ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (δεύτερο πενταμελές τμήμα) της 19ης Ιουνίου 1997 *

Στην υπόθεση Τ-260/94,

Air Inter SA, εταιρία γαλλικού δικαίου, με έδρα το Paray Vieille Poste (Γαλλία), εκπροσωπουμένη από τον Jean-Pierre Spitzer, δικηγόρο Παρισιού, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Aloyse May, 31, Grand-rue,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένης από τους Rolf Wägenbaur, κύριο νομικό σύμβουλο, και Lucio Gussetti, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

υποστηριζομένης από την

TAT European Airlines, εκπροσωπουμένη από τον Antoine Winckler, δικηγόρο Παρισιού, και τον Romano Subiotto, solicitor, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο το δικηγορικό γραφείο των δικηγόρων Elvinger και Hoss, 2, place Winston Churchill,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

και το

Ηνωμένο Βασίλειο Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενο από τους John E. Collins, του Treasury Solicitor's Department, και Richard Plender, QC, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία του Ηνωμένου Βασιλείου, 14, boulevard Roosevelt,

παρεμβαίνοντες,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση ακυρώσεως του άρθρου 1 της αποφάσεως 94/291/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Απριλίου 1994, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου [υπόθεση VII/AMA/IV/93 — TAT — Παρίσι (Ορλύ)-Μασσαλία και Παρίσι (Ορλύ)-Τουλούζη] (ΕΕ L 127, σ. 32),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(δεύτερο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους C. W. Bellamy, Πρόεδρο, C. P. Briët και A. Καλογερόπουλο, δικαστές,

γραμματέας: J. Palacio González, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 13ης Νοεμβρίου 1996,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Νομικό πλαίσιο

1 Προκειμένου να καθιερωθεί προοδευτικώς η εσωτερική αγορά των εναέριων μεταφορών, ο κοινοτικός νομοθέτης θέσπισε, κατά τα έτη 1987, 1990 και 1992, τρεις σειρές μέτρων, καλούμενες «πακέτα» λόγω του ότι συγκεντρώνουν πολλά κείμενα. Το τρίτο «πακέτο», θεσπισθέν στις 23 Ιουλίου 1992, αποτελείται από πέντε κανονισμούς που αποσκοπούν στην εξασφάλιση, αφενός, της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών εναέριων μεταφορών και, αφετέρου, της εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί του ανταγωνισμού στον εν λόγω τομέα.

2 Μεταξύ των πέντε αυτών κανονισμών περιλαμβάνεται ο κανονισμός (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 2408/92 ή κανονισμός), ο οποίος άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993, δυνάμει του άρθρου του 16.

3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού θέτει την αρχή ότι: «με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού, το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια».

4 Το άρθρο 5 έχει ως 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.»

5 Το άρθρο 8 ορίζει:

«1. 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.

2. Η άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών υπόκειται σε δημοσιευμένους κοινοτικούς, εθνικούς, περιφερειακούς ή τοπικούς λειτουργικούς κανονές όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης αερολιμένα.

3. 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 πόσο το κράτος μέλος μπορεί να εξακολουθήσει να εφαρμόζει το μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη.

4. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής ενώπιον του Συμβουλίου μέσα σε προθεσμία ενός μηνός. Το Συμβούλιο μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει, με ειδική πλειοψηφία, διαφορετική απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός.

(...)»

6 Σύμφωνα με τις συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 2, στοιχείο ιγ', και του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού, τα «συστήματα αερολιμένων» που προβλέπονται από το άρθρο 8, παράγραφος 1, περιλαμβάνουν ιδίως, όσον αφορά τη Γαλλία, τα «Paris-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget».

7 Κατά το άρθρο 11 του κανονισμού, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επικουρείται από συμβουλευτική επιτροπή που αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από τον αντιπρόσωπο της Επιτροπής.

8 Το άρθρο 12 προβλέπει ότι, προς εκπλήρωση των καθηκόντων που της έχουν ανατεθεί με τον κανονισμό, η Επιτροπή μπορεί να συλλέξει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τους οικείους αερομεταφορείς.

Το ιστορικό της διαφοράς

Η διοικητική διαδικασία

9 Με έγγραφο της 21ης Ιουνίου 1993, η εταιρία TAT European Airlines (στο εξής: TAT), με έδρα το Tours (Γαλλία), ζήτησε από τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής

Αεροπορίας, του Υπουργείου Κοινωφελούς Υποδομής, Μεταφορών και Τουρισμού της Γαλλίας, άδεια εκμεταλλεύσεως των δρομολογίων Παρίσι (Ορλύ)-Τουλούζη και Παρίσι (Ορλύ)-Μασσαλία αναφερόμενη, με την αίτησή της, στον κανονισμό.

10 Με έγγραφο της 21ης Ιουλίου 1993, ο Γενικός Διευθυντής Πολιτικής Αεροπορίας απέρριψε την αίτηση αυτή στηριζόμενος στο άρθρο 5 του κανονισμού. Με το έγγραφό του, επισήμανε στην TAT ότι, κατ' εφαρμογή της διατάξεως αυτής, οι γαλλικές αρχές μπορούσαν να διατηρήσουν το αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως που είχαν παραχωρήσει στην Air Inter με σύμβαση της 5ης Ιουλίου 1985, υπογραφείσα από το γαλλικό δημόσιο και την εν λόγω εταιρία (στο εξής: σύμβαση του 1985). Την εποχή εκείνη η εταιρία Air France, της οποίας το κεφάλαιο κατείχε κατά το 99 % και πλέον το γαλλικό δημόσιο, κατείχε άνω του 70 % του κεφαλαίου της Air Inter.

11 Στις 28 Σεπτεμβρίου 1993, η TAT υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή, με την οποία επικαλέστηκε παράβαση των άρθρων 3, στοιχείο στ', 86 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ, καθώς και τη μη τήρηση μιας συμφωνίας συναφθείσας στις 30 Οκτωβρίου 1990 μεταξύ της Επιτροπής, της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της εταιρίας Air France (στο εξής: συμφωνία του 1990) προκειμένου να καταστεί ελεύθερος ο ανταγωνισμός, ιδίως, στις γραμμές Παρίσι-Τουλούζη και Παρίσι-Μασσαλία. Επικουρικώς, η TAT επικαλέστηκε την παράβαση των διατάξεων του κανονισμού. Υποστήριξε ότι το μονοπώλιο του ομίλου Air France στα δρομολόγια Παρίσι (Ορλύ)-Μασσαλία και Παρίσι (Ορλύ)-Τουλούζη έπρεπε να έχει παύσει από την 1η Μαρτίου 1992, όπως αυτό είχε προβλεφθεί με τη συμφωνία του 1990. Εξάλλου, το άρθρο 5 του κανονισμού δεν είχε εφαρμογή διότι η Air Inter δεν είχε την κατ' αποκλειστικότητα εκμετάλλευση των δύο δρομολογίων, δεδομένου ότι η TAT εξυπηρετούσε τις ίδιες ακριβώς γραμμές από το αεροδρόμιο Roissy-Charles de Gaulle (στο εξής: CDG). Τέλος, η δυσμενής μεταχείριση της TAT δεν συμβιβαζόταν προς τις διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού.

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 σχετικά με τα άρθρα 5 και 8, παράγραφος 1, του κανονισμού και ζήτησε από την Επιτροπή να εκδώσει απόφαση βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού.

13 Με έγγραφο της 20ής Οκτωβρίου 1993, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής (στο εξής: ΓΔ IV) διαβίβασε αντίγραφο της καταγγελίας της TAT στις γαλλικές αρχές και στην εταιρία Air France, προκειμένου αυτές να διατυπώσουν τις ενδεχόμενες παρατηρήσεις τους. Το συμπληρωματικό έγγραφο σχετικά με την καταγγελία της TAT δεν είχε επισυναφθεί στο έγγραφο αυτό.

14 Με έγγραφο της 22ας Οκτωβρίου 1993, ο Γενικός Διευθυντής της ΓΔ VII ενημέρωσε επίσης τις γαλλικές αρχές για την υποβολή καταγγελίας εκ μέρους της TAT, χωρίς εντούτοις να τους διαβιβάσει αντίγραφο της καταγγελίας αυτής. Επιπλέον, τους γνωστοποίησε ότι, εκ πρώτης όψεως, θεωρούσε βάσιμα τα αναπτυχθέντα από την TAT επιχειρήματα.

15 Η Επιτροπή δεν απέστειλε στην Air Inter ούτε την καταγγελία ούτε το συμπληρωματικό της καταγγελίας έγγραφο.

16 Σε απάντηση, οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν ταχυδρομικώς, στις 21 Δεκεμβρίου 1993 — προς τον Γενικό Γραμματέα της Επιτροπής και, σε αντίγραφο, προς τις ΓΔ IV και VII — τις παρατηρήσεις τους επί της καταγγελίας της TAT. Υποστήριξαν ότι το άρθρο 5 του κανονισμού είχε εφαρμογή, δεδομένου ότι η ελευθέρωση του ανταγωνισμού που προέβλεπε η συμφωνία του 1990 αφορούσε μόνο, εκτός της γραμμής της Νίκαιας, τα δρομολόγια από και προς το αεροδρόμιο CDG, οπότε η Air Inter είχε διατηρήσει το αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως των δρομολογίων αυτών από και προς το αεροδρόμιο του Ορλύ. Η απάντηση δεν περιείχε καμία μνεία του άρθρου 8 του κανονισμού.

17 Με έγγραφο της 21ης Ιανουαρίου 1994, ο Γενικός Διευθυντής της ΓΔ VII ενημέρωσε τις γαλλικές αρχές για την κατάθεση εκ μέρους της TAT συμπληρωματικού της καταγγελίας εγγράφου και υπενθύμισε ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού παρέχει στην Επιτροπή αυτοτελή αποφασιστική εξουσία.

18 Σε απάντηση στο έγγραφο αυτό, οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή, στις 16 Φεβρουαρίου 1994, υπόμνημα με το οποίο εξέθεταν συνοπτικά την άποψή τους.

19 Μετά την ανταλλαγή των εγγράφων αυτών, συνήλθε στις 28 Φεβρουαρίου 1994 η συμβουλευτική επιτροπή του άρθρου 11 του κανονισμού. Κατά τη διάρκεια της συνεδριάσεως αυτής, οι αντιπροσωπείες των κρατών μελών εξέθεσαν την άποψή τους επί του σχεδίου αποφάσεως βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού, το οποίο τους είχε αποστείλει η Επιτροπή στις 10 Φεβρουαρίου 1994.

20 Η γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής διατυπώθηκε ως εξής:

«Η πλειοψηφία των παρόντων μελών διατυπώνει την ακόλουθη γνώμη: βάσει των στοιχείων που διαθέτει η επιτροπή, φαίνεται ότι η εσφαλμένη εφαρμογή του άρθρου 5 εκ μέρους της Γαλλίας δημιούργησε δυσμενείς διακρίσεις. Η πλειοψηφία των μελών εντούτοις τάχθηκε κατά της λήψεως αποφάσεως βάσει του άρθρου 8 του κανονισμού.»

21 Στις 4 Μαρτίου 1994, μια αντιπροσωπεία υπό τη διεύθυνση του προϊσταμένου του γραφείου του επιτρόπου που είναι επιφορτισμένος με τον τομέα των μεταφορών δέχθηκε αντιπροσωπεία της Air Inter για να συζητήσουν τις ενδεχόμενες επιπτώσεις αποφάσεως της Επιτροπής, ενόψει της ληφθείσας από αυτήν θέσεως, ως προς το μέλλον της Air Inter στην κοινοτική αγορά. Μετά τη συνάντηση ακολούθησε υπόμνημα της Air Inter, υπογεγραμμένο από τον βοηθό γενικό διευθυντή, με ημερομηνία 7 Μαρτίου 1994, το οποίο περιγράφει «την κατάσταση της Air Inter την παραμονή των αποφάσεων της Επιτροπής στις υποθέσεις TAT». Τέλος, με έγγραφο της 15ης Μαρτίου 1994 προς τον Πρόεδρο της Επιτροπής, οι έμμισθοι διαχειριστές της Air Inter (συμμετέχοντας στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας) εξέφρασαν την ανησυχία τους σχετικά με το μέλλον της Air Inter στο πλαίσιο της ελευθερώσεως των εσωτερικών αερομεταφορών και ειδικότερα της καθιερώσεως του ανταγωνισμού στις πιο αποδοτικές γραμμές του γαλλικού δικτύου.

22 Στις 17 Μαρτίου 1994, η Γαλλική Κυβέρνηση απηύθυνε στην Επιτροπή νέο υπόμνημα, υπενθυμίζοντας τις παρατηρήσεις της γαλλικής αντιπροσωπείας κατά τη συνεδρίαση της συμβουλευτικής επιτροπής, ιδίως, ως προς τα άρθρα 5 και 8 του κανονισμού, ως προς το άρθρο 90 της Συνθήκης ΕΚ, καθώς και ως προς τη σύμβαση του 1985 και τη συμφωνία του 1990.

23 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 για να συζητήσει μαζί του σχετικά με την καταγγελία της ΤΑΤ.

24 Στις 12 Απριλίου 1994, ο επιφορτισμένος με τον τομέα των μεταφορών επίτροπος συνάντησε τον Γάλλο Πρωθυπουργό για να συζητήσουν τα διάφορα ζητήματα σχετικά με τις γαλλικές εναέριες μεταφορές και, ιδίως, σχετικά με την κατανομή της κυκλοφορίας στο παρισινό σύστημα αερολιμένων.

Η προσβαλλομένη απόφαση

25 Στις 27 Απριλίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/291/ΕΚ, 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, στο εξής: απόφαση 94/291 ή προσβαλλομένη απόφαση), οι διατάξεις της οποίας έχουν ως 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) 2408/92.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία (...).

Άρθρο 3

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

26 Στην αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δηλώνει κατ' αρχάς ότι, όσον αφορά την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων που ανήκουν στο ίδιο σύστημα αερολιμένων, διαθέτει τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί από τις διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού. Όσον αφορά, κυρίως, την καταγγελία που υπέβαλε η TAT, η Επιτροπή κρίνει αναγκαίο να κάνει χρήση των εξουσιών της. Πράγματι, το μέτρο με το οποίο οι γαλλικές αρχές αρνούνται στους κοινοτικούς μεταφορείς, και ειδικότερα στην TAT, την άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών στα δρομολόγια Παρίσι (Ορλύ)-Μασσαλία και Παρίσι (Ορλύ)-Τουλούζη έχει ως αποτέλεσμα επιφέρουσα διακρίσεις κατανομή της κυκλοφορίας, προς όφελος μόνο της εταιρίας Air Inter, στο εσωτερικό του παρισινού συστήματος αερολιμένων.

27 Η Επιτροπή εκθέτει στη συνέχεια ότι η διατήρηση του αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως της Air Inter συνιστά εσφαλμένη εφαρμογή εκ μέρους των γαλλικών αρχών του άρθρου 5 του κανονισμού. Το άρθρο αυτό αποσκοπεί στην εξασφάλιση της απρόσκοπτης και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφοράς μεταξύ δύο σημείων (πόλεων ή περιοχών) που βρίσκονται στο εσωτερικό ενός και του αυτού κράτους μέλους. Μια αποκλειστικότητα μπορεί να διατηρηθεί μόνο αν δεν υπάρχει άλλη δυνατότητα μεταβάσεως με επαρκή και απρόσκοπτο τρόπο από μια πόλη σε άλλη πόλη με τρένο, με λεωφορείο ή με αεροπλάνο, σε περίπτωση μη απευθείας πτήσεως ή υπάρξεως αερολιμένα υποκαταστάσεως. Συνεπώς, η αποκλειστικότητα σε ένα δρομολόγιο που καταλήγει σε ένα σύστημα αερολιμένων έχει νόημα μόνον εφόσον εφαρμόζεται σε όλους τους αερολιμένες του συστήματος αυτού.

28 Η Επιτροπή προσθέτει ότι, επιπλέον, η ίδια η σύμβαση του 1985 ορίζει τα δρομολόγια που χορηγήθηκαν κατ' αποκλειστικότητα στην Air Inter ως δρομολόγια από σημείο σε σημείο και όχι από αερολιμένα σε αερολιμένα, χωρίς καθόλου να αναφέρει τους διαφόρους αερολιμένες του παρισινού συστήματος. Υπό τις συνθήκες αυτές, επιτρέποντας στην TAT να εκμεταλλεύεται τα δρομολόγια Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη, με σημείο αναχωρήσεως και αφίξεως τον αερολιμένα CDG από την 1η Μαρτίου 1992, οι γαλλικές αρχές έθεσαν τέρμα στην αποκλειστικότητα την οποία απέλαυε η εταιρία Air Inter. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Air Inter δεν διέθετε, κατά την έναρξη της ισχύος του κανονισμού, αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως ως προς τα εν λόγω δρομολόγια. Όσον αφορά το δρομολόγιο Παρίσι-Μασσαλία, η σύμβαση του 1985 είχε ρητά επιτρέψει στην εταιρία Air Afrique να εκμεταλλεύεται το δρομολόγιο αυτό ανταγωνιστικά με την Air Inter. Ως προς το δρομολόγιο Παρίσι-Τουλούζη (και επικουρικώς ως προς το δρομολόγιο Παρίσι-Μασσαλία), από τη συμφωνία του 1990 προκύπτει ότι η αποκλειστικότητα την οποία απολάμβανε η Air Inter ως προς το δρομολόγιο αυτό είχε λήξει το αργότερο την 1η Μαρτίου 1992.

29 Επικουρικώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως είναι θεωρητικώς δυνατή για τις τακτικές πτήσεις μεταξύ του αερολιμένα του Ορλύ, αφενός, και της Μασσαλίας και της Τουλούζης, αφετέρου, το άρθρο 5 δεν μπορεί να εφαρμοστεί εν προκειμένω. Πράγματι, υπάρχουν μορφές μεταφορών, εκτός των αερογραμμών αυτών, που μπορούν να εξασφαλίσουν επαρκή και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών: οι απευθείας πτήσεις που υφίστανται μεταξύ Παρισιού (CDG) και, αντιστοίχως, Μασσαλίας και Τουλούζης.

30 Η Επιτροπή τονίζει ότι οι επιπτώσεις της εν λόγω δυσμενούς διακρίσεως είναι σημαντικές. Ο αερολιμένας του Ορλύ συγκεντρώνει την προτίμηση του κοινού και απορροφά το 85 έως 90 % της εσωτερικής γαλλικής κυκλοφορίας από και προς το Παρίσι. Επιπλέον, η εκμετάλλευση των δρομολογίων Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη είναι δαπανηρότερη από τον αερολιμένα CDG απ' ό,τι από τον αερολιμένα Ορλύ, εν μέρει για γεωγραφικούς λόγους.

31 Η Επιτροπή παραδέχεται τέλος ότι η απόφασή της ενέχει τον κίνδυνο να προκαλέσει σοβαρές επιπτώσεις στη διάρθρωση και την οργάνωση των εν λόγω γραμμών, για τον λόγο δε αυτό θεωρεί σκόπιμο να προβλεφθεί προθεσμία προσαρμογής λήγουσα το αργότερο στις 27 Οκτωβρίου 1994.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

32 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 12 Ιουλίου 1994, η Air Inter άσκησε την παρούσα προσφυγή.

33 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 12 Ιουνίου 1994, η Γαλλική Δημοκρατία είχε επίσης ασκήσει προσφυγή με την οποία ζητούσε να κηρυχθεί άκυρη η προσβαλλομένη απόφαση. Η προσφυγή αυτή πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου με αύξοντα αριθμό C-174/94. Με διάταξη επί της αιτήσεως για τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων, της 26ης Οκτωβρίου 1994, C-174/94 R, Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1994, σ. I-5229), ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου απέρριψε την αίτηση της Γαλλικής Δημοκρατίας με την οποία ζητούσε την αναστολή εκτελέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως.

34 Με διάταξη της 28ης Οκτωβρίου 1994, το Πρωτοδικείο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 47, τρίτο εδάφιο, δεύτερη πρόταση, του Οργανισμού (ΕΚ) του Δικαστηρίου, απεκδύθη της αρμοδιότητάς του ως προς την παρούσα υπόθεση T-260/94, ώστε να αποφανθεί το Δικαστήριο επί του αιτήματος ακυρώσεως, το οποίο επίσης αποτελούσε αντικείμενο της προσφυγής που άσκησε η Γαλλική Δημοκρατία στο πλαίσιο της υποθέσεως C-174/94. Η διάταξη με την οποία το Πρωτοδικείο απεκδύθη της αρμοδιότητάς του πρωτοκολλήθηκε στο Δικαστήριο με αύξοντα αριθμό C-301/94.

35 Με διατάξεις της 19ης Ιανουαρίου και της 8ης Φεβρουαρίου 1995, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου επέτρεψε στο Ηνωμένο Βασίλειο και την TAT να παρέμβουν προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής στο πλαίσιο της υποθέσεως C-301/94. Ορισμένα εμπιστευτικά έγγραφα επιδόθηκαν στους παρεμβαίνοντες υπό μορφή μη απορρήτου εγγράφου που προσκόμισαν οι κύριοι διάδικοι.

36 Το Δικαστήριο αποφάσισε την έναρξη της προφορικής διαδικασίας στην υπόθεση C-301/94 χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Η έκθεση ακροατηρίου κοινοποιήθηκε στους διαδίκους.

37 Στη συνέχεια, η Γαλλική Δημοκρατία, εκτιμώντας ότι δεν είχε πλέον έννομο συμφέρον για την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως, παραιτήθηκε από την προσφυγή της στην υπόθεση C-174/94. Κατά συνέπεια, με διάταξη της 19ης Μαρτίου 1996, η υπόθεση C-174/94 διαγράφηκε από το πρωτόκολλο του Δικαστηρίου. Το Δικαστήριο, με διάταξη της 14ης Μαΐου 1996, παρέπεμψε την υπόθεση C-301/94 στο Πρωτοδικείο, επιφυλάχθηκε δε ως προς τα δικαστικά έξοδα.

38 Επομένως, η παρούσα διαδικασία στην υπόθεση Τ-260/94 άρχισε εκ νέου ενώπιον του Πρωτοδικείου, το οποίο έλαβε ορισμένα μέτρα οργανώσεως της διαδικασίας. Η προφορική διαδικασία εξελίχθηκε κυρίως με βάση την ήδη διανεμηθείσα έκθεση ακροατηρίου στην υπόθεση C-301/94.

39 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 13ης Νοεμβρίου 1996 ενώπιον του Πρωτοδικείου, συγκειμένου από τους C. W. Bellamy, πρόεδρο, H. Kirschner, C. P. Briët, A. Καλογερόπουλο και A. Potocki, δικαστές.

40 Λόγω του θανάτου του δικαστή H. Kirschner, στις 6 Φεβρουαρίου 1997, στη διάσκεψη για την έκδοση αποφάσεως συμμετείχαν οι τρεις δικαστές των οποίων την υπογραφή φέρει η παρούσα απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 32, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας.

41 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει το άρθρο 1 της αποφάσεως 94/291·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

42 Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

43 Η ΤΑΤ ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων εκείνων στα οποία υποβλήθηκε η ΤΑΤ.

44 Το Ηνωμένο Βασίλειο ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων εκείνων στα οποία υποβλήθηκε το Ηνωμένο Βασίλειο.

Επί της ουσίας

45 Προς στήριξη της προσφυγής της, η προσφεύγουσα επικαλείται πολλούς λόγους, βάλλοντας τόσο κατά της εξωτερικής όσο και κατά της εσωτερικής νομιμότητας της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ως προς την εξωτερική νομιμότητα, προσάπτει στην Επιτροπή, κυρίως, ότι προσέβαλε τα δικαιώματά της άμυνας και, επικουρικώς, ότι παραβίασε την αρχή της αντιμωλίας και την αρχή της καλής πίστεως έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας. Ως προς την εσωτερική νομιμότητα, αιτιάται την Επιτροπή, κυρίως, ότι χρησιμοποίησε καταχρηστικώς την προβλεπομένη από το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού διαδικασία και, επικουρικώς, ότι παρέβη το άρθρο του 5. Επίσης επικουρικώς, επικαλείται παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, καθώς και παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας. Τέλος, όλως επικουρικώς, ισχυρίζεται ότι η άρνηση προσβάσεως στις δύο εν λόγω γραμμές, την οποία αντέταξαν οι γαλλικές αρχές στην ΤΑΤ, δεν συνιστά δυσμενή διάκριση σε βάρος της εταιρίας αυτής, δεδομένου ότι η αποκλειστικότητα την οποία απολαύει η προσφεύγουσα ως προς τις γραμμές αυτές δικαιολογείται από το άρθρο 5 του κανονισμού.

Επί του λόγου που στηρίζεται στην προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας της προσφεύγουσας

Επιχειρήματα των διαδίκων

46 Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, κατά πάγια νομολογία, η τήρηση των δικαιωμάτων άμυνας συνιστά θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου, η οποία πρέπει να τηρείται ακόμη και στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας. Συνεπώς, πρόσωπο το οποίο κινδυνεύει να θιγεί από απόφαση της Επιτροπής πρέπει να μπορεί να προβάλει την άποψή του πριν από τη λήψη αποφάσεως.

47 Η προσφεύγουσα τονίζει ότι, εν προκειμένω, παρόλον ότι η ίδια είναι ο μόνος επιχειρηματίας τον οποίο αφορά η προσβαλλομένη απόφαση, η Επιτροπή ουδέποτε έλαβε την πρωτοβουλία να την καλέσει σύμφωνα με τους τύπους, ουδέποτε της διαβίβασε οιονδήποτε έγγραφο και δεν την κάλεσε να υποβάλει τις παρατηρήσεις της επί του φακέλου. Επομένως, η προσφεύγουσα θεωρεί ότι δεν μπόρεσε να προβάλει την άποψή της. Βρισκόταν, συνεπώς, σε θέση ανάλογη με εκείνη των ολλανδικών εταιριών PTT, την οποία ανέλυσε το

Δικαστήριο με την απόφασή του της 12ης Φεβρουαρίου 1992, C-48/90 και C-66/90, Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1992, σ. I-565). Αναφέρεται επίσης στην απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Ιουνίου 1994, C-135/92, Fiskano κατά Επιτροπής (Συλλογή 1994, σ. I-2885).

48 Καθόσον η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι προέβη σε ακρόαση της προσφεύγουσας στις 4 Μαρτίου 1994 σύμφωνα με τους τύπους, αυτή απαντά ότι η εν λόγω συνάντηση πραγματοποιήθηκε κατόπιν δικής της αιτήσεως και τέσσερις μήνες αφότου η Επιτροπή είχε ήδη λάβει θέση. Επιπλέον, η συνάντηση είχε καθαρά οικονομικό αντικείμενο, όπως ακριβώς, εξάλλου, το από 7 Μαρτίου 1994 υπόμνημα της προσφεύγουσας. Τέλος, το έγγραφο των έμμισθων διαχειριστών της προσφεύγουσας, της 15ης Μαρτίου 1994, περιοριζόταν στη διατύπωση των ανησυχιών τους.

49 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί την άποψη της Επιτροπής ότι η προσβαλλομένη απόφαση ουδόλως αφορούσε την ειδική κατάσταση της προσφεύγουσας, αλλά είχε γενικό χαρακτήρα, καθόσον αφορούσε την πολιτική της Γαλλικής Κυβερνήσεως στον τομέα των αερολιμένων. Υποστηρίζει ότι το επίμαχο εθνικό μέτρο ήταν η άρνηση των γαλλικών αρχών να χορηγήσουν στην TAT τα εν λόγω δικαιώματα μεταφορών, άρνηση η οποία ωφελούσε άμεσα την προσφεύγουσα. Εξάλλου, η προσβαλλομένη απόφαση, η οποία αφορούσε τη νομιμότητα της παρασχεθείσας στην προσφεύγουσα αποκλειστικότητας για τις επίδικες γραμμές, αφορούσε ρητώς την προσφεύγουσα. Τέλος, αυτή υφίσταται άμεσα και εξ ολοκλήρου τις συνέπειες της προσβαλλομένης αποφάσεως.

50 Η προσφεύγουσα τονίζει ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι υποχρεώνει την Επιτροπή να καθιστά δυνατή την προβολή των συμφερόντων του όχι μόνο στο οικείο κράτος μέλος αλλά επίσης σε οποιονδήποτε άλλον ενδιαφερόμενο, όπως είναι η προσφεύγουσα. Έτσι, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη, ακόμη και ελλείψει ειδικών διατάξεων, με δική της πρωτοβουλία να ρυθμίζει τις διαδικαστικές λεπτομέρειες ώστε να διασφαλίζεται αποτελεσματική προστασία. Πράγματι, η γενική αρχή της προστασίας των δικαιωμάτων άμυνας εξακολουθεί να έχει εφαρμογή τόσο όταν υφίσταται ειδική ρύθμιση όσο και, κατά μείζονα λόγο, όταν δεν υφίσταται.

51 Στην περίπτωση κατά την οποία το Πρωτοδικείο ερμηνεύσει το εν λόγω άρθρο 8, παράγραφος 3, υπό την έννοια ότι επιτρέπει απόκλιση από την αρχή της τηρήσεως των δικαιωμάτων άμυνας κάθε ενδιαφερομένου μέρους, η προσφεύγουσα θεωρεί ότι θα πρέπει τότε να εξετάσει το ζήτημα του κύρους ενός τέτοιου κειμένου. Πράγματι, κάθε κοινοτικός κανονισμός που επιτρέπει απόκλιση από θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου αποτελεί αυτοδικαίως νομοθέτημα θεσπισθέν κατά παραβίαση του κοινοτικού δικαίου. Συνεπώς, το Πρωτοδικείο δεν μπορεί παρά να κρίνει άκυρο το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού.

52 Τέλος, η προσφεύγουσα θεωρεί ότι είναι παράλογο να υποστηρίζεται, στο πλαίσιο αυτό, ότι αρκούσε η διαβούλευση των αντιπροσώπων των κρατών μελών που συνεδριάζουν στη συμβουλευτική επιτροπή. Πράγματι, ο ρόλος της επιτροπής αυτής δεν είναι να εκπροσωπεί τα συμφέροντα ιδιωτικών επιχειρήσεων αλλά να επικουρεί την Επιτροπή και να της γνωστοποιεί τις θέσεις των κρατών μελών.

53 Η Επιτροπή τονίζει ότι ο κανονισμός δεν προβλέπει διαδικασία καθιστώσα δυνατή τη συμμετοχή των οικείων επιχειρήσεων. Έτσι, η διαδικασία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού επαναλαμβάνει τα βασικά στοιχεία της διαδικασίας του άρθρου 169 της Συνθήκης, το οποίο επίσης δεν προβλέπει υποχρέωση διαβουλεύσεως. Η Επιτροπή τονίζει εξάλλου ότι, στο πλαίσιο διαδικασίας κινηθείσας κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού, οφείλει να αποφασίσει εντός προθεσμίας ενός μηνός. Η τήρηση της προθεσμίας αυτής είναι ουσιαστικά αδύνατη αν ο αριθμός των αεροπορικών εταιριών που ωφελούνται από μέτρο που επιφέρει δυσμενείς διακρίσεις είναι υψηλός.

54 Η Επιτροπή θεωρεί ότι εν προκειμένω είναι άσχετες οι προπαρατεθείσες αποφάσεις Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής και Fiskano κατά Επιτροπής. Υποστηρίζει συναφώς, μεταξύ άλλων, ότι η προσβαλλομένη απόφαση αφορά την κατανομή των αεροπορικών γραμμών στο παρισινό σύστημα αερολιμένων και ότι η προσφεύγουσα υφίσταται μόνον έμμεσα και εν μέρει τις οικονομικές επιπτώσεις της αποφάσεως αυτής. Το ότι οι γαλλικές αρχές επικαλέστηκαν την ύπαρξη αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως υπέρ της προσφεύγουσας δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού δεν αναιρεί το γεγονός ότι το ουσιαστικό ζήτημα είναι αν τα γενικά μέτρα που θέσπισε η Γαλλική Δημοκρατία μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα δυσμενή διάκριση κατά την κατανομή των μεταφορών στο παρισινό σύστημα αερολιμένων, θίγοντας έτσι τα

δικαιώματα όλων των κοινοτικών εταιριών. Η μη ορθή εφαρμογή της διατάξεως αυτής δεν μπορεί αφεαυτής να αρκεί για να επιβληθεί η υποχρέωση διαβουλεύσεως με την προσφεύγουσα.

55 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι, εν πάση περιπτώσει, η προσφεύγουσα έτυχε ακροάσεως σύμφωνα με τους τύπους στις 4 Μαρτίου 1994 και κατέστησε γνωστή την άποψή της, ιδίως με το υπόμνημα της 7ης Μαρτίου 1994, πράγμα το οποίο κατέστησε περιττή την εκ νέου ακρόασή της από την Επιτροπή. Με το υπόμνημα ανταπαντήσεώς της (σ. 6), διευκρινίζει ότι η προσφεύγουσα ενημερωνόταν αδιαλείπτως από τις γαλλικές αρχές για την εξέλιξη της υποθέσεως. Αυτή η αφθονία πληροφοριών επιβεβαιώθηκε από τις ίδιες τις αρχές στο πλαίσιο της εκκρεμούσας ενώπιον του Δικαστηρίου παράλληλης διαδικασίας. Συναφώς, η Επιτροπή παραπέμπει στη σελίδα 10 του υπομνήματος απαντήσεως που η Γαλλική Δημοκρατία κατέθεσε στο πλαίσιο της υποθέσεως C-174/94 (βλ., ανωτέρω, σκέψη 33).

56 Το Ηνωμένο Βασίλειο συμφωνεί με την επιχειρηματολογία της Επιτροπής διευκρινίζοντας ότι η προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής είναι άσχετη εν προκειμένω, διότι η επίδικη διαδικασία, μακράν από του να ήταν «ανοικτή έναντι» της προσφεύγουσας, διεξήχθη μόνον μεταξύ της Επιτροπής και της Γαλλικής Δημοκρατίας. Εξάλλου, η προπαρατεθείσα απόφαση αφορούσε την εφαρμογή του άρθρου 90, παράγραφος 3, της Συνθήκης, το οποίο δεν θεσπίζει ειδικούς κανόνες σχετικά με τα πρόσωπα με τα οποία πρέπει να υπάρξει διαβούλευση και τη διαδικασία διαβουλεύσεως, ενώ, εν προκειμένω, ο κανονισμός 2408/92 θεσπίζει ειδικούς κανόνες.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

57 Το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού δεν προβλέπει άμεση συμμετοχή των αερομεταφορέων στη διοικητική διαδικασία που καταλήγει στη θέσπιση εκ μέρους της Επιτροπής αποφάσεως σχετικά με την κατανομή της κυκλοφορίας σε ένα σύστημα αερολιμένων. Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο, η Επιτροπή απευθύνεται μόνον στο οικείο κράτος μέλος, αφού ζητήσει τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής που αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών μελών. Μόνο γενικώς και προαιρετικώς «μπορεί» η Επιτροπή, κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων της, να συλλέγει πληροφορίες από

τους αερομεταφορείς (άρθρο 12 του κανονισμού). Επομένως, ο ίδιος ο κανονισμός δεν παρέχει το ευεργέτημα των δικαιωμάτων άμυνας σε αερομεταφορέα που αντιμετωπίζει μια κατάσταση όπως αυτή στην οποία βρέθηκε εν προκειμένω η προσφεύγουσα.

58 Στο μέτρο που η Επιτροπή επιχειρεί να δικαιολογήσει αυτή τη σιγή του κανονισμού, ισχυριζομένη ότι η διαδικασία δυνάμει του άρθρου του 8, παράγραφος 3, αποτελεί αντιγραφή της διαδικασίας του άρθρου 169 της Συνθήκης, στην οποία συμμετέχουν μόνον η Επιτροπή και το οικείο κράτος μέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, στο πλαίσιο του άρθρου 169 της Συνθήκης, η παράβαση κράτους διαπιστώνεται μόνο με την απόφαση του Δικαστηρίου, ενώ, στο πλαίσιο του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού, η απόφαση της Επιτροπής είναι αυτή που επιβάλλει την κατανομή μεταφορών την οποία θέλησε η Επιτροπή. Επομένως, η κινούμενη δυνάμει του άρθρου 169 διαδικασία είναι κατ' ουσίαν δικαιοδοτική διαδικασία, ενώ αυτή του άρθρου 8, παράγραφος 3, είναι εξ ολοκλήρου διοικητική διαδικασία. Συνεπώς, οι δύο διαδικασίες εμφανίζουν ουσιαστικές διαφορές, ώστε η στηριζομένη στο άρθρο 169 της Συνθήκης άποψη της Επιτροπής δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

59 Ως προς την κινηθείσα κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού διαδικασία, η οποία κατέληξε στη θέσπιση της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η τήρηση των δικαιωμάτων άμυνας, σε οποιαδήποτε διαδικασία που κινείται κατά ενός προσώπου και είναι ικανή να καταλήξει σε πράξη που το βλάπτει, συνιστά θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου και πρέπει να διασφαλίζεται, ακόμη και εν απουσία ειδικής κανονιστικής ρυθμίσεως (βλ., για παράδειγμα, την προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 44). Η αρχή αυτή απαιτεί να καθίσταται δυνατό στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο να γνωστοποιεί αποτελεσματικώς την άποψή του όσον αφορά τα στοιχεία που η Επιτροπή επικαλείται για την έκδοση της πράξεώς της (προπαρατεθείσα απόφαση Fiskano κατά Επιτροπής, σκέψη 40).

60 Στο μέτρο που η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής — αφορώσα τον τομέα του άρθρου 90, παράγραφος 3, της Συνθήκης — είναι άσχετη εν προκειμένω, επειδή η επίδικη διαδικασία προβλέπεται από ειδική κανονιστική ρύθμιση αποκλείουσα τη συμμετοχή των αερομεταφορέων που ενδεχομένως θίγονται, πρέπει να τονισθεί ότι η εφαρμογή της θεμελιώδους αρχής των δικαιωμάτων άμυνας δεν

μπορεί ούτε να αποκλεισθεί ούτε να περιοριστεί από μια κανονιστική διάταξη. Η τήρηση της αρχής αυτής πρέπει, επομένως, να διασφαλίζεται τόσο σε περίπτωση πλήρους ελλείψεως ειδικής κανονιστικής ρυθμίσεως όσο και σε περίπτωση υπάρξεως κανονιστικής ρυθμίσεως η οποία δεν λαμβάνει υπόψη την εν λόγω αρχή (βλ. υπό την έννοια αυτή την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-32/95 P, Επιτροπή κατά Lisrestal κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-5373, σκέψη 30). Επομένως, η άποψη της Επιτροπής που βασίζεται στην έλλειψη ειδικής διατάξεως στο πλαίσιο της οικείας κανονιστικής ρυθμίσεως δεν πρέπει να γίνει δεκτή.

61 Ως προς το επιχείρημα του Ηνωμένου Βασιλείου, σύμφωνα με το οποίο η εν προκειμένω επίδικη διαδικασία δεν είναι «ανοικτή έναντι» της προσφεύγουσας, πρέπει να υπομνησθεί ότι, ναι μεν η εν λόγω διαδικασία τυπικώς δεν αφορά την προσφεύγουσα ως επιχειρηματία ατομικώς, πλην όμως αυτό δεν συνέβαινε ούτε στην υπόθεση που αποτέλεσε αντικείμενο της προπαρατεθείσας αποφάσεως Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής, όπου η Επιτροπή, στο πλαίσιο διαδικασίας κινηθείσας βάσει του άρθρου 90, παράγραφος 3, της Συνθήκης, τυπικώς απευθυνόταν μόνο στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών και όχι στις ολλανδικές εταιρίες PTT. Εντούτοις, η διαπίστωση αυτή δεν εμπόδισε το Δικαστήριο να αναγνωρίσει σ' αυτές το ευεργέτημα των δικαιωμάτων άμυνας, για τον λόγο ότι αυτές ήταν οι αμέσως επωφελούμενες από το βαλλόμενο κρατικό μέτρο, ότι αναφέρονταν ονομαστικά στον αμφισβητούμενο ολλανδικό νόμο, ότι η επίδικη απόφαση τις αφορούσε ρητώς και ότι υφίσταντο άμεσα τις οικονομικές συνέπειες της εν λόγω αποφάσεως (σκέψεις 50 και 51 της προπαρατεθείσας αποφάσεως).

62 Επομένως, πρέπει στη συνέχεια να εξετασθεί αν η συλλογιστική που ακολουθήθηκε στην προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής, αναγνωρίζουσα σε ιδιωτικές επιχειρήσεις το ευεργέτημα των δικαιωμάτων άμυνας στον τομέα του άρθρου 90, παράγραφος 3, της Συνθήκης, μπορεί να εφαρμοσθεί και στην παρούσα υπόθεση. Πρέπει να τονιστεί συναφώς, πρώτον, ότι η προσφεύγουσα είχε άμεσο όφελος από το αμφισβητούμενο κρατικό μέτρο, δηλαδή την υπέρ αυτής διατήρηση ευνοϊκής θέσεως στις δύο εν λόγω γραμμές, χωρίς να είναι αναγκαίο να επαληθευτεί, σ' αυτό το στάδιο της εξετάσεως, αν πράγματι μπορούσε να επικαλείται νομική αποκλειστικότητα. Η οικονομική θέση της προσφεύγουσας, επομένως, θα θιγόταν από την προσβαλλομένη απόφαση, η οποία διέτασσε τις εν λόγω αρχές να ελευθερώσουν στις δύο αυτές γραμμές τον ανταγωνισμό των άλλων κοινοτικών αερομεταφορέων. Επομένως, η προσφεύγουσα θα υφίστατο άμεσα τις οικονομικές συνέπειες της προσβαλλομένης αποφάσεως. Διαπιστώνεται στη συνέχεια ότι η

προσφεύγουσα αναφερόταν ονομαστικά στην εθνική σύμβαση που επικαλούνταν για τα αποκλειστικά της δικαιώματα μεταφοράς, δηλαδή τη σύμβαση του 1985, χωρίς να είναι αναγκαίο να εξεταστεί, στο πλαίσιο αυτό, το νομικό περιεχόμενο της συμβάσεως αυτής. Τέλος, από την ανάγνωση της προσβαλλομένης αποφάσεως, καταδεικνύεται ότι κατ' επανάληψη αυτή αναφέρεται στην προσφεύγουσα ρητώς. Συνεπώς, οι αναγνωρισθείσες με την προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής προϋποθέσεις πληρούνται εν προκειμένω.

63 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η προσφεύγουσα είχε δικαιώματα άμυνας, τα οποία έπρεπε να τηρηθούν κατά τη διαδικασία που κατέληξε στη θέσπιση της προσβαλλομένης αποφάσεως, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί το γενικό ζήτημα, που ανέφερε η Επιτροπή, αν υφίστανται δικαιώματα άμυνας στην περίπτωση επίσης κατά την οποία μια διαδικασία κινηθείσα δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού, η οποία πρέπει να τερματισθεί εντός προθεσμίας ενός μηνός, έχει επιπτώσεις σε απροσδιόριστο αριθμό αερομεταφορέων.

64 Ως προς το ζήτημα αν τα δικαιώματα άμυνας της προσφεύγουσας τηρήθηκαν εν προκειμένω, πρέπει να υπομνησθεί ότι, με την απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1994, Τ-450/93, Lisrestal κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1994, σ. II-1177), η οποία αφορούσε την μείωση της οικονομικής συνδρομής που το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο είχε αρχικά χορηγήσει στις δικαιούχους επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια διαδικασίας κατά την οποία η εθνική αρχή ήταν ο μόνος συνομιλητής του Ταμείου, το Πρωτοδικείο αναγνώρισε στις προσφεύγουσες επιχειρήσεις το δικαίωμα να τύχουν ακροάσεως, τονίζοντας ταυτόχρονα ότι το δικαίωμα αυτό δεν είχε διασφαλιστεί ούτε στο πλαίσιο των σχέσεων μεταξύ της Επιτροπής και των δικαιούχων ούτε στο πλαίσιο των σχέσεων μεταξύ της εθνικής αρχής και των δικαιούχων (σκέψεις 49 και 50 της αποφάσεως).

65 Εν προκειμένω, πρέπει επομένως να εξεταστεί αν τα δικαιώματα άμυνας της προσφεύγουσας τηρήθηκαν συγκεκριμένα, είτε άμεσα στο πλαίσιο των σχέσεών της με την Επιτροπή, είτε έμμεσα μέσω των γαλλικών αρχών, είτε με τον συνδυασμό των δύο αυτών διοικητικών οδών.

66 Συναφώς, η ίδια η προσφεύγουσα απευθύνθηκε στην Επιτροπή αποστέλλοντάς της το υπόμνημα της 7ης Μαρτίου 1994, αφού είχε γίνει δεκτή από την

Επιτροπή για μία συνομιλία στις 4 Μαρτίου 1994. Στο υπόμνημα αυτό εξέθεσε τα χαρακτηριστικά στοιχεία της επιχειρήσεώς της, ιδίως στο επίπεδο των παρεχομένων αεροπορικών υπηρεσιών και των συμβατικών σχέσεών της με το γαλλικό δημόσιο, το οποίο της είχε αναθέσει καθήκοντα δημόσιας υπηρεσίας. Τόνισε τη δύσκολη οικονομική κατάστασή της οφειλομένη στην ανάπτυξη τόσο του αεροπορικού όσο και του σιδηροδρομικού ανταγωνισμού. Συνοψίζοντας, αντιτάχθηκε ειδικότερα σε μία υπερβολικά απότομη και εσπευσμένη ελευθέρωση των κυρίων αεροπορικών δρομολογίων που αυτή εκτελούσε με αφετηρία και προορισμό το αεροδρόμιο του Ορλύ.

67 Η προσφεύγουσα περιορίστηκε μεν, με την ευκαιρία αυτή, στην προβολή θεμάτων «καθαρά οικονομικών», όπως τόνισε ενώπιον του Πρωτοδικείου, όμως τίποτε δεν την εμπόδιζε να αναπτύξει επίσης νομικά επιχειρήματα. Ο λόγος για τον οποίο δεν το έπραξε δεν μπορεί να οφείλεται παρά μόνο στο γεγονός ότι θεωρούσε την Επιτροπή επαρκώς ενήμερη επί νομικού επιπέδου.

68 Πράγματι, η Επιτροπή — αναφερόμενη στις δηλώσεις των γαλλικών αρχών (βλ., ανωτέρω, σκέψη 55) — ανέφερε, χωρίς να διαψευστεί ως προς το σημείο αυτό από την προσφεύγουσα, ότι είχε ενημερωθεί από τις εν λόγω αρχές σχετικά με την εξέλιξη της διαδικασίας. Επομένως, πρέπει να συναχθεί συναφώς ότι η προσφεύγουσα είχε, τουλάχιστον, γνώση των παρατηρήσεων που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές στην Επιτροπή.

69 Οι παρατηρήσεις αυτές, ειδικότερα εκείνες που διατυπώθηκαν στα υπομνήματα της 21ης Δεκεμβρίου 1993 και της 17ης Μαρτίου 1994, αφορούσαν ιδίως τους όρους που επιβλήθηκαν στην προσφεύγουσα με τη σύμβαση του 1985, τον επαπειλούμενο κίνδυνο για την εκμετάλλευση από την προσφεύγουσα του εσωτερικού γαλλικού εναέριου δικτύου και το εσωτερικό σύστημα εξισώσεως των ναύλων στην περίπτωση κατά την οποία θα καθίστατο ελεύθερος ο ανταγωνισμός στις γραμμές Ορλύ-Τουλούζη και Ορλύ-Μασσαλία, τα αποτελέσματα της συμφωνίας του 1990 τα οποία, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, αφορούσαν μόνο την πολλαπλή ανάθεση εκμεταλλεύσεως με αφετηρία μόνο τον αερολιμένα CDG, καθώς και τη φερομένη εγκατάλειψη της αποκλειστικότητας της προσφεύγουσας που προέκυπτε από τα χορηγηθέντα δικαιώματα, ιδίως, στην εταιρία Air Afrique. Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές υπογράμμιζαν με τα υπομνήματα αυτά ότι η προσφεύγουσα ήταν μια επιχείρηση επιφορτισμένη με υπηρεσία γενικού συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, η διάταξη δε αυτή, στο πλαίσιο της

ιεραρχίας των κανόνων, υπερέχει εκείνης του κανονισμού 2408/92 για την πραγματοποίηση της κοινοτικής εναρμονίσεως. Τέλος, προέβαιναν σε μια σε βάθος ερμηνεία του άρθρου 5 του κανονισμού, το οποίο, κατά τη γνώμη τους, αφορά τη σύνδεση μεταξύ δύο αερολιμένων και όχι μεταξύ πόλεων, επιτρέποντας επομένως τη διατήρηση της επιφυλαχθείσας στην προσφεύγουσα αποκλειστικότητας.

70 Έτσι, οι διατυπωθείσες από τις γαλλικές αρχές παρατηρήσεις έθιγαν τις ουσιώδεις νομικές πλευρές της παρούσας υποθέσεως, όπως αυτές εμφανίζονται στην προσβαλλομένη απόφαση. Απεικόνιζαν ιδίως τη νομική κατάσταση της προσφεύγουσας. Όμως, αυτή ουδέποτε υποστήριξε, κατά τη διάρκεια της ενώπιον του Πρωτοδικείου διαδικασίας, ότι οι συναφώς διατυπωθείσες παρατηρήσεις δεν ήταν πλήρεις ή ήταν αντίθετες προς τα συμφέροντά της. Διαφορετικά, ασφαλώς δεν θα παρέλειπε να συμπληρώσει τη νομική επιχειρηματολογία που ανέπτυξαν οι γαλλικές αρχές.

71 Η διαπίστωση αυτή δεν αναιρείται από τον ισχυρισμό που προέβαλε η προσφεύγουσα στο πλαίσιο ενός άλλου λόγου, σύμφωνα με τον οποίο η Επιτροπή εξέθεσε για πρώτη φορά ενώπιον του Πρωτοδικείου την εκ μέρους της ερμηνεία των όρων της επάρκειας και του απροσκόπτου κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού, πράγμα το οποίο αποδεικνύει ότι, κατά τη διοικητική διαδικασία, η προσφεύγουσα δεν μπόρεσε συναφώς να λάβει θέση (βλ., κατωτέρω, σκέψη 101). Πράγματι, όπως θα εκτεθεί κατωτέρω (σκέψη 123), η λύση της παρούσας διαφοράς δεν εξαρτάται από την ερμηνεία των εν λόγω δύο όρων, οι οποίοι εξάλλου επικουρικώς μόνον ελήφθησαν υπόψη στο πλαίσιο της προσβαλλομένης αποφάσεως (ΕΕ, σ. 36, δεξιά στήλη, προτελευταίο εδάφιο). Επομένως, δεν πρόκειται για ουσιώδεις νομικές πλευρές της παρούσας υποθέσεως.

72 Υπό τις περιστάσεις αυτές, τα δικαιώματα άμυνας της προσφεύγουσας τηρήθηκαν. Επομένως, ο λόγος που στηρίζεται στην προσβολή των δικαιωμάτων αυτών δεν μπορεί να γίνει δεκτός.

Επί των λόγων που στηρίζονται στην παραβίαση της αρχής της αντιμωλίας και της αρχής της καλής πίστεως έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας

Επιχειρήματα των διαδίκων

73 Η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι κοινοποίησε στη Γαλλική Κυβέρνηση την ευνοϊκή υπέρ των απόψεων της ΤΑΤ θέση της προτού ακούσει τις απόψεις της κυβερνήσεως αυτής ως προς τα επιχειρήματα που ανέπτυξε η ΤΑΤ με την καταγγελία της και τη συμπληρωματική καταγγελία της. Αυτός ο τρόπος ενεργείας αποδεικνύει την εν προκειμένω υπάρχουσα προκατάληψη της Επιτροπής. Αυτή η πραγματική κατάσταση δεν κατέστη δυνατόν να μεταβληθεί από την μετέπειτα εξέλιξη της διαδικασίας, στο τέλος της οποίας η Επιτροπή παρέσχε όντως τη δυνατότητα στη Γαλλική Κυβέρνηση να αμυνθεί. Πράγματι, η Επιτροπή είχε ήδη λάβει την απόφασή της πριν ακούσει την κυβέρνηση αυτή.

74 Η προσφεύγουσα διαπιστώνει ότι η Επιτροπή, εν προκειμένω, δεν ακολούθησε τη διαδικασία των υποθέσεων παραβάσεως ή των υποθέσεων που διέπονται από τον κανονισμό 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτου κανονισμού εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25), στις οποίες πρώτα ενημερώνει το κράτος μέλος, τις οικείες επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων σχετικά με τις αιτιάσεις, ζητώντας τους να της γνωστοποιήσουν τις θέσεις τους, στη συνέχεια δε καθορίζει τη δική της θέση, μετά τη λήψη της αναπτυχθείσας επιχειρηματολογίας.

75 Η προσφεύγουσα τονίζει ότι από την ανάλυση του άρθρου 5 και του άρθρου 10, παράγραφος 2, του κανονισμού 17, καθώς και από τη νομολογία του Δικαστηρίου και του Πρωτοδικείου (διάταξη του Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1990, C-2/88 Imm., Zwartveld κ.λπ., Συλλογή 1990, σ. I-3365, αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, T-24/90, Automec κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2223, και του Δικαστηρίου της 10ης Ιουνίου 1993, C-183/91, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 1993, σ. I-3131), προκύπτει ότι υφίσταται υποχρέωση συνεργασίας μεταξύ των θεσμικών οργάνων της Κοινότητας και των κρατών μελών και ότι η συνεργασία αυτή πρέπει να είναι καλής πίστεως. Επομένως, η Επιτροπή όφειλε να είναι ειλικρινής έναντι των κρατών μελών.

76 Στο πλαίσιο αυτό, υποστηρίζοντας ότι η αποκλειστικότητα την οποία απέλαυε καταργήθηκε από τις ίδιες τις γαλλικές αρχές την 1η Μαρτίου 1992, όταν αυτές ελευθέρωσαν για την TAT τις δύο γραμμές Παρίσι (CDG)-Μασσαλία και Παρίσι (CDG)-Τουλούζη, η Επιτροπή ενήργησε κακοπίστως. Δεν μπορούσε να αγνοεί ότι οι δύο αυτές γραμμές ελευθερώθηκαν, επειδή αυτή το είχε απαιτήσει το 1990. Επομένως, δεν μπορούσε να υποστηρίζει ότι οι γαλλικές αρχές έθεσαν τέρμα στην αποκλειστικότητα, εφόσον οι αρχές αυτές και η προσφεύγουσα είχαν ανέκαθεν τη σταθερή βούληση να εφαρμόζουν τη σύμβαση του 1985 έως τη λήξη της. Η σύμβαση αυτή όμως δεν αφορούσε γραμμές, αλλά αυτό τούτο το δίκτυο γραμμών.

77 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι γαλλικές αρχές διέθεταν, από την αρχή της διαδικασίας, όλα τα αναγκαία στοιχεία για να εξασφαλίσουν την άμυνά τους. Υπενθυμίζει ότι η διαδικασία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού ορίζει ότι η απόφασή της δεν μπορεί να ληφθεί πριν από την έκδοση γνώμης της συμβουλευτικής επιτροπής του άρθρου 11 του κανονισμού. Στο πλαίσιο της επιτροπής αυτής, όλα τα κράτη μέλη, και επομένως και αυτό που είναι ενδιαφερόμενο, μπορούν να διατυπώσουν την άποψή τους επί των ζητημάτων που αποτελούν το αντικείμενο σχεδίου αποφάσεως ανακοινωθέντος σε εύθετο χρόνο. Εν προκειμένω, το σχέδιο αυτό είχε ανακοινωθεί δεκαπέντε ημέρες πριν από τη συνεδρίαση της συμβουλευτικής επιτροπής και περιείχε ακριβή και πλήρη έκθεση των αιτιάσεων που η Επιτροπή σκόπευε να διατυπώσει κατά της Γαλλίας, καθώς και πλήρη και ακριβή περίληψη των νομικών και των πραγματικών επιχειρημάτων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προέβαλε η TAT.

78 Κατά την Επιτροπή, όταν, κατ' εφαρμογή του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού, αρχίζει με δική της πρωτοβουλία μια έρευνα, δεν δεσμεύεται από καμία προθεσμία και η απόφασή της στηρίζεται στα στοιχεία που αποκτώνται κατά τη διάρκεια της εξετάσεως, χωρίς περιορισμό του πεδίου έρευνας και των πηγών πληροφορήσεως. Επομένως, δεν δεσμεύεται από το αντικείμενο μιας καταγγελίας.

79 Τέλος, αναφερόμενη στο κείμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως (ΕΕ, σ. 36), αρνείται ότι δήλωσε ότι η αποκλειστικότητα την οποία απέλαυε η προσφεύγουσα είχε καταργηθεί από τις ίδιες τις γαλλικές αρχές την 1η Μαρτίου 1992.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

80 Η προσφεύγουσα έχει έννομο συμφέρον να επικαλεστεί παραβίαση της αρχής της αντιμωλίας έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας, καθόσον η απευθυνθείσα στο οικείο κράτος μέλος αίτηση, προκειμένου αυτό να ανακοινώσει τις παρατηρήσεις του, συνιστά ουσιώδη τύπο κατά την έννοια του άρθρου 173 της Συνθήκης (βλ., υπό την έννοια αυτή, τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 7ης Μαρτίου 1991, C-304/89, Oliveira κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-2283, σκέψεις 17 και 21, και του Πρωτοδικείου της 7ης Μαρτίου 1995, T-432/93, T-433/93 και T-434/93, Socurte κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-503, σκέψη 63).

81 Ως προς το ζήτημα αν τα δικαιώματα άμυνας της Γαλλικής Δημοκρατίας τηρήθηκαν, δηλαδή αν κατέστη δυνατό σ' αυτή να γνωστοποιήσει επωφελώς την άποψή της ως προς τα στοιχεία που η Επιτροπή έλαβε υπόψη της για την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι η διαδικασία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού μπορεί να κινηθεί από την Επιτροπή είτε κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους είτε με δική της πρωτοβουλία.

82 Εν προκειμένω, η επίδικη διαδικασία κινήθηκε μόνο με πρωτοβουλία της Επιτροπής. Κατά τη λογική της εφαρμοσθείσας διατάξεως, η αρχική και η συμπληρωματική καταγγελία της ΤΑΤ δεν συνιστούσαν απαραίτητες πράξεις για την κίνησή της, αλλά στοιχεία, μεταξύ άλλων, τα οποία μπορεί να ώθησαν την Επιτροπή στη σκέψη ότι έπρεπε να αναλάβει την πρωτοβουλία κινήσεως της διαδικασίας αυτής.

83 Υπό τις περιστάσεις αυτές και σύμφωνα με την αρχή που απορρέει από την προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής (σκέψη 45), η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να ανακοινώσει στη Γαλλική Δημοκρατία μόνο σαφή και πλήρη έκθεση των λόγων για τους οποίους ανέλαβε την πρωτοβουλία να κινήσει την εν λόγω διαδικασία. Ως προς τις καταγγελίες της ΤΑΤ είχε, επομένως, τη δυνατότητα επιλογής είτε να διαβιβάσει το πλήρες κείμενό τους στη Γαλλική Δημοκρατία είτε να ενσωματώσει το ουσιώδες περιεχόμενό τους στην εν λόγω έκθεση.

84 Το συμπέρασμα αυτό δεν αντιφάσκει προς τη δεύτερη αρχή που διατυπώθηκε στην προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κ.λπ. κατά Επιτροπής (σκέψη 46), σύμφωνα με την οποία πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα στο οικείο κράτος μέλος να γνωστοποιεί την άποψή του «επί των παρατηρήσεων που διατυπώνουν τρίτοι ενδιαφερόμενοι». Πράγματι, το Δικαστήριο δεν απέκλεισε, κατ' αρχήν, τη δυνατότητα της Επιτροπής να συνοψίζει αυτές τις παρατηρήσεις και να ανακοινώνει στο κράτος μια τέτοια περίληψη, αρκεί να είναι σαφής και πλήρης. Στην ίδια απόφαση (σκέψη 49), έκρινε πλημμελή την κινηθείσα από την Επιτροπή διαδικασία μόνο για τον γενικό λόγο ότι η οικεία κυβέρνηση δεν είχε τύχει ακροάσεως «επί των διαβουλεύσεων της Επιτροπής με τις [ενδιαφερόμενες] επαγγελματικές οργανώσεις».

85 Εν προκειμένω, η Επιτροπή ενημέρωσε, πράγματι, με έγγραφο της 20ής Οκτωβρίου 1993, τις αρμόδιες για την αεροπλοΐα γαλλικές αρχές για την κατάθεση εκ μέρους της TAT καταγγελίας κατά της Γαλλικής Δημοκρατίας και του ομίλου της Air France, διαβιβάζοντάς τους ταυτόχρονα αντίγραφο της καταγγελίας αυτής και καλώντας τες να ανακοινώσουν τα ενδεχόμενα σχόλιά τους. Επιπλέον, με έγγραφο της 22ας Οκτωβρίου 1993 προς τη Γαλλική Κυβέρνηση, συνόψισε την καταγγελία της TAT και προέβη σε μια πρώτη εκτίμηση της νομικής καταστάσεως, καλώντας την ταυτόχρονα, εκ νέου, να καταθέσει τις ενδεχόμενες παρατηρήσεις της. Με την τελευταία αυτή ευκαιρία, η Επιτροπή επισήμανε μεν ότι τα αναπτυχθέντα από την TAT επιχειρήματα της «[φαίνονταν] βάσιμα σύμφωνα με τον φάκελο που είχε στην κατοχή της», η εκτίμηση όμως αυτή, μακράν από το να αποτελούσε προκατάληψη σε βάρος της προσφεύγουσας και των γαλλικών αρχών, δεν μπορούσε παρά να έχει προσωρινό χαρακτήρα, εν αναμονή των παρατηρήσεων των γαλλικών αρχών. Κανένα στοιχείο του φακέλου δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η εκτίμηση αυτή δεν μπορούσε να μεταβληθεί πριν από τη θέσπιση της οριστικής αποφάσεως, η οποία θα επήρχετο εν προκειμένω έξι μήνες αργότερα.

86 Εξάλλου, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλική Κυβέρνηση, με έγγραφο της 21ης Ιανουαρίου 1994, ότι η TAT είχε συμπληρώσει την αρχική της καταγγελία στηρίζοντάς την επίσης σε παράβαση των διατάξεων του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού εκ μέρους των γαλλικών αρχών. Προσέθεσε ότι η TAT υποστήριζε ότι οι γαλλικές αρχές, εφαρμόζοντας εσφαλμένως το άρθρο 5 του κανονισμού, είχαν προβεί στην πραγματικότητα σε επιφέρουσα δυσμενείς διακρίσεις προς όφελος της προσφεύγουσας κατανομή των μεταφορών μεταξύ των αερολιμένων που βρίσκονται στο εσωτερικό του παρισινού συστήματος και ότι, κατά συνέπεια, η TAT ζητούσε από την Επιτροπή να λάβει απόφαση βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού. Είναι μεν αληθές ότι η Επιτροπή περιορίστηκε με τον τρόπο αυτό στη σύνταξη

περιλήψεως του περιεχομένου της συμπληρωματικής αυτής καταγγελίας χωρίς να διαβιβάσει αντίγραφο αυτής στη Γαλλική Κυβέρνηση, πλην όμως η προσφεύγουσα δεν υποστηρίζει ότι η περίληψη αυτή είναι εσφαλμένη ή ελλιπής. Ειδικότερα, δεν ισχυρίζεται ότι η προσβαλλομένη απόφαση ενέχει νέα στοιχεία, προφανώς ληφθέντα από το πλήρες κείμενο της συμπληρωματικής καταγγελίας, τα οποία δεν είχαν ανακοινωθεί από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας.

87 Τέλος, δεν αμφισβητείται ότι, πριν από τη συνεδρίαση της συμβουλευτικής επιτροπής της 28ης Φεβρουαρίου 1994, η Επιτροπή διαβίβασε στις γαλλικές αρχές σχέδιο αποφάσεως, χωρίς αυτές να επικαλεστούν τον εσφαλμένο ή ελλιπή χαρακτήρα του όσον αφορά την έκθεση των πραγματικών και των νομικών στοιχείων. Εξάλλου, πριν από την τελική θέσπιση της προσβαλλομένης αποφάσεως, πραγματοποιήθηκαν πολλές συναντήσεις μεταξύ των αντιπροσώπων της Επιτροπής και της Γαλλικής Κυβερνήσεως (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 13 έως 24).

88 Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή παρέσχε τη δυνατότητα στη Γαλλική Δημοκρατία να γνωστοποιήσει επωφελώς την άποψή της ως προς τα στοιχεία που θεώρησε ότι έχουν ουσιώδη σημασία προκειμένου να θεσπίσει την προσβαλλομένη απόφαση. Επιπλέον, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω (σκέψεις 69 και 70), η Γαλλική Δημοκρατία άσκησε πράγματι τα δικαιώματα άμυνάς της, εκφέροντας την άποψή της ως προς όλα τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία που είχαν σημασία για την εξέλιξη της διοικητικής διαδικασίας.

89 Συνεπώς, ο λόγος που στηρίζεται στην παραβίαση της αρχής της αντιμωλίας έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας πρέπει να απορριφθεί.

90 Όσον αφορά τον λόγο που στηρίζεται στην παραβίαση της αρχής της καλής πίστεως έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας, θα εξετασθεί κατωτέρω στο πλαίσιο της αναλύσεως των λόγων που στηρίζονται σε παράβαση των σχετικών διατάξεων του κανονισμού 2408/92 καθώς και σε παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης.

Επί των λόγων που στηρίζονται σε παράβαση του κανονισμού 2408/92

91 Οι αιτιάσεις που αφορούν την εφαρμογή εκ μέρους της Επιτροπής του κανονισμού 2408/92 πρέπει να εξετασθούν από κοινού. Αντικείμενο της εξετάσεως θα είναι η ερμηνεία των άρθρων 8 και 5 του κανονισμού. Στο πλαίσιο αυτό, θα εξεταστεί επίσης το ζήτημα αν η παρασχεθείσα αποκλειστικά στην προσφεύγουσα αποκλειστικότητα συνιστούσε δυσμενή διάκριση σε βάρος άλλων αερομεταφορέων όπως η TAT ή αν η προσφεύγουσα μπορούσε να επικαλείται — όπως υποστήριξε με τον προηγούμενο λόγο της, που στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της καλής πίστεως έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας — τη σύμβαση του 1985 και τη συμφωνία του 1990 προκειμένου να δικαιολογήσει την αποκλειστικότητά της ακόμη και υπό το καθεστώς του κανονισμού.

Επιχειρήματα των διαδίκων

92 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κυρίως, ότι η Επιτροπή χρησιμοποίησε καταχρηστικώς την ταχεία διαδικασία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού για να επιχειρήσει να θέσει τέρμα, πριν από την προθεσμία των τριών ετών του άρθρου 5 του ιδίου κανονισμού, στην αποκλειστικότητα την οποία αυτή απέλαυε στις γραμμές Ορλύ-Μασσαλία και Ορλύ-Τουλούζη δυνάμει της συμβάσεως του 1985. Πράγματι, το ζήτημα της υπάρξεως αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμεταλλεύσεως ουδόλως μνημονεύεται ή καλύπτεται από τις διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού. Όμως, η κατάσταση της προσφεύγουσας υφίστατο από πολλές δεκαετίες και διεπόταν από σύμβαση βασιζομένη σε ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας, που αφορούν τη χωροταξία και δημοκρατικοποίηση των μεταφορών. Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι, αν η Επιτροπή επιθυμούσε να τερματισθεί η αποκλειστικότητα της προσφεύγουσας στο εσωτερικό γαλλικό δίκτυό της, όφειλε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 169 της Συνθήκης.

93 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, επικουρικώς, ότι η Επιτροπή ερμήνευσε εσφαλμένα το άρθρο 5 του κανονισμού. Κατ' αρχάς, η αρχή από την οποία εκκινεί η Επιτροπή, κατά την οποία η ελευθερία των εναερίων μεταφορών αποτελεί τον κανόνα και οι περιορισμοί της ελευθερίας αυτής αποτελούν την εξαίρεση, δεν πρέπει να γίνει δεκτή. Η ερμηνεία του άρθρου 5 δεν πρέπει να ανταποκρίνεται στη λογική της αρχής-εξαιρέσεως, αλλ' αντιθέτως στη λογική της

κοινής πολιτικής των μεταφορών στο πλαίσιο της οποίας τα διάφορα συμφέροντα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Το άρθρο αυτό εκφράζει τις παραχωρήσεις που έγιναν στους κόλπους του Συμβουλίου προς τους υποστηρικτές των αποστολών γενικού συμφέροντος.

94 Η προσφεύγουσα συνάγει από αυτό ότι προδήλως ο προορισμός του άρθρου 5 είναι να αφήσει τις καταστάσεις, που νομικώς υφίσταντο πριν από την έναρξη της ισχύος του κανονισμού, να εξακολουθούν να υφίστανται, αυτό δε για τρία έτη. Έτσι, σε κάθε κράτος μέλος, το οποίο επιθυμεί να μην εκθέσει τη δημόσια υπηρεσία του σε μια βίαιη αλλαγή, οι συμβάσεις περί απονομής αποκλειστικών δικαιωμάτων όσον αφορά τις εναέριες μεταφορές μπορούν να εξακολουθούν να υφίστανται κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η οποία αποσκοπεί στο να δοθεί στα κράτη μέλη ο χρόνος για τη δημιουργία ενός συστήματος το οποίο να διασφαλίζει τη διατήρηση του γενικού συμφέροντος σε βαθμό που να συμβιβάζεται με το νέο κοινοτικό πλαίσιο και να παράσχει ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα στις οικείες επιχειρήσεις για να μετατρέψουν τα μέσα παραγωγής τους.

95 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από τις προπαρασκευαστικές εργασίες για τη θέσπιση του κανονισμού. Πράγματι, ως τελευταία παράγραφος του άρθρου 4, το σχέδιο της διατάξεως που επρόκειτο να καταστεί το άρθρο 5 προέβλεπε «ένα μεταβατικό καθεστώς για τις ήδη υπάρχουσες παραχωρήσεις στον τομέα των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας». Επομένως, η βούληση του Συμβουλίου ήταν να διατηρηθούν για τρία έτη τέτοιες παραχωρήσεις.

96 Η προσφεύγουσα διευκρινίζει συναφώς ότι, δυνάμει του άρθρου 5, η σύμβαση του 1985, η οποία της εξασφαλίζει αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως, μπορούσε να εξακολουθεί να υφίσταται έως την 1η Ιανουαρίου 1996. Κανένα από τα δύο μέρη δεν είχε θέσει τέρμα στη σύμβαση αυτή, η οποία επομένως δεν είχε καταστεί ανενεργός. Κατ' αυτήν, το γεγονός ότι η σύμβαση αυτή επέτρεπε ρητώς στην εταιρία Air Afrique να εκμεταλλεύεται το δρομολόγιο Παρίσι-Μασσαλία δεν μπορούσε να αφαιρέσει οιονδήποτε αποκλειστικό χαρακτήρα από την παραχώρηση την οποία αυτή απέλαυε. Πράγματι, οι αναχωρήσεις στα δρομολόγια τα οποία εκμεταλλευόταν η Air Afrique πραγματοποιούνταν μόνο από τον αερολιμένα CDG και όχι από τον αερολιμένα του Ορλύ. Εξάλλου, η γραμμή την οποία εκμεταλλευόταν η Air Afrique ήταν απλή γραμμή εσωτερικών μεταφορών, επεκτεινομένη προς την Αφρική με εξαιρετικά περιορισμένη περιοδικότητα (μια πτήση εβδομαδιαίως).

97 Η αποκλειστικότητα την οποία απέλαυε η προσφεύγουσα ως προς τις δύο εν λόγω γραμμές δεν καταργήθηκε ούτε από το γεγονός ότι η ΤΑΤ εκμεταλλευόταν κανονικώς τα δρομολόγια CDG-Τουλούζη και CDG-Μασσαλία. Πράγματι, η ελευθέρωση των δρομολογίων αυτών αποτελούσε εξαίρεση που η Επιτροπή επέβαλε στη Γαλλική Κυβέρνηση στο πλαίσιο της συμφωνίας του 1990. Όμως η συμφωνία αυτή πρέπει να ερμηνεύεται υπό το φως των αποκλειστικών δικαιωμάτων της προσφεύγουσας. Εξάλλου, το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν απαίτησε, με την ευκαιρία της συμφωνίας του 1990, την κατάρτιση νέας συμβάσεως επιβεβαιώνει την ερμηνεία σύμφωνα με την οποία η αποκλειστικότητα της προσφεύγουσας παρέμενε με αναχωρήσεις από το Ορλύ.

98 Η προσφεύγουσα τονίζει ότι η αποκλειστικότητα την οποία απέλαυε αφορούσε ένα πλήρες δίκτυο πολυάριθμων γραμμών, δεδομένου ότι μόνο μια τέτοια «λογική δικτύου» κατέστησε δυνατή την πραγματοποίηση της εξισώσεως των ναύλων, αναγκαίας για τους σκοπούς χωροταξίας του γαλλικού κράτους. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ανέπτυξε σε βάθος το τελευταίο αυτό επιχείρημα, τονίζοντας ότι η εγκαθίδρυση δικτύων αποτελεί ιδιομορφία χαρακτηριστικά γαλλική, δύσκολα κατανοητή από ορισμένους των ευρωπαίων εταίρων της Γαλλίας. Η έννοια του δικτύου συνδέεται με εκείνη της δημόσιας υπηρεσίας. Από τους επιχειρηματίες που είναι επιφορτισμένοι με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, όπως είναι η προσφεύγουσα, ζητείται να παρέχουν την υπηρεσία αυτή παντού στη Γαλλία σε παρόμοιες τιμές. Εφόσον η προσφεύγουσα όφειλε να χρηματοδοτήσει τις εναέριες μεταφορές της εξ ολοκλήρου η ίδια, χωρίς δημόσια ενίσχυση, ήταν αναγκασμένη να καταφύγει σε εσωτερική εξίσωση των ναύλων στο σύστημα του δικτύου. Στο πλαίσιο της εν λόγω εξισώσεως, τα έσοδα από τις καλούμενες «εκατομμυριούχες» γραμμές, όπως η γραμμή Παρίσι-Μασσαλία και η γραμμή Παρίσι-Τουλούζη, προορίζονταν για τη χρηματοδότηση των ελλειμματικών γραμμών. Όμως, ένα τέτοιο σύστημα χρηματοδοτήσεως δεν μπορούσε να λειτουργήσει άνευ αποκλειστικότητας χορηγουμένης στις «εκατομμυριούχες» γραμμές.

99 Η κατά γράμμα ερμηνεία του άρθρου 5 του κανονισμού πρέπει να εμπνέεται από τις ανωτέρω εκτεθείσες σκέψεις. Έτσι, τα «εσωτερικά δρομολόγια» είναι εκείνα τα οποία ορίζονται στις παραχωρήσεις αποκλειστικότητας, δηλαδή οι γραμμές που αποτελούν μέρος του ανωτέρω αναφερθέντος δικτύου, και όχι οι συνδέσεις μεταξύ πόλεων όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή. Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από το κείμενο του κανονισμού, το οποίο κατ' επανάληψη αναφέρεται στις υπηρεσίες από έναν αερολιμένα σε άλλον. Κατά την προσφεύγουσα, αν το άρθρο 5 του κανονισμού ερμηνευόταν υπό την έννοια ότι η λέξη «δρομολόγιο» σημαίνει μια γραμμή από πόλη σε πόλη, η διάταξη αυτή θα εστερείτο οποιασδήποτε ουσίας: θα αρκούσε να υφίστανται δύο αερολιμένες σε μια πόλη για να αποκλειστεί από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 οποιαδήποτε αποκλειστική παραχώρηση υφισταμένη κατά την ημερομηνία της ενάρξεως ισχύος του κανονισμού.

100 Στη συνέχεια, η προσφεύγουσα αντικρούει την επιχειρηματολογία της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία, εν πάση περιπτώσει, υπήρχε «επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών» προσφερομένη με «άλλα μεταφορικά μέσα», δηλαδή η αεροπορική μεταφορά μεταξύ Παρισιού (CDG)-Μασσαλίας και Παρισιού (CDG)-Τουλούζης, για τον λόγο δε αυτό έπρεπε να αποκλειστούν τα δρομολόγια από Παρίσι (Ορλύ) προς Μασσαλία και Τουλούζη από το πεδίο εφαρμογής της αποκλειστικότητας. Συναφώς, ο όρος «μεταφορικό μέσο» πρέπει να νοείται ως σημαίνουσα «τρόπος μεταφοράς», οπότε τα αεροπορικά δρομολόγια δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Εν πάση περιπτώσει, η εκ μέρους της TAT εξυπηρέτηση των γραμμών CDG-Μασσαλία και CDG-Τουλούζη, διακυμαινομένη από τον Μάρτιο του 1992 μεταξύ μιας πτήσεως ημερησίως και μιας πτήσεως εβδομαδιαίως, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών» έναντι των αναγκών των επιχειρηματικών κύκλων των οικείων περιοχών.

101 Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται εξάλλου ότι για πρώτη φορά έλαβε γνώση των εννοιών της επάρκειας και του απροσκόπτου όπως ερμηνεύονται από την Επιτροπή με το υπόμνημα αντικρούσεως. Αυτό αποδεικνύει ότι δεν ήταν σε θέση να υποβάλει παρατηρήσεις. Επιπλέον, η TAT αρνείται ένα γνήσιο ανταγωνισμό συνιστάμενο στην ανάπτυξη της αγοράς με σημείο αναχωρήσεως το CDG, υπέρ μιας παρασιτικής σε βάρος της προσφεύγουσας εκμεταλλεύσεως από και προς το Ορλύ. Πράγματι, η TAT είχε πρόσβαση στην Τουλούζη και τη Μασσαλία με σημείο αναχωρήσεως τον αερολιμένα CDG, ο οποίος αποτελεί σημαντικότερο χώρο επιβιβάσεων απ' ό,τι αυτός του Ορλύ λόγω του μεγέθους του, του αριθμού των διαδρόμων και των επιβατών που δέχεται. Επομένως, το γεγονός ότι η TAT αρνείται στην πράξη να εκμεταλλεύεται τις γραμμές Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη από τον αερολιμένα CDG δεν οφείλεται στο ότι η προσφεύγουσα ή η Γαλλική Κυβέρνηση επιδόθηκαν σε πρακτικές που επιφέρουν διακρίσεις.

102 Τέλος, το άρθρο 5 του κανονισμού αφήνει στα κράτη μέλη ένα κατάλοιπο εξουσίας όσον αφορά την παραχώρηση αποκλειστικότητας. Όμως, είναι αδύνατο να διατηρηθεί αποκλειστικότητα υπό την έννοια της διατάξεως αυτής χωρίς να απαγορευθεί σε όλες τις άλλες αεροπορικές εταιρίες η πρόσβαση στην προστατευομένη γραμμή. Επομένως, η διάταξη αυτή ενέχει τη δυνατότητα επιβολής μέτρων τα οποία η Επιτροπή κακώς χαρακτηρίζει ως επιφέροντα δυσμενείς διακρίσεις. Θεσπίζοντας την προσβαλλομένη απόφαση, η Επιτροπή προσπάθησε να επιβάλλει αμέσως πλήρη ελευθέρωση ενώ η ελευθέρωση αυτή έπρεπε να είναι προοδευτική, μετρημένη, και να αποσκοπεί στη συμφιλίωση των υφισταμένων πολλαπλών συμφερόντων. Για τον λόγον αυτό, η απαγόρευση των διακρίσεων έπρεπε να ληφθεί υπόψη ταυτόχρονα με τις ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, ιδίως, αυτές που αφορούν τη χωροταξία, την κοινωνική συνοχή και τα δικαιώματα των καταναλωτών, καθώς και τις ανάγκες που συνδέονται με το περιβάλλον και την ασφάλεια.

103 Η Επιτροπή εκθέτει κατ' αρχάς ότι το επίδικο γαλλικό μέτρο είναι μέτρο κατανομής των μεταφορών μεταξύ των αερολιμένων του παρισινού συστήματος, το οποίο μέτρο μπορεί να εκτιμηθεί βάσει του άρθρου 8 του κανονισμού. Η κατανομή αυτή διενεργήθηκε κατά τρόπο ενέχοντα συγκεκαλυμμένη δυσμενή διάκριση. Παραβιάζει την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων που διατυπώνεται στο άρθρο 8 του κανονισμού, πράγμα που αποτελεί τον λόγο για τον οποίο η Επιτροπή διαθέτει τις προβλεπόμενες από την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού εξουσίες.

104 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άρθρο 5 του κανονισμού αποσκοπεί στην αποφυγή διακοπής ορισμένης παροχής υπηρεσιών μεταξύ δύο σημείων του εδάφους ενός κράτους μέλους. Η διατήρηση, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως δικαιολογείται, επομένως, από το δημόσιο συμφέρον για την εξασφάλιση του απροσκόπτου ενός δρομολογίου μεταξύ δύο πόλεων, ελλείψει εναλλακτικής, επαρκούς και απροσκόπτου υπηρεσίας μεταφορών. Όμως, εν προκειμένω, οι προϋποθέσεις αυτές δεν συντρέχουν. Συγκεκριμένα, την 1η Ιανουαρίου 1993, η προσφεύγουσα δεν ήταν πλέον αποκλειστικός παραχωρησιούχος στις γραμμές Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη, δεδομένου ότι, την 1η Μαρτίου 1992, η εταιρία TAT είχε λάβει την άδεια να πραγματοποιεί πτήσεις μεταξύ Παρισιού και των εν λόγω δύο πόλεων. Η σύμβαση του 1985 έπρεπε επομένως, για τον λόγο αυτό, να θεωρηθεί ως παρωχημένη. Όποιο και αν ήταν το σύστημα εξισώσεως που είχαν κατά νου το 1985 η Γαλλική Δημοκρατία και η προσφεύγουσα, το σύστημα αυτό πρέπει στο εξής να εκτιμάται βάσει των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου και, ιδίως, του κανονισμού 2408/92, οι οποίες υπερισχύουν των εθνικών μέτρων που δεν συνάδουν προς αυτές.

105 Η Επιτροπή τονίζει στη συνέχεια ότι τα «εσωτερικά δρομολόγια» κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού είναι δρομολόγια μεταξύ δύο πόλεων και όχι δρομολόγια από αερολιμένα σε αερολιμένα. Ο όρος «δρομολόγιο» είναι γενικός, αναφερόμενος τόσο στα αεροπορικά δρομολόγια όσο και στα σιδηροδρομικά, με λεωφορείο ή λοιπά δρομολόγια. Εξάλλου, εν προκειμένω υφίστανται «άλλα μεταφορικά μέσα» δυνάμενα να εξασφαλίσουν «επαρκή και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών», δηλαδή τα αεροπορικά δρομολόγια με σημείο αναχωρήσεως και προορισμού τον αερολιμένα CDG, καθώς και πολλά σιδηροδρομικά δρομολόγια. Όσον αφορά την έννοια του απρόσκοπτου, αυτό ενέχει την ανυπαρξία κινδύνου διακοπής της παροχής υπηρεσιών για λόγους κλιματικών συνθηκών ή άλλους λόγους, ενώ η επάρκεια εκτιμάται έναντι διαφόρων παραγόντων, όπως είναι η συχνότητα της παροχής υπηρεσιών, η διάρκεια του ταξιδίου, αλλά επίσης οι ανάγκες των χρηστών, οι τιμές και η υπάρχουσα μεταφορική ικανότητα.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

— Επί της ερμηνείας του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού

106 Στο μέτρο που η προσφεύγουσα αιτιάται την Επιτροπή ότι θέσπισε απόφαση δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού αντί να κινήσει τη διαδικασία παραβάσεως κράτους που προβλέπεται από το άρθρο 169 της Συνθήκης, διαπιστώνεται ότι δεν προέβαλε την ένσταση ελλείψεως νομιμότητας, δυνάμει του άρθρου 184 της Συνθήκης, κατά της κανονιστικής αυτής διατάξεως. Επομένως, δεν ισχυρίζεται ότι η θεσπισθείσα από το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού διαδικασία δεν συνάδει, καθεαυτή, προς το ιεραρχικώς υπέρτερο κοινοτικό δίκαιο, δηλαδή προς το άρθρο 169 της Συνθήκης. Συνεπώς, η εξέταση της παρούσας αιτιάσεως περιορίζεται στον έλεγχο του αν η Επιτροπή εφάρμοσε ορθώς τον εν λόγω διαδικαστικό κανόνα.

107 Αρκεί να υπομνησθεί συναφώς ότι οι γαλλικές αρχές αρνήθηκαν στην αεροπορική εταιρία TAT, στην οποία έχει ήδη επιτραπεί να εξυπηρετεί τις γραμμές Παρίσι-Τουλούζη και Παρίσι-Μασσαλία με σημείο αναχωρήσεως και προορισμού το αεροδρόμιο CDG, την πρόσβαση στον αερολιμένα του Ορλύ για την άσκηση δικαιωμάτων μεταφοράς στις ίδιες γραμμές, η άρνηση δε αυτή βασίστηκε στο γεγονός ότι η εξυπηρέτηση των γραμμών αυτών με σημείο αναχωρήσεως και προορισμού το Ορλύ είχε διατεθεί αποκλειστικά στην προσφεύγουσα. Όμως, δεδομένου ότι οι δύο αερολιμένες αποτελούν μέρος του παρισινού συστήματος αερολιμένων, κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιγ', και του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού, το μέτρο των γαλλικών αρχών ελήφθη κατ' ανάγκη στο πλαίσιο της κατανομής της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων του συστήματος αυτού, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού. Συνεπώς, η Επιτροπή είχε το δικαίωμα να κάνει χρήση των εξουσιών που της παρέχει το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού και να εξετάσει την εκ μέρους των γαλλικών αρχών εφαρμογή της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου.

108 Πρέπει να προστεθεί ότι το επιχείρημα που η προσφεύγουσα στηρίζει στον «ταχύ» χαρακτήρα της προβλεπομένης από το άρθρο 8, παράγραφος 3, διαδικασίας δεν ασκεί επιρροή, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν κίνησε την επίδικη διαδικασία κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους — οπότε αυτή θα έπρεπε να τερματισθεί εντός προθεσμίας ενός μηνός — αλλά με δική της πρωτοβουλία. Πράγματι, η διαδικασία αυτή κινήθηκε με πρωτοβουλία της Επιτροπής,

κατόπιν καταγγελίας της ΤΑΤ στα τέλη του μηνός Σεπτεμβρίου 1993, και περατώθηκε με την προσβαλλομένη απόφαση στα τέλη του μηνός Απριλίου 1994, δηλαδή επτά μήνες αργότερα.

109 Εξάλλου, ο κανονισμός 2408/92 θεσπίστηκε στις 23 Ιουλίου 1992. Επομένως, τα κράτη μέλη έπρεπε να γνωρίζουν, από τον Ιούλιο του 1992, τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού στον τομέα της κατανομής της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός συστήματος αερολιμένων.

110 Τέλος, από καμία λέξη του άρθρου 8 δεν μπορεί να συναχθεί ότι το γεγονός και μόνον ότι ένα μέτρο κατανομής της κυκλοφορίας εντός ενός συστήματος αερολιμένων εντάσσεται σε ένα καθεστώς εθνικών αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμεταλλεύσεως το οποίο υφίσταται από πολλές δεκαετίες, όπως αυτό που επικαλείται η προσφεύγουσα, μπορεί αφεαυτού να έχει ως αποτέλεσμα το εν λόγω μέτρο να μην εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της προβλεπομένης από το άρθρο αυτό διαδικασίας.

111 Επομένως, η Επιτροπή ούτε έκανε κατάχρηση διαδικασίας, επιλέγοντας να κινήσει την επίδικη διαδικασία ούτε αγνόησε τις προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού. Επομένως, η πρώτη αιτίαση της προσφεύγουσας πρέπει να απορριφθεί.

— Επί των σχέσεων μεταξύ των άρθρων 8 και 5 του κανονισμού

112 Ως προς το ζήτημα αν η προσβαλλομένη απόφαση, που θεσπίστηκε κατά το πέρας της προαναφερθείσας διαδικασίας, παραμένει άθικτη από τις άλλες αιτιάσεις που η προσφεύγουσα προέβαλε επικουρικώς, πρέπει να υπομνησθεί, κατ' αρχάς, ότι η εξουσία που το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού παρέχει στα κράτη μέλη να ρυθμίζουν την κατανομή της κυκλοφορίας στο πλαίσιο ενός συστήματος αερολιμένων περιορίζεται υπό την έννοια ότι η

ρύθμιση αυτή πρέπει να ενεργεί «άνευ δυσμενούς διακρίσεως στηριζομένης στην (...) ταυτότητα του αερομεταφορέα». Η άρνηση την οποία οι γαλλικές αρχές αντέταξαν στην περί προσβάσεως στον αερολιμένα του Ορλύ αίτηση της TAT βασίστηκε στο άρθρο 5 του κανονισμού, για τον λόγο ότι η διάταξη αυτή καθιστούσε δυνατή τη διατήρηση του αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως που χορηγήθηκε στην προσφεύγουσα ως προς τις γραμμές Ορλύ-Μασσαλία και Ορλύ-Τουλούζη. Επομένως, η άρνηση αυτή θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι επήλθε άνευ δυσμενούς διακρίσεως στηριζομένης στην ταυτότητα της TAT μόνον αν το άρθρο 5 του κανονισμού πράγματι επέτρεπε αποκλειστικότητα υπέρ της προσφεύγουσας ως προς τις εν λόγω δύο γραμμές.

113 Εν πάση περιπτώσει, το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως περιορίζεται στη διαπίστωση ότι η Γαλλική Δημοκρατία δεν μπορεί πλέον να αρνείται την πρόσβαση στις δύο αυτές γραμμές «με το αιτιολογικό ότι οι γαλλικές αρχές κάνουν χρήση, στα δρομολόγια αυτά, των διατάξεων του άρθρου 5 (...)». Δεδομένου ότι το αντικείμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως περιορίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο, οποιαδήποτε επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας αφορώσα τα δικαιώματα των καταναλωτών, καθώς και τις συνδεόμενες με το περιβάλλον και την ασφάλεια επιταγές, δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη, καθόσον δεν ασκεί επιρροή στο υφιστάμενο πλαίσιο των άρθρων 8, παράγραφοι 1 και 3, και 5 του κανονισμού.

— Επί της ερμηνείας του άρθρου 5 του κανονισμού

114 Το ίδιο το γράμμα του άρθρου 5 του κανονισμού αναιρεί την άποψη της προσφεύγουσας κατά την οποία, αφενός, το άρθρο αυτό αποσκοπεί κατ' ουσίαν στη διατήρηση των εθνικών συμβάσεων που απονέμουν αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως, και, αφετέρου, οι συμβάσεις αυτές έχουν καθοριστική επιρροή στην ερμηνεία του εν λόγω άρθρου. Πράγματι, το άρθρο αυτό εξαρτά τη διατήρηση υφισταμένου αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως από πολλές ειδικές προϋποθέσεις. Έτσι, ο κοινοτικός νομοθέτης δεν περιορίστηκε στη θέσπιση κανονιστικής ρυθμίσεως, όπως αυτή την οποία επικαλείται η προσφεύγουσα αναφερόμενη στο σχέδιο του άρθρου 4, τελευταία παράγραφος, του κανονισμού, που προέβλεπε τη διατήρηση απλώς των προϋφισταμένων παραχωρήσεων (βλ., ανωτέρω, σκέψη 95).

115 Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η κοινοτική έννομη τάξη δεν επιθυμεί κατ' αρχήν να προσδιορίζονται οι έννοιές της βάσει μιας εθνικής

έννομης τάξης, εφόσον αυτό δεν προβλέπεται ρητώς (βλ., ιδίως, την απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 1982, 64/81, Corman, Συλλογή 1982, σ. 13, σκέψη 8). Οι όροι μιας διατάξεως κοινοτικού δικαίου, η οποία δεν παραπέμπει ρητώς στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και της σημασίας της, πρέπει κανονικά να τυγχάνουν αυτοτελούς και ομοιόμορφης ερμηνείας, η οποία πρέπει να ανευρίσκεται με βάση τα συμφραζόμενα και τον σκοπό που επιδιώκει η σχετική κανονιστική ρύθμιση (βλ., ιδίως, την απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 1984, 327/82, Ekro, Συλλογή 1984, σ. 107, σκέψη 11). Επομένως, οι διατάξεις του άρθρου 5 του κανονισμού απαιτούν αυτοτελή ερμηνεία λαμβανομένου υπόψη του γράμματός τους, της γενικής οικονομίας τους και του σκοπού τους.

116 Κατ' εφαρμογήν ακριβώς αυτών των κανόνων πρέπει να εξεταστεί, κατ' αρχάς, αν το αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως, το οποίο επικαλείται η προσφεύγουσα ως προς τις γραμμές Ορλύ-Μασσαλία και Ορλύ-Τουλούζη, χορηγήθηκε για εσωτερικά «δρομολόγια».

117 Ο κανονισμός χρησιμοποιεί τον όρο «δρομολόγια» κατ' επανάληψη και σε διαφορετικές αλληλουχίες, χωρίς εντούτοις ο όρος αυτός να περιλαμβάνεται στους δεκαπέντε ορισμούς του άρθρου 2. Επομένως, πρόκειται για έναν όρο του οποίου η έννοια μπορεί, ενδεχομένως, να ποικίλλει, ανάλογα με το πλαίσιο εντός του οποίου χρησιμοποιείται, ιδίως ανάλογα με τον ειδικό σκοπό του πλαισίου αυτού, σημαίνοντας είτε το αεροπορικό δρομολόγιο μεταξύ δύο αερολιμένων, είτε δρομολόγιο μεταφορών κατά τη γενική έννοια μεταξύ δύο πόλεων ή περιοχών.

118 Ως προς την οικονομία και τον σκοπό του άρθρου 5 του κανονισμού, έχει σημασία να τονισθεί ότι το κείμενο αυτό αφορά μόνο «δρομολόγια» για τα οποία δεν υφίσταται επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών μεταφοράς. Η διατύπωση αυτή προϋποθέτει, κατ' ανάγκη, μάλλον δρομολόγια μεταξύ πόλεων και περιοχών παρά δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα. Πράγματι, οι αερολιμένες δεν αποτελούν για τους ταξιδιώτες, το φορτίο και το ταχυδρομείο τον τελικό προορισμό του ταξιδίου τους, αλλά μάλλον ένα αναγκαίο μέσον διελεύσεως, δεδομένου ότι ο

τελικός προορισμός είναι η πόλη ή η περιοχή που εξυπηρετείται από τον οικείο αερολιμένα. Επομένως, προκύπτει ότι το άρθρο 5 αποσκοπεί στη διασφάλιση, μεταβατικώς, της απρόσκοπτης παροχής υπηρεσιών αερομεταφορών που προστατεύονται με αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως, υπό τον όρον ότι χωρίς μια τέτοια αποκλειστικότητα θα υπάρχει ενοχλητική για τους χρήστες διακοπή στις σχέσεις μεταξύ καθορισμένων πόλεων ή περιοχών.

119 Ως προς τους αερολιμένες του Ορλύ και του CDG που αποτελούν μέρος του συστήματος αερολιμένων του Παρισιού, το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από τις συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 2, στοιχείο ιγ', σε συνδυασμό με τις διατάξεις του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού, σύμφωνα με τις οποίες οι αερολιμένες αυτοί εξυπηρετούν από κοινού την πόλη του Παρισιού ή το παρισινό αστικό κέντρο. Πρέπει επίσης να ισχύει για τους αερολιμένες της Μασσαλίας και της Τουλούζης, οι οποίοι δεν μπορούν λογικά να θεωρούνται ως ο τελικός προορισμός ταξιδίου που άρχισε στο Παρίσι και οι οποίοι, επίσης, προορίζονται για να εξυπηρετούν τις αντίστοιχες πόλεις ή τα αντίστοιχα αστικά κέντρα. Επομένως, η άποψη της προσφεύγουσας, σύμφωνα με την οποία ο όρος «δρομολόγιο» αναφέρεται σε αεροπορικό δρομολόγιο υπό τεχνική έννοια μεταξύ δύο αερολιμένων, δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

120 Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 5, αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως μπορούσε ενδεχομένως να υφίσταται υπέρ της προσφεύγουσας μόνον ως προς τα «εσωτερικά δρομολόγια», που ορίζονται ως σχέσεις μεταφορών μεταξύ καθορισμένων πόλεων ή περιοχών. Όμως, ακόμη και αν υποτεθεί ότι αυτή πράγματι, δυνάμει της συμβάσεως του 1985 και της συμφωνίας του 1990, απήλαυε αποκλειστικότητας με σημείο αναχωρήσεως και προορισμού τον αερολιμένα του Ορλύ ως προς τα δρομολόγια Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη, είναι βέβαιο ότι, ήδη πριν από την έναρξη της ισχύος του κανονισμού, άλλες αεροπορικές εταιρίες εκτός της προσφεύγουσας εξυπηρετούσαν τα ίδια δρομολόγια, έστω και αν το σημείο αναχωρήσεως και προορισμού ήταν το αεροδρόμιο CDG. Πράγματι, η εταιρία Air Afrique είχε το δικαίωμα, δυνάμει του άρθρου 19 της συμβάσεως του 1985, να εκμεταλλεύεται τη «γραμμή» Παρίσι-Μασσαλία. Επιπλέον, η προσφεύγουσα δεν αμφισβήτησε τη διαπίστωση που περιέχεται στην προσβαλλομένη απόφαση, σύμφωνα με την οποία οι γαλλικές αρχές έδωσαν το δικαίωμα στην εταιρία TAT να εκμεταλλεύεται από την 1η Μαρτίου 1992 τα εν λόγω δύο δρομολόγια, με σημείο αναχωρήσεως και προορισμού τον αερολιμένα CDG, και δεν έθεσαν κανένα εμπόδιο, πλέον προσφάτως, στην εκμετάλλευση των ιδίων δρομολογίων από άλλες κοινοτικές εταιρίες (ΕΕ, σ. 36).

121 Συνεπώς, όποια και αν είναι η ερμηνεία της συμβάσεως του 1985 και της συμφωνίας του 1990, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να ισχυρίζεται ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, απέλαυε αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως ως προς τα δύο «εσωτερικά δρομολόγια» κατά την έννοια του άρθρου 5, δηλαδή μεταξύ της πόλεως του Παρισιού και των πόλεων της Μασσαλίας και της Τουλούζης, αντιστοίχως.

122 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας, σύμφωνα με τα οποία, αφενός, η γραμμή που εκμεταλλεύεται η Air Afrique είναι απλώς γραμμή εσωτερικών μεταφορών και, αφετέρου, οι παρεχόμενες από την TAT υπηρεσίες με σημείο αναχωρήσεως και προορισμού τον αερολιμένα CDG δεν ήταν ούτε επαρκείς ούτε απρόσκοπτες, στο μέτρο που διακυμαίνονταν μεταξύ μιας πτήσεως ημερησίως και μιας πτήσεως εβδομαδιαίως. Πράγματι, από το γράμμα του άρθρου 5 προκύπτει ότι το ζήτημα αν «μπορεί να εξασφαλιστεί με άλλα μεταφορικά μέσα επαρκής και απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών» τίθεται μόνο στην περίπτωση που υφίσταται το αποκλειστικό δικαίωμα εκμεταλλεύσεως ως προς τα εν λόγω «εσωτερικά δρομολόγια». Εφόσον η προσφεύγουσα δεν απέλαυε τέτοιο δικαίωμα αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως, όπως διαπιστώθηκε, αμέσως πριν, το ζήτημα ενδεχομένης επαρκούς και απρόσκοπτης παροχής υπηρεσιών από την Air Afrique και την TAT στις γραμμές Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη στερείται σημασίας.

123 Συνεπώς, η επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας που προσάπτει στην Επιτροπή ότι ανέπτυξε για πρώτη φορά με το υπόμνημα αντικρούσεως την ερμηνεία της ως προς τις έννοιες της επάρκειας και του απροσκόπτου πρέπει επίσης να απορριφθεί καθόσον δεν ασκεί επιρροή (βλ., ανωτέρω, τις σκέψεις 71 και 101).

124 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το άρθρο 5 του κανονισμού δεν μπορεί να εφαρμοστεί εν προκειμένω. Αντίθετα από τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί να καταστήσει την εν λόγω διάταξη τελείως κενή περιεχομένου. Το άρθρο 5 καλύπτει ειδικά την κατάσταση δικαιώματος αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως που χορηγήθηκε ως προς ένα δρομολόγιο μεταξύ δύο πόλεων, εκ των οποίων καμία δεν αποτελεί μέρος συστήματος αερολιμένων, όπως είναι η γραμμή Μασσαλία-Ajaccio ή η γραμμή Νίκαια-Calvi, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υφίστανται άλλα μέσα επαρκούς και απρόσκοπτης μεταφοράς.

125 Τέλος, το επιχείρημα της προσφεύγουσας, σύμφωνα με το οποίο η μη εφαρμογή του άρθρου 5 στις επίδικες δύο γραμμές μπορεί να εκμηδενίσει το ιδιάζον γαλλικό σύστημα της εσωτερικής εξισώσεως των ναύλων, είναι αλυσιτελές στο πλαίσιο των λόγων που στηρίζονται μόνο στην παράβαση του κανονισμού. Πράγματι, το άρθρο 5 του κανονισμού προβλέπει μια εξέταση «ανά δρομολόγιο», αποκλειομένης οποιασδήποτε «λογικής δικτύου» και οποιασδήποτε εξισώσεως των ναύλων συνδεομένης με μια τέτοια έννοια δικτύου. Επομένως, τα ζητήματα που αφορούν τον αναγκαίο χαρακτήρα του γαλλικού εσωτερικού δικτύου και του σχετικού με αυτό εξισωτικού συστήματος θα εξεταστούν στη συνέχεια, στο πλαίσιο του λόγου που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Εν πάση περιπτώσει, η προσφεύγουσα δεν ισχυρίστηκε ότι η αποδοχή άλλης αεροπορικής εταιρίας στον αερολιμένα του Ορλύ θα είχε ως συνέπεια να διακυβευθούν, σε βάρος των χρηστών, οι υπηρεσίες που η ίδια παρέχει στις γραμμές Παρίσι-Μασσαλία και Παρίσι-Τουλούζη.

126 Συνεπώς, η εταιρία TAT, στην οποία δεν επιτράπηκε η πρόσβαση στον αερολιμένα του Ορλύ, αποτέλεσε αντικείμενο δυσμενούς διακρίσεως στηριζομένης στην ταυτότητά της, κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού, δεδομένου ότι η σχετική άρνηση δεν μπορούσε να δικαιολογηθεί από το άρθρο 5 του κανονισμού. Επομένως, οποιαδήποτε αιτίαση, με την οποία επιδιώκεται να υποστηριχθεί ότι δεν υπήρχε τέτοια δυσμενής διάκριση, πρέπει να απορριφθεί. Αυτό είναι αληθές, ειδικότερα, όσον αφορά την επιχειρηματολογία με την οποία η προσφεύγουσα επιδιώκει να αποδείξει ότι ο αερολιμένας CDG αποτελούσε στην πραγματικότητα χώρο επιβιβάσεων και αποβιβάσεων ευνοϊκότερο για τις οικονομικές ανάγκες της TAT απ' ό,τι ο αερολιμένας του Ορλύ. Πράγματι, δεδομένου ότι δεν μπορούσε να γίνει επίκληση του άρθρου 5 προκειμένου να εμποδιστεί η πρόσβαση στον τελευταίο αυτόν αερολιμένα, δεν εναπόκειτο ούτε στην προσφεύγουσα ούτε στις γαλλικές αρχές να προβούν, αντί των άλλων αεροπορικών εταιριών, όπως η TAT, στην επιλογή του χώρου επιβιβάσεων και αποβιβάσεων που αυτές έκριναν ως οικονομικώς ευνοϊκότερο.

127 Τέλος, η προσφεύγουσα δεν μπορεί επομένως, με το δεύτερο σκέλος του δευτέρου λόγου της (βλ. ανωτέρω σκέψη 76), να προσάπτει στην Επιτροπή ότι ενήργησε κακοπίστως έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας θεσπίζοντας, στις 27 Απριλίου 1994, την προσβαλλομένη απόφαση. Πράγματι, οι γαλλικές αρχές δεν μπορούσαν να αγνοούν ότι ο κανονισμός 2408/92 υπερισχύει οποιουδήποτε μη συνάδοντος προς αυτόν κανόνα υποκειμένου στον τομέα της εθνικής νομοθεσίας ή του εθνικού δικαίου των συμβάσεων. Όμως, ο κανονισμός

αυτός, εκδοθείς ήδη στις 23 Ιουλίου 1992, δεν περιέχει καμία διάταξη διευκρινίζουσα τις σχέσεις μεταξύ του νέου αυτού κοινοτικού κειμένου και των ιδιαιτεροτήτων της γαλλικής πολιτικής χωροταξίας, διαχειρίσεως εναερίου εσωτερικού δικτύου και εγκαθιδρύσεως ενός συστήματος εξισώσεως των ναύλων, όπως αυτές που επικαλέστηκε η προσφεύγουσα.

128 Εξ όλων των προεκτεθέντων προκύπτει ότι οι λόγοι που στηρίζονται σε παράβαση του κανονισμού, περιλαμβανομένου εκείνου που στηρίζεται στην παραβίαση της αρχής της καλής πίστεως έναντι της Γαλλικής Δημοκρατίας, πρέπει να απορριφθούν.

Επί του λόγου που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

129 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι επιτελεί αποστολή γενικού συμφέροντος, δηλαδή τη συμβολή στην απεγκλώβιση μεγάλου αριθμού γαλλικών πόλεων και περιοχών στο πλαίσιο της χωροταξίας, βάσει εξισώσεως των ναύλων που της επιτρέπει να χρηματοδοτεί είκοσι περίπου μη αποδοτικές εσωτερικές αεροπορικές γραμμές χάριν, κυρίως, στην αποδοτικότητα των γραμμών Παρίσι (Ορλύ)-Μασσαλία και Παρίσι (Ορλύ)-Τουλούζη. Επαναλαμβάνει με τον τρόπο αυτό την επιχειρηματολογία που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο των προηγουμένων λόγων (βλ., ανωτέρω, σκέψη 98). Στο πλαίσιο αυτό, παραπέμπει στα έγγραφα που έχουν επισυναφθεί στο δικόγραφο της προσφυγής ως παράρτημα 6, τα οποία αποδεικνύουν ότι οι εσωτερικές επιδοτήσεις, οι οποίες κατέστησαν δυνατές με το αποκλειστικό της δικαίωμα στις εν λόγω δύο γραμμές, κατέστησαν δυνατή το 1992 τη χρηματοδότηση των ελλειμμάτων 27 άλλων δρομολογίων. Προσθέτει ότι, στο πλαίσιο του συστήματος των συμβάσεων που συνήφθησαν με το γαλλικό κράτος, η δική της αποστολή παροχής υπηρεσιών συνίστατο στο να αναλάβει, αντί του κράτους, την ευθύνη για την επίτευξη των σκοπών της χωροταξίας στη Γαλλία, στον αεροπορικό τομέα. Συνεπώς, ήταν πράγματι αναγκαίο να της δοθούν τα αναγκαία μέσα, δηλαδή τα πραγματοποιούμενα στα δύο επίδικα δρομολόγια κέρδη.

130 Η προσφεύγουσα συνάγει από αυτό ότι, όσον υφίσταται μια τέτοια αποστολή παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Γαλλική Κυβέρνηση βασίμως αρνείται στις ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρίες την πρόσβαση στα δύο αποδοτικά δρομολόγια. Η στάση αυτή ήταν δικαιολογημένη, ενόψει των αποφάσεων του Δικαστηρίου της 19ης Μαΐου 1993, C-320/91, Corbeau (Συλλογή 1993, σ. I-2533), και της 27ης Απριλίου 1994, C-393/92, Almelo κ.λπ. (Συλλογή 1994, σ. I-1477). Συνεπώς, αποφασίζοντας ότι η Γαλλική Κυβέρνηση δεν είχε το δικαίωμα να αρνείται την πρόσβαση στις οικείες αποδοτικές γραμμές στους ανταγωνιστές της προσφεύγουσας, η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης.

131 Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι δεν είναι ορθός ο ισχυρισμός ότι το άρθρο 4 του κανονισμού επαναλαμβάνει το περιεχόμενο του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, δεδομένου ότι η τελευταία αυτή διάταξη έχει ευρύτερο πεδίο εφαρμογής απ' ό,τι το άρθρο 4. Δεν συμβιβάζεται με την ιεράρχηση των κανόνων το παράγωγο δίκαιο να καθιστά δυνατό τον καθορισμό ορίων σε μια διαρκή εξαίρεση που περιέχεται σε διάταξη της Συνθήκης. Επομένως, το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης καθιστά δυνατή τη δικαιολόγηση περιορισμών του ανταγωνισμού και έχει εφαρμογή στον προβλεπόμενο από το άρθρο 5 του κανονισμού τομέα.

132 Η ΤΑΤ κακώς υποστηρίζει ότι η αποκλειστικότητα στα οικεία δρομολόγια δεν είναι απαραίτητη προκειμένου η προσφεύγουσα να μπορεί να εξασφαλίζει την οικονομική ισορροπία του δικτύου της και να ανταποκρίνεται στις επιβαλλόμενες σ' αυτήν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τέλος, από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1984, 72/83, Campus Oil (Συλλογή 1984, σ. 2727), και της 25ης Ιουλίου 1991, C-353/89, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (Συλλογή 1991, σ. I-4069), προκύπτει ότι περιορισμοί του ανταγωνισμού μπορούν να δικαιολογούνται για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Οι λόγοι αυτοί είναι, ιδίως, η διαφάνεια, η καλύπτουσα όλο το φάσμα παροχής υπηρεσίας, η ενιαία τιμολόγηση και το συμφέρον της Κοινότητας. Όλες αυτές οι προϋποθέσεις πληρούνται πράγματι, εν προκειμένω, από τη σύμβαση του 1985.

133 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, μετά την έκδοση του κανονισμού 2408/92, δεν συντρέχει πλέον λόγος άμεσης αναφοράς στην εφαρμογή του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, προκειμένου να ικανοποιούνται οι ανάγκες ενδεχομένων αποστολών δημόσιας υπηρεσίας που παρέχονται στο πλαίσιο της

ισχύουσας νομοθεσίας. Πράγματι, με το άρθρο 4 του κανονισμού, το Συμβούλιο συγκεκριμενοποίησε στον τομέα της παροχής υπηρεσιών αερομεταφοράς στο εσωτερικό της Κοινότητας την αφηρημένη διάταξη του άρθρου 90, παράγραφος 2, σταθμίζοντας το βάρος των διαφόρων συμφερόντων για τα οποία πρόκειται. Στο μέτρο που η κατάσταση την οποία αφορά το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης εξετάσθηκε πράγματι από το Συμβούλιο ως προς τον τομέα της αεροπορίας, το άρθρο 4 του κανονισμού εξάντλησε τη χρησιμότητα του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

134 Το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης αποκλείει την εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης κατά το μέτρο που η εφαρμογή τους εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της «ιδιαίτερης αποστολής» που έχει ανατεθεί σε μια επιχείρηση «επιφορτισμένη με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος».

135 Προκειμένου περί διατάξεως η οποία επιτρέπει, υπό ορισμένες περιστάσεις, παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης, αυτή πρέπει να ερμηνεύεται στενά (απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1974, 127/73, BRT, Συλλογή τόμος 1974, σ. 157, σκέψη 19) και η εφαρμογή της δεν αφίεται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους, το οποίο έχει αναθέσει σε μια επιχείρηση τη διαχείριση μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Μαρτίου 1985, 41/83, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 873, σκέψη 30).

136 Υπό το φως των τελευταίων αυτών αρχών, πρέπει να εξεταστεί αν η προσφεύγουσα δικαιούται να επικαλείται το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως.

137 Η προσφεύγουσα διαφωνεί με την εφαρμογή των άρθρων 5 και 8 του κανονισμού 2408/92, που θεσπίστηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 84 της Συνθήκης, όπως αυτά ερμηνεύθηκαν ανωτέρω.

138 Η εφαρμογή των άρθρων αυτών μπορούσε εντούτοις να αποκλεισθεί μόνον κατά το μέτρο που «εμπόδιζε» την εκπλήρωση των ανατεθέντων στην προσφεύγουσα καθηκόντων. Επειδή ο όρος αυτός έπρεπε να ερμηνευθεί αυστηρά, δεν αρκούσε μια τέτοια εκπλήρωση να είχε απλώς διαταραχθεί ή καταστεί δυσκολότερη. Επιπλέον, στην προσφεύγουσα εναπόκειτο να αποδείξει ότι η αποστολή της οδηγήθηκε σε αποτυχία (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση του Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 1974, 155/73, Sacchi, Συλλογή τόμος 1974, σ. 217, σκέψη 15).

139 Διαπιστώνεται συναφώς ότι η προσφεύγουσα περιορίζεται στον ισχυρισμό ότι η οργάνωση των εσωτερικών αερομεταφορών βασιζόταν στο σύστημα ανακατανομής μεταξύ αποδοτικών και μη αποδοτικών γραμμών και ότι η αποκλειστικότητα που της είχε παρασχεθεί στις γραμμές Ορλύ-Μασσαλία και Ορλύ-Τουλούζη ήταν δικαιολογημένη λόγω της υποχρεώσεώς της να εκμεταλλεύεται τις μη αποδοτικές γραμμές κατά τρόπο τακτικό και σε μη απαγορευτικές τιμές, ώστε να συμβάλει στην επίτευξη των σκοπών της χωροταξίας. Δεν υπολογίζει με αριθμητικά στοιχειά την πιθανή απώλεια εσόδων αν επιτρεπόταν σε άλλους αερομεταφορείς να την ανταγωνίζονται στις δύο επίδικες γραμμές. Δεν αποδεικνύει επίσης ότι η απώλεια αυτή εσόδων θα ήταν τόσο μεγάλη ώστε θα ήταν αναγκασμένη να εγκαταλείψει συγκεκριμένες γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου της.

140 Εν πάση περιπτώσει, τα συνδυασμένα συστήματα του εσωτερικού εναερίου δικτύου και της εσωτερικής ανακατανομής που επικαλείται η προσφεύγουσα δεν αποτελούσαν αυτοσκοπό, αλλά μέσα επιλεγέντα από τον γαλλικό δημόσιο τομέα προκειμένου να επιτευχθούν οι σκοποί χωροταξίας στη Γαλλία. Όμως, η προσφεύγουσα δεν ισχυρίστηκε, ακόμη δε λιγότερο απέδειξε, ότι, μετά την έναρξη της ισχύος του κανονισμού 2408/92, δεν υφίστατο κατάλληλο εναλλακτικό σύστημα δυνάμενο να εξασφαλίσει την επίτευξη των σκοπών της χωροταξίας και, ιδίως, να διαφυλάξει τη χρηματοδότηση των ελλειμματικών γραμμών (βλ., επίσης, την προπαρατεθείσα διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 26ης Οκτωβρίου 1994, Γαλλία κατά Επιτροπής, σκέψη 35).

141 Συνεπώς, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η προσβαλλομένη απόφαση θα οδηγούσε σε αποτυχία, νομικά ή πραγματικά, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που της είχε ανατεθεί. Επομένως, ούτε ο λόγος που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης μπορεί να γίνει δεκτός.

Επί του λόγου που στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας

Επιχειρήματα των διαδίκων

142 Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, κατά πάγια νομολογία (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 20ής Φεβρουαρίου 1979, 122/78, Buitoni, Συλλογή τόμος 1979/Ι, σ. 341, και της 5ης Ιουλίου 1977, 114/76, Bela-Mühle, Συλλογή τόμος 1977, σ. 385), την αρχή της αναλογικότητας, η οποία συνίσταται στην εξέταση του αν οι προσβαλλόμενες πράξεις είναι ταυτόχρονα αναγκαίες και πρόσφορες ενόψει των επιδιωκομένων στόχων, μπορούν να επικαλούνται τα νομικά ή φυσικά πρόσωπα προκειμένου να αμφισβητήσουν οποιαδήποτε πράξη απορρέουσα από τις κοινοτικές αρχές, είτε είναι νομοθετική είτε είναι κανονιστική ή διοικητική. Στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως, η επιλογή της Γαλλικής Κυβερνήσεως να επεξεργαστεί ένα νέο νόμο περί χωροταξίας καθώς και ένα νέο σύστημα χρηματοδοτήσεως των ελλειμματικών εθνικών γραμμών και να αποφασίσει προοδευτικό άνοιγμα στον ανταγωνισμό στην ίδια εθνική αγορά ήταν απολύτως ανάλογο προς τον σκοπό της ελευθερώσεως των αεροπορικών γραμμών. Αντιθέτως, η απόφαση της Επιτροπής να επιβάλει την ελευθέρωση του ανταγωνισμού στις αποδοτικές γραμμές μερικούς μήνες πριν από την ημερομηνία που καθόρισε η Γαλλική Κυβέρνηση ήταν δυσανάλογη σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό και δεν έλαβε υπόψη τα συμφέροντα της προσφεύγουσας, η οποία είχε ανάγκη μεταβατικής περιόδου για να προσαρμοστεί.

143 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η παρατεθείσα νομολογία είναι άσχετη εν προκειμένω, λόγω του ότι αφορά τη διαδικασία του άρθρου 177 της Συνθήκης, ενώ στην παρούσα υπόθεση πρόκειται για διαδικασία του άρθρου 173 της

Συνθήκης και ότι η Επιτροπή έλαβε την απόφασή της βάσει κανονισμού, η έλλειψη νομιμότητας του οποίου μπορούσε να προβληθεί μόνο δυνάμει του άρθρου 184 της Συνθήκης. Όμως, η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί τον ίδιο τον κανονισμό αλλά την χρησιμοποίηση των εξουσιών που ανατέθηκαν στην Επιτροπή από τον εν λόγω κανονισμό.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

144 Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλει οι πράξεις των κοινοτικών θεσμικών οργάνων να μην υπερβαίνουν τα όρια αυτού που είναι πρόσφορο και αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκομένου σκοπού, εξυπακουουμένου ότι, όταν προσφέρονται προς επιλογή περισσότερα κατάλληλα μέτρα, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο καταναγκαστικό (βλ., για παράδειγμα, τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Μαΐου 1984, 15/83, Denkavit Nederland, Συλλογή 1984, σ. 2171, σκέψη 25, και της 11ης Ιουλίου 1989, 265/87, Schräder, Συλλογή 1989, σ. 2237, σκέψη 21).

145 Εν προκειμένω, από την εξέταση των προηγουμένων λόγων προκύπτει ότι η Επιτροπή, θεσπίζοντας την προσβαλλομένη απόφαση, προέβη σε ορθή εφαρμογή των άρθρων 8 και 5 του κανονισμού 2408/92. Εξάλλου, η νομιμότητα των διατάξεων αυτών δεν αμφισβητήθηκε με ένσταση περί ελλείψεως νομιμότητας ασκηθείσα δυνάμει του άρθρου 184 της Συνθήκης. Συνεπώς, η προσβαλλομένη απόφαση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως υπερβολικό μέτρο, καθόσον μάλιστα το άρθρο 3 της αποφάσεως αυτής χορήγησε στη Γαλλική Δημοκρατία προθεσμία προσαρμογής έξι μηνών.

146 Επομένως, ο λόγος που στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας πρέπει επίσης να απορριφθεί.

147 Επειδή κανένας από τους λόγους που προέβαλε η προσφεύγουσα δεν έγινε δεκτός, η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί των δικαστικών εξόδων

148 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα αν υπάρχει σχετικό αίτημα. Επειδή η προσφεύγουσα ηττήθηκε και η Επιτροπή προέβη σε σχετικό αίτημα, πρέπει η προσφεύγουσα να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων εκείνων στα οποία υποβλήθηκε η παρεμβαίνουσα ΤΑΤ και των σχετικών με τη διαδικασία στην υπόθεση C-301/94, η οποία διεξήχθη ενώπιον του Δικαστηρίου. Το Ηνωμένο Βασίλειο, παρεμβαίνον, φέρει τα δικά του έξοδα, σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας.

149 Δεν συντρέχει λόγος να γίνει δεκτό το αίτημα που η προσφεύγουσα διατύπωσε για πρώτη φορά κατά την επ' ακροατηρίου διαδικασία και το οποίο σκοπούσε στο να καταδικαστεί η Επιτροπή στην καταβολή όλων των δικαστικών εξόδων κατ' εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας. Πράγματι, το αίτημα αυτό δεν περιέχει καμία διευκρίνιση ως προς την ύπαρξη εξαιρετικών λόγων ούτε ως προς το ότι η Επιτροπή προκάλεσε έξοδα στην προσφεύγουσα χωρίς εύλογη αιτία ή κακοβούλως.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (δεύτερο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Καταδικάζει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων εκείνων της διαδικασίας στην υπόθεση C-301/94, η οποία διεξήχθη ενώπιον του Δικαστηρίου, καθώς και εκείνων στα οποία υποβλήθηκε η παρεμβαίνουσα ΤΑΤ, εξαιρουμένων όμως εκείνων στα οποία υποβλήθηκε το Ηνωμένο Βασίλειο, παρεμβαίνον, το οποίο φέρει τα δικά του έξοδα.

Bellamy Briët Καλογερόπουλος

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 19 Ιουνίου 1997.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

C. W. Bellamy