασίλεια της Νορβηγίας και της Σουηδίας.

*Άρθρο 3*

Η Γαλλία έχει την υποχρέωση να εκτελέσει την παρούσα απόφαση το αργότερο μέχρι τις 27 Οκτωβρίου 1994.»

22 Όπως προκύπτει από τη «νομική θεμελίωση» της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η απόφαση αυτή «δεν αντίκειται καταρχήν στη διατήρηση αποκλειστικής

παραχώρησης υπέρ της εταιρίας Air Inter για τα δρομολόγια που πληρούν τους όρους του άρθρου 5», σκοπός του οποίου είναι, σύμφωνα με την ερμηνεία της Επιτροπής, να εξασφαλιστούν «η συνέχεια και η νομιμότητα ικανοποιητικών υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ δύο σημείων (πόλεων ή περιοχών) στο εσωτερικό ενός και του αυτού κράτους μέλους».

23 Στο τμήμα αυτό της αποφάσεως υπενθυμίζεται επίσης ότι οι διατάξεις του κανονισμού, «και ιδίως οι διατάξεις του άρθρου 4 σχετικά με την επιβολή υποχρέωσης για παροχή δημόσιας υπηρεσίας, καθιστούν δυνατή τη διασφάλιση της συνέχειας των υπηρεσιών στο σύνολο των εσωτερικών δικτύων των κρατών μελών και την επίτευξη των στόχων» μιας χωροταξικής πολιτικής.

24 Κατά το άρθρο 185 της Συνθήκης, το Δικαστήριο μπορεί, αν κρίνει ότι επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως της προσβαλλομένης πράξεως.

25 Κατά το άρθρο 83, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, προϋπόθεση για την έκδοση, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, Διατάξεως για την αναστολή εκτελέσεως της προσβαλλομένης πράξεως είναι η ύπαρξη περιστατικών από τα οποία προκύπτει το επείγον της υποθέσεως, καθώς και πραγματικών και νομικών ισχυρισμών που να δικαιολογούν εκ πρώτης όψεως τη λήψη του αιτούμενου μέτρου (fumus boni juris).

26 Κατά πάγια νομολογία (βλ., μεταξύ άλλων, τη Διάταξη της 29ης Ιουνίου 1993, C-280/93 R, Γερμανία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1993, σ. I-3667, σκέψη 22), ο

επείγων χαρακτήρας των μέτρων για τα οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 83, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την ανάγκη εκδόσεως προσωρινής αποφάσεως προς αποφυγή της προκλήσεως σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας λόγω της άμεσης εφαρμογής του μέτρου κατά του οποίου στρέφεται η κύρια προσφυγή.

27 Όσον αφορά το επείγον της υποθέσεως, η Γαλλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται, πρώτον, ότι η οργάνωση των εναέριων μεταφορών στηρίζεται σ' ένα σύστημα αντισταθμίσεως μεταξύ αποδοτικών δρομολογίων και μη αποδοτικών δρομολογίων. Το δικαίωμα αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως των επίμαχων δρομολογίων, το οποίο έχει παραχωρηθεί στην Air Inter, δικαιολογείται από την υποχρέωση που υπέχει η εταιρία αυτή να εκμεταλλεύεται ορισμένα μη αποδοτικά δρομολόγια εκτελώντας τακτικές πτήσεις και προβλέποντας ναύλους που να μην είναι απαγορευτικοί, ώστε να συμβάλλει στην επίτευξη ορισμένων χωροταξικών σκοπών. Η Γαλλική Κυβέρνηση φρονεί ότι, αν επιτρεπόταν στις εν λόγω δύο γραμμές ο ανταγωνισμός, το μερίδιο αγοράς των νέων επιχειρηματιών θα έφθανε, μετά από ένα έτος, τουλάχιστον το 35 %. Κατόπιν αυτού η Air Inter θα αναγκαζόταν να παύσει να εξυπηρετεί τις μη αποδοτικές γραμμές. Είναι αλήθεια ότι στο Γαλλικό Κοινοβούλιο έχει κατατεθεί νομοσχέδιο για την καταβολή αποζημιώσεων, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού, στους αερομεταφορείς που εξυπηρετούν μη αποδοτικές γραμμές. Το σύστημα όμως αυτό δεν μπορεί να λειτουργήσει πριν δημιουργηθεί ένα ταμείο αντισταθμιστικών αποζημιώσεων που να διαθέτει τα αναγκαία κονδύλια, πράγμα που προβλέπεται να γίνει κατά τα τέλη του 1995. Η Γαλλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται συνεπώς ότι δεν είναι σε θέση να καθιερώσει, εντός ολίγων ημερών, ένα εναλλακτικό σύστημα που να είναι σύμφωνο προς το κοινοτικό δίκαιο, αν ληφθούν ιδίως υπόψη οι προθεσμίες που προβλέπει το άρθρο 4 του κανονισμού. Κατά τη Γαλλική Κυβέρνηση, αν η προσβαλλόμενη απόφαση εφαρμοζόταν αμέσως, θα υφίσταντο σοβαρή ζημία η οργάνωση των γαλλικών εναέριων μεταφορών και η χωροταξική πολιτική.

28 Η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει, δεύτερον, ότι, εφόσον επιτραπεί ο ανταγωνισμός στις δύο επίμαχες γραμμές, η προσφυγή στην κύρια δίκη δεν θα έχει πλέον αντικείμενο, αφού η μεταβατική περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο

5 του κανονισμού λήγει την 1η Ιανουαρίου 1996. Σε περίπτωση που η απόφαση που θα εκδοθεί επί της ουσίας είναι ευνοϊκή για τη Γαλλική Κυβέρνηση, δεν θα μπορούν να αρθούν τα αποτελέσματα του ανοίγματος των επίμαχων γραμμών στον ανταγωνισμό, το οποίο επιβάλλεται από την προσβαλλόμενη απόφαση. Η ζημία θα είναι συνεπώς ανεπανόρθωτη.

29 Η Επιτροπή αμφισβητεί το επείγον της υποθέσεως, το οποίο θα οφειλόταν στο γεγονός ότι η ζημία που θα προξενούσε η εκ μέρους του Δικαστηρίου απόρριψη της αιτήσεως αναστολής εκτελέσεως θα ήταν ανεπανόρθωτη για τον λόγο ότι η επί της ουσίας απόφαση θα εκδοθεί ουσιαστικά κατά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπει το άρθρο 5 του κανονισμού.

30 Κατά την Επιτροπή, πρώτον, το σύστημα εσωτερικής αντισταθμίσεως της εταιρίας Air Inter δεν λειτουργεί με τον τρόπο που περιγράφει η Γαλλική Κυβέρνηση και δεν μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει λόγων αναγόμενων στη χωροταξία. Συγκεκριμένα, αφενός η σχέση μεταξύ της σπουδαιότητας των γραμμών και της αποδοτικότητάς τους δεν είναι αποδεδειγμένη, αφού η Air Inter εμφανίζει ζημία σε ορισμένες σημαντικές γραμμές και πραγματοποιεί κέρδη σε ορισμένες γραμμές ήσσονος σημασίας. Αφετέρου, ζημία στην Air Inter δεν προκαλούν τα ήσσονος σημασίας περιφερειακά δρομολόγια, τα οποία θεωρούνται ζωτικά για λόγους αναγόμενους στη χωροταξία, αλλά το διεθνές δίκτυό της, οι πτήσεις προς τον αερολιμένα Charles de Gaulle και οι γραμμές στις οποίες η Air Inter υφίσταται τον ανταγωνισμό του TGV (σιδηροδρόμου μεγάλης ταχύτητας).

31 Δεύτερον, ακόμη και αν υποτεθεί ότι εντός της Air Inter πραγματοποιείται αντιστάθμιση υπέρ των ήσσονος σημασίας περιφερειακών δρομολογίων, η ύπαρξη των δρομολογίων αυτών δεν απειλείται από την κατάργηση του εν λόγω μονοπωλίου, αφού άλλοι αερομεταφορείς, το κόστος εκμεταλλεύσεως των οποίων είναι χαμηλότερο απ' ό, τι της Air Inter, είναι πιθανό να αναλάβουν την εξυπηρέτηση των περιφερειακών δρομολογίων που ενδεχομένως θα εγκαταλειφθούν.

32 Καταρχάς επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η ζημία που ενδέχεται να υποστεί η Air Inter λόγω της εφαρμογής της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν μπορεί να θεωρηθεί βέβαιη.

33 Συναφώς, η Επιτροπή, στηριζόμενη σε απόρρητα στοιχεία, την ακρίβεια των οποίων δεν αμφισβήτησε η Γαλλική Κυβέρνηση, διατύπωσε ορισμένες προβλέψεις σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς, οι οποίες είναι αντίθετες από τις προβλέψεις της Γαλλικής Κυβερνήσεως και των οποίων η επαλήθευση δεν φαίνεται να είναι λιγότερο πιθανή.

34 Στη συνέχεια πρέπει να τονιστεί ότι, ακόμη κι αν υποτεθεί ότι επαληθεύονται οι προβλέψεις της Γαλλικής Κυβερνήσεως σχετικά με τη ζημία της Air Inter, ο κίνδυνος εγκαταλείψεως ορισμένων ελλειματικών περιφερειακών γραμμών που εκμεταλλεύεται η Air Inter είναι απλώς και μόνο υποθετικός και η επέλευσή του εξαρτάται από πολλούς αστάθμητους παράγοντες.

35 Τέλος, ακόμη και αν υποτεθεί ότι ο υποθετικός αυτός κίνδυνος γίνεται πραγματικότητα, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι η απόφαση εγκαταλείψεως των δρομολογίων αυτών θα ληφθεί και θα εφαρμοστεί τόσο απρόβλεπτα, ώστε οι γαλλικές αρχές δεν θα έχουν καμία δυνατότητα να λάβουν τα κατά την κρίση τους αναγκαία μέτρα για τη συνέχιση των δρομολογίων, είτε καλώντας άλλες αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες θα έκριναν την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών εμπορικώς συμφέρουσα, να αναλάβουν τη συνέχιση των δρομολογίων αυτών, είτε επιβάλλοντας ορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών, βάσει του άρθρου 4 του κανονισμού.

36 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η ζημία την οποία επικαλείται η Γαλλική Κυβέρνηση δεν έχει αποδειχθεί.

37 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί η αίτηση αναστολής εκτελέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί εάν οι ισχυρισμοί της Γαλλικής Κυβερνήσεως δικαιολογούν εκ πρώτης όψεως τη λήψη του αιτούμενου μέτρου.

Για τους λόγους αυτούς,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

διατάσσει:

**1) Απορρίπτει την αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων.**

**2) Επιφυλάσσεται ως προς τα δικαστικά έξοδα.**

Λουξεμβούργο, 26 Οκτωβρίου 1994.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias