YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu toinen jaosto)

19 päivänä kesäkuuta 1997 *

Asiassa T-260/94,

Air Inter SA, Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, kotipaikka Paray Vieille Poste (Ranska), edustajanaan asianajaja Jean-Pierre Spitzer, Pariisi, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Aloyse May, 31 Grand-Rue,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen pääneuvonantaja Rolf Wägenbaur ja oikeudellisen yksikön virkamies Lucio Gussetti, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

jota tukevat

TAT European Airlines, edustajinaan asianajaja Antoine Winckler, Pariisi, ja solicitor Romano Subiotto, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Elvinger & Hoss, 2 place Winston Churchill,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

ja

Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta, asiamiehinään Treasury Solicitor's Departmentin virkamies John E. Collins ja Richard Plender, QC, prosessiosoite Luxemburgissa Yhdistyneen kuningaskunnan suurlähetystö, 14 boulevard Roosevelt,

väliintulijoina,

jossa kantaja vaatii yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamismenettelyssä 27 päivänä huhtikuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/291/EY 1 artiklan (asia VII/AMA/IV/93 — TAT — Pariisi (Orly)—Marseille ja Pariisi (Orly)—Toulouse) (EYVL L 127, s. 32),

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (laajennettu toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. W. Bellamy sekä tuomarit C. P. Briët ja A. Kalogeropoulos,

kirjaaja: hallintovirkamies J. Palacio Gonzáles,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 13.11.1996 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asiaa koskevat oikeussäännöt

1 Toteuttaakseen asteittain lentoliikenteen sisämarkkinat yhteisöjen lainsäätäjä on hyväksynyt vuosina 1987, 1990 ja 1992 kolme toimenpidesarjaa, joita kutsutaan "paketeiksi", koska ne sisältävät useita säädöksiä. Kolmanteen, 23.7.1992 hyväksyttyyn "pakettiin" kuuluu viisi asetusta, joilla pyritään takaamaan toisaalta lentoliikennepalvelujen tarjoamisen vapaus ja toisaalta yhteisön kilpailusääntöjen soveltaminen tähän alaan.

2 Näihin viiteen asetukseen kuuluu yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8, jäljempänä asetus N:o 2408/92 tai asetus), joka tuli asetuksen 16 artiklan nojalla voimaan 1.1.1993.

3 Asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa vahvistetaan se periaate, että "[j]ollei tässä asetuksessa toisin säädetä, jäsenvaltioiden on sallittava yhteisössä toimivien lentoliikenteen harjoittajien käyttää liikenneoikeuksia yhteisön sisäisillä reiteillä".

4 Asetuksen 5 artikla kuuluu seuraavasti:

"Kotimaan reiteillä, joille tämän asetuksen tullessa voimaan on lainsäädännössä tai sopimuksella annettu yksinomainen toimilupa ja joilla ei voida taata riittävää ja jatkuvaa lentoliikennettä * muilla liikennemuodoilla, tämä lupa voi olla voimassa raukeamiseensa asti, kuitenkin enintään kolmen vuoden ajan."

5 Asetuksen 8 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Tämä asetus ei vaikuta jäsenvaltioiden oikeuteen säännellä liikenteen jakamista samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välillä syrjimättä lentoliikenteen harjoittajia näiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella.

2. Liikenneoikeuksien käyttämisessä noudatetaan julkaistuja kansallisia, alueellisia ja paikallisia sekä yhteisön sääntöjä, jotka koskevat turvallisuutta, ympäristönsuojelua sekä ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen jakamista.

3. Komissio tutkii jäsenvaltioiden pyynnöstä tai omasta aloitteestaan, miten 1 ja 2 kohtaa on sovellettu, ja päättää kuukauden kuluessa tutkimuspyynnön saamisesta sekä kuultuaan 11 artiklassa tarkoitettua komiteaa, voiko jäsenvaltio edelleen jatkaa toimenpiteiden soveltamista. Komissio toimittaa päätöksensä tiedoksi neuvostolle ja jäsenvaltioille.

* Po. liikennettä (yhteisöjen tuomioistuimen suomen kielen käännösosastossa tehty huomautus).

4. Jokainen jäsenvaltio voi saattaa komission päätöksen neuvoston käsiteltäväksi kuukauden kuluessa. Poikkeustapauksissa neuvosto voi määräenemmistöllä päättää asiasta toisin kuukauden kuluessa.

— —."

6 Asetuksen 2 artiklan m alakohdan ja asetuksen liitteen II mukaan näihin 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin lentoasemajärjestelmiin kuuluu Ranskassa muun muassa Pariisi-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget.

7 Asetuksen 11 artiklan mukaan komissiota avustaa neuvoa-antava komitea, jossa on jäseninä jäsenvaltioiden edustajat ja puheenjohtajana komission edustaja.

8 Asetuksen 12 artiklassa säädetään, että voidakseen hoitaa sille asetuksen nojalla annetut tehtävät komissio voi hankkia kaikki tarvitsemansa tiedot asianomaisilta jäsenvaltioilta ja lentoliikenteen harjoittajilta.

Riita-asian perustana olevat tosiseikat

Hallinnollinen menettely

9 TAT European Airlines -yhtiö (jäljempänä TAT), jonka kotipaikka on Tours (Ranska), haki 21.6.1993 päivätyllä kirjeellään Ranskan yleisten töiden sekä

liikenne- ja matkailuasiain ministeriön alaiselta siviili-ilmailuhallitukselta toimilupaa reiteille Pariisi (Orly)—Toulouse ja Pariisi (Orly)—Marseille viitaten hakemuksessaan asetukseen.

10 Siviili-ilmailuhallituksen pääjohtaja hylkäsi tämän hakemuksen 21.7.1993 päivätyllä kirjeellä asetuksen 5 artiklan perusteella. Kirjeessään hän ilmoitti TAT:lle, että Ranskan viranomaiset saattoivat tämän säännöksen perusteella pysyttää voimassa sen yksinoikeuden, joka oli myönnetty Air Interille Ranskan valtion ja tämän yhtiön välisellä, 5.7.1985 allekirjoitetulla sopimuksella (jäljempänä vuoden 1985 sopimus). Yli 99-prosenttisesti Ranskan valtion omistuksessa ollut Air France omisti tuolloin yli 70 prosenttia Air Interistä.

11 TAT teki 28.9.1993 komissiolle valituksen, jossa se vetosi siihen, että ETY:n perustamissopimuksen 3 artiklan f alakohtaa, 86 artiklaa ja 90 artiklaa on rikottu ja että komission, Ranskan hallituksen ja Air Francen välillä 30.10.1990 tehtyä sopimusta (jäljempänä vuoden 1990 sopimus) kilpailun sallimiseksi muun muassa reiteillä Pariisi—Toulouse ja Pariisi—Marseille on sovellettu väärin. Toissijaisesti TAT vetosi siihen, että asetusta on rikottu. Se väitti, että Air France -konsernin monopolin reiteillä Pariisi (Orly)—Marseille ja Pariisi (Orly)—Toulouse olisi pitänyt päättyä 1.3.1992, koska siitä oli sovittu vuoden 1990 sopimuksessa. Asetuksen 5 artiklaa ei olisi myöskään voitu soveltaa, koska Air Interillä ei ollut yksinoikeutta kyseisiin reitteihin, sillä TAT liikennöi juuri näillä samoilla reiteillä Roissy-Charles de Gaulle -lentoasemalta (jäljempänä CDG). Lopuksi TAT väitti, että siihen kohdistunut syrjintä oli asetuksen 8 artiklan 1 kohdan vastaista.

12 TAT täydensi asetuksen 5 artiklaa ja 8 artiklan 1 kohtaa koskevia väitteitään 13.10.1993 päivätyssä ja komission liikenneasioita hoitavan pääosaston (jäljempänä pääosasto VII) pääjohtajalle osoitetussa muistiossa ja pyysi komissiota tekemään asetuksen 8 artiklan 3 kohtaan perustuvan päätöksen.

13 Komission kilpailuasioita hoitava pääosasto (jäljempänä pääosasto IV) lähetti 20.10.1993 päivätyssä kirjeessään Ranskan viranomaisille ja Air France -konsernille jäljennöksen TAT valituksesta, jotta nämä voisivat esittää huomautuksensa. TAT:n valituksen täydennystä ei liitetty tähän kirjeeseen.

14 Myös pääosasto VII:n pääjohtaja ilmoitti 22.10.1993 päivätyllä kirjeellään Ranskan viranomaisille siitä, että TAT on tehnyt valituksen, mutta tässä kirjeessä ei lähetetty jäljennöstä valituksesta. Pääjohtaja ilmoitti Ranskan viranomaisille, että hän piti TAT:n esittämiä väitteitä ensi arviolta perusteltuina.

15 Komissio ei lähettänyt valitusta eikä sen täydennystä Air Interille.

16 Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksensa TAT:n valituksesta 21.12.1993 päivätyllä ja komission pääsihteerille osoitetulla kirjeellä, josta lähetettiin jäljennös pääosasto IV:lle ja pääosasto VII:lle. Ranskan viranomaiset väittivät, että asetuksen 5 artiklaa voitiin soveltaa, koska vuoden 1990 sopimuksessa edellytetty kilpailun salliminen koski Nizzaan tapahtuvaa liikennöintiä lukuun ottamatta ainoastaan liikennettä CDG:ltä, joten Air Inter oli säilyttänyt yksinoikeutensa näihin reitteihin Orlyn lentoaseman liikenteen osalta. Vastauksessa ei mainittu lainkaan asetuksen 8 artiklaa.

17 Pääosasto VII:n pääjohtaja ilmoitti 21.1.1994 päivätyllä kirjeellään Ranskan viranomaisille TAT:n jättämästä valituksen täydennyksestä ja muistutti, että asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa annetaan komissiolle päätösvaltaa.

18 Vastauksena tähän kirjeeseen Ranskan viranomaiset lähettivät 16.2.1994 komissiolle muistion, jossa esitettiin yhteenveto niiden kannasta.

19 Asetuksen 11 artiklassa tarkoitettu neuvoa-antava komitea kokoontui tämän kirjeenvaihdon jälkeen 28.2.1994. Jäsenvaltioiden valtuuskunnat saivat tässä kokouksessa ilmoittaa kantansa esityksestä 8 artiklan 3 kohtaan perustuvaksi päätökseksi, jonka komissio oli lähettänyt niille 10.2.1994.

20 Neuvoa-antava komitea antoi seuraavan lausunnon:

"Paikalla olevien jäsenten enemmistö antaa seuraavan lausunnon: Komitean käytettävissä olevien tietojen mukaan se, että Ranska on soveltanut väärin 5 artiklaa, on aiheuttanut syrjintää. Jäsenten enemmistö kuitenkin vastustaa asetuksen 8 artiklaan perustuvaa päätöstä."

21 Liikenneasioista vastaavan komission jäsenen kabinetin kabinettipäällikön johtama valtuuskunta vastaanotti 4.3.1994 Air Interin valtuuskunnan, jotta ne neuvottelisivat komission päätöksen mahdollisista vaikutuksista Air Interin tulevaisuuteen yhteisön markkinoilla, kun otetaan huomioon komission kanta. Tämän tapaamisen jälkeen Air Inter lähetti varatoimitusjohtajansa 7.3.1994 allekirjoittaman muistion, jossa selvitettiin "Air Interin tilannetta ennen komission päätöksiä TAT-asioissa". Air Interin hallitukseen kuuluvat työntekijöitä edustavat jäsenet ilmaisivat 15.3.1994 päivätyssä kirjeessä huolensa Air Interin tulevaisuudesta kotimaan lentoliikenteen vapautuessa ja erityisesti kilpailun alkaessa Ranskan lentoliikenneverkon kannattavimmilla reiteillä.

22 Ranskan hallitus lähetti komissiolle 17.3.1994 toisen muistion, jossa se toisti Ranskan valtuuskunnan neuvoa-antavan komitean kokouksessa esittämät huomautukset erityisesti asetuksen 5 ja 8 artiklan, EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan sekä vuoden 1985 sopimuksen ja vuoden 1990 sopimuksen soveltamisesta.

23 Ranskan ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston osastopäällikkö tapasi Ranskan hallituksen pyynnöstä 30.3.1994 komission oikeudellisen yksikön pääjohtajan keskustellakseen hänen kanssaan TAT:n valituksesta.

24 Liikenneasioista vastaava komission jäsen tapasi 12.4.1994 Ranskan pääministerin keskustellakseen Ranskan lentoliikenteeseen liittyvistä kysymyksistä ja erityisesti Pariisin lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisesta.

Riidanalainen päätös

25 Komissio teki 27.4.1994 päätöksen 94/291/EY neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamismenettelyssä (asia VII/AMA/IV/93 — TAT — Pariisi (Orly)—Marseille ja Pariisi (Orly)—Toulouse) (EYVL L 127, s. 32, jäljempänä päätös 94/291/EY tai riidanalainen päätös), jonka päätösosa kuuluu seuraavasti:

"1 artikla

Ranska ei voi enää evätä yhteisön lentoliikenteen harjoittajilta liikenneoikeuksia reiteillä Pariisi (Orly)—Marseille ja Pariisi (Orly)—Toulouse sillä perusteella, että Ranskan viranomaiset soveltavat näihin reitteihin asetuksen (ETY) N:o 2408/92 5 artiklaa.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle — —.

3 artikla

Ranskan on pantava tämä päätös täytäntöön viimeistään 27.10.1994." *

26 Komissio on riidanalaisen päätöksen perusteluissa ilmoittanut ensinnäkin, että sillä on samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien liikenteen jakamista koskevissa asioissa toimivaltaa, joka on annettu sille asetuksen 8 artiklan 3 kohdalla. Se katsoo tämän toimivallan käyttämisen tarpeelliseksi, kun on kyse TAT:n tekemästä valituksesta. Sillä toimenpiteellä, jolla Ranskan viranomaiset epäävät yhteisön lentoliikenteen harjoittajilta ja erityisesti TAT:ltä liikenneoikeudet reiteillä Pariisi (Orly)—Marseille ja Pariisi (Orly)—Toulouse, jaetaan Pariisin lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien liikenne muita syrjivästi vain Air Interille.

27 Seuraavaksi komissio toteaa, että Air Interille myönnetyn yksinomaisen toimiluvan pysyttäminen voimassa merkitsee sitä, että Ranskan viranomaiset soveltavat asetuksen 5 artiklaa väärin. Tällä artiklalla on tarkoitus taata kahden samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan kohteen (kaupungin tai alueen) välisen riittävän liikenteen jatkuvuus. Yksinoikeus voidaan pysyttää voimassa ainoastaan, jos ei ole muuta riittävää ja jatkuvaa mahdollisuutta matkustaa kaupungista toiseen junalla, linja-autolla tai muulla kuin suoralla lennolla tai jos ei ole korvaavaa lentoasemaa. Yksinoikeus, joka koskee tietylle lentoasemajärjestelmälle päättyvää reittiä, on näin ollen järkevä ainoastaan, jos se koskee kaikkia tähän järjestelmään kuuluvia lentoasemia.

* Suomennettu yhteisöjen tuomioistuimessa, koska EYVL:ssä ei ole julkaistu suomenkielistä versiota.

28 Komissio toteaa lisäksi, että vuoden 1985 sopimuksessa itsessään määritellään ne reitit, joihin Air Interille annetaan yksinoikeus, siten että ne ovat eri kohteiden eivätkä eri lentoasemien välisiä reittejä, eikä siinä lainkaan mainita Pariisin lentoasemajärjestelmään kuuluvia eri lentoasemia. Koska Ranskan viranomaiset antoivat TAT:lle luvan liikennöidä 1.3.1992 alkaen reittejä Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse siten, että lennot lähtevät CDG:ltä ja saapuvat sinne, ne lopettivat Air Interin yksinoikeuden. Lisäksi komissio katsoo, että Air Interillä ei asetuksen tullessa voimaan enää ollut yksinomaista toimilupaa kyseisille reiteille. Vuoden 1985 sopimuksessa oli nimenomaisesti sallittu, että Air Afrique -yhtiö saa liikennöidä tällä tavalla määriteltyä reittiä Pariisi—Marseille rinnakkain Air Interin kanssa. Vuoden 1990 sopimuksesta ilmenee reitin Pariisi—Toulouse (ja toissijaisesti reitin Pariisi—Marseille) osalta, että Air Interin yksinoikeus reittiin on päättynyt viimeistään 1.3.1992.

29 Toissijaisesti komissio toteaa, että vaikka yksinomaisen toimiluvan myöntäminen voisi teoriassa olla mahdollista Orlyn lentoaseman ja Marseillen sekä Orlyn lentoaseman ja Toulousen välisessä säännöllisessä lentoliikenteessä, 5 artiklaa ei kuitenkaan voida soveltaa tässä tapauksessa. Näiden lentoyhteyksien lisäksi on nimittäin olemassa muitakin liikennemuotoja, joilla voidaan taata riittävä ja jatkuva liikenne, eli Pariisin (CDG) ja Marseillen sekä Pariisin (CDG) ja Toulousen välinen suora lentoliikenne.

30 Komissio korostaa, että kyseisellä syrjinnällä on huomattava vaikutus. Matkustajat suosivat Orlyn lentoasemaa, ja 85—90 prosenttia Pariisista lähtevästä ja sinne suuntautuvasta Ranskan kotimaan liikenteestä on keskittynyt sinne. Komission mukaan liikennöinti reiteillä Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse on myös kalliimpaa CDG:ltä kuin Orlystä, mikä osittain johtuu maantieteellisistä syistä.

31 Komissio myöntää lopuksi, että sen päätöksellä voi olla huomattavia vaikutuksia kyseisten lentoyhteyksien rakenteeseen ja järjestämiseen, minkä vuoksi se katsoi aiheelliseksi myöntää päätöksessään viimeistään 27.10.1994 päättyvän sopeutumisajan.

Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset

32 Air Inter on nostanut tämän kanteen yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 12.7.1994 jättämällään kannekirjelmällä.

33 Myös Ranskan hallitus on nostanut kanteen, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 22.6.1994 ja jossa yhteisöjen tuomioistuinta vaaditaan kumoamaan riidanalainen päätös. Tämä kanne on kirjattu yhteisöjen tuomioistuimen kirjaamossa numerolle C-174/94. Yhteisöjen tuomioistuimen presidentti on asiassa C-174/94 R, Ranska vastaan komissio, 26.10.1994 antamallaan määräyksellä (Kok. 1994, s. I-5229) hylännyt Ranskan tasavallan hakemuksen riidanalaisen päätöksen täytäntöönpanon lykkäämisestä.

34 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on 28.10.1994 antamallaan määräyksellä EY:n tuomioistuimen perussäännön 47 artiklan kolmannen kohdan toisen virkkeen mukaisesti jättänyt tämän asian T-260/94 käsiteltäväksi ottamatta, jotta yhteisöjen tuomioistuin voi ratkaista kumoamisvaatimuksen, josta oli kyse myös Ranskan tasavallan asiassa C-174/94 nostamassa kanteessa. Määräys asian käsittelystä luopumisesta kirjattiin yhteisöjen tuomioistuimessa numerolle C-301/94.

35 Yhteisöjen tuomioistuimen presidentti hyväksyi 19.1.1995 ja 8.2.1995 tekemillään päätöksillä Yhdistyneen kuningaskunnan ja TAT:n väliintulijoiksi tukemaan komission vaatimuksia asiassa C-301/94. Tietyt luottamukselliset asiakirjat annettiin väliintulijoille tiedoksi asianosaisten laatimina versioina, joista oli poistettu luottamukselliset kohdat.

36 Yhteisöjen tuomioistuin päätti aloittaa suullisen käsitellyn asiassa C-301/94 ilman edeltäviä asian selvittämistoimia. Kertomus suullista käsittelyä varten annettiin tiedoksi asianosaisille ja väliintulijoille.

37 Ranskan tasavalta luopui sittemmin kanteestaan asiassa C-174/94, koska se katsoi, ettei sillä ollut enää intressiä vaatia riidanalaisen päätöksen kumoamista. Tämän vuoksi asia C-174/94 poistettiin yhteisöjen tuomioistuimen rekisteristä 19.3.1996 annetulla määräyksellä. Asia C-301/94 palautettiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen yhteisöjen tuomioistuimen 14.5.1996 antamalla määräyksellä, jossa todettiin, että oikeudenkäyntikuluista annetaan ratkaisu myöhemmin.

38 Oikeudenkäyntiä tässä asiassa T-260/94 jatkettiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa, joka päätti eräistä prosessijohtotoimista. Suullinen käsittely suoritettiin pääasiallisesti asiassa C-301/94 suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen perusteella, joka oli jo jaettu asianosaisille ja väliintulijoille.

39 Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 13.11.1996 pidetyssä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen istunnossa C. W. Bellamyn toimiessa puheenjohtajana ja H. Kirschnerin, C. P. Briët'n, A. Kalogeropouloksen ja A. Potockin toimiessa tuomareina.

40 Koska tuomari H. Kirschner kuoli 6.2.1997, tämän tuomion on antanut yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 32 artiklan 1 kohdan mukaisesti niiden kolmen tuomarin kokoonpano, jotka ovat allekirjoittaneet sen.

41 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa päätöksen 94/291/EY 1 artiklan,

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

42 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen perusteettomana,

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

43 TAT vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen perusteettomana,

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, TAT:n oikeudenkäyntikulut mukaan luettuina.

44 Yhdistynyt kuningaskunta vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen,

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudenkäyntikulut mukaan luettuina.

Pääasia

45 Kantaja vetoaa kanteensa tueksi useisiin kanneperusteisiin, jotka koskevat sekä riidanalaisen päätöksen muodollista että aineellista laillisuutta. Muodollisen laillisuuden osalta kantaja moittii komissiota pääasiallisesti siitä, että se on loukannut kantajan puolustautumisoikeuksia, ja toissijaisesti siitä, että se on Ranskan tasavallan osalta loukannut kontradiktorista periaatetta ja vilpittömän mielen suojan periaatetta. Aineellisen laillisuuden osalta kantaja moittii komissiota pääasiallisesti siitä, että se on käyttänyt asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädettyä menettelyä väärin, ja toissijaisesti siitä, että se on soveltanut väärin asetuksen 5 artiklaa. Kantaja väittää edelleen toissijaisesti, että komissio on soveltanut väärin perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaa ja loukannut suhteellisuusperiaatetta. Lopuksi kantaja väittää vaihtoehtoisesti, että se, että Ranskan viranomaiset epäsivät TAT:lta pääsyn kyseisille kahdelle reitille, ei ole tähän yhtiöön kohdistuvaa syrjintää, koska kantajan yksinoikeus näihin reitteihin oli perusteltua asetuksen 5 artiklan nojalla.

Kantajan puolustautumisoikeuksien loukkaamista koskeva kanneperuste

Asianosaisten ja väliintulijoiden väitteet ja niiden perustelut

46 Kantaja muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan puolustautumisoikeuksien kunnioittaminen on yhteisön oikeuden perusperiaate, jota on noudatettava myös hallinnollisessa menettelyssä. Jos komission päätös voi vaikuttaa jonkun henkilön tilanteeseen, tämän on saatava esittää näkemyksensä asiasta ennen kuin päätös tehdään.

47 Kantaja korostaa, että vaikka se tässä asiassa on ainoa taloudellinen toimija, jota riidanalainen päätös koskee, komissio ei ole kertaakaan virallisesti antanut sille tilaisuutta osallistua asian käsittelyyn tai lähettänyt sille asiakirjoja eikä kehottanut sitä esittämään huomautuksia asiassa. Kantaja katsoo, ettei se ole voinut esittää kantaansa. Se on näin ollen vastaavassa tilanteessa kuin alankomaalaiset PTT-yritykset, joiden tilannetta yhteisöjen tuomioistuin tarkasteli yhdistetyissä asioissa

C-48/90 ja C-66/90, Alankomaat ym. vastaan komissio, 12.2.1992 antamassaan tuomiossa (Kok. 1992, s. I-565). Kantaja viittaa myös yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-135/92, Fiskano vastaan komissio, 29.6.1994 antamaan tuomioon (Kok. 1994, s. I-2885).

48 Siltä osin kuin komissio väittää kuulleensa kantajaa virallisesti 4.3.1994, kantaja toteaa, että tämä tapaaminen järjestettiin sen omasta pyynnöstä ja neljä kuukautta sen jälkeen, kun komissio oli päättänyt kannastaan. Tapaamisessa oli sitä paitsi kyse ainoastaan taloudellisista seikoista, samoin kuin 7.3.1994 päivätyssä kantajan muistiossa. Kantajan hallitukseen kuuluvien työntekijöitä edustavien jäsenten 15.3.1994 päivätyssä kirjeessäkin ainoastaan ilmaistiin näiden huolestuminen.

49 Kantaja kiistää komission väitteen, jonka mukaan riidanalainen päätös ei lainkaan koskenut nimenomaan kantajan tilannetta vaan se oli luonteeltaan yleinen, koska se koski Ranskan hallituksen lentoasemia koskevaa politiikkaa. Kantaja väittää, että päätöksen kohteena oleva kansallinen toimenpide oli se, että Ranskan viranomaiset eivät myöntäneet TAT:lle näitä liikenneoikeuksia, mistä kantajalle oli välitöntä hyötyä. Lisäksi riidanalaisessa päätöksessä nimenomaisesti tarkoitettiin kantajaa, sillä päätös koski kantajalle riidanalaisiin reitteihin myönnetyn yksinoikeuden lainmukaisuutta. Lopuksi kantaja toteaa, että riidanalaisen päätöksen kaikki vaikutukset kohdistuvat siihen suoraan.

50 Kantaja toteaa, että asetuksen 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että se ei velvoita komissiota pelkästään siihen, että sen on annettava asianomaiselle jäsenvaltiolle mahdollisuus tuoda esille omat intressinsä, vaan se velvoittaa antamaan tämän mahdollisuuden myös muille, joita asia koskee suoraan, kuten kantajalle. Komissiolla oli siten erityisten säännösten puuttuessakin velvollisuus omasta aloitteestaan soveltaa menettelysääntöjä siten, että niihin perustuva tehokas suoja toteutuu. Puolustautumisoikeuksien suojan yleisperiaatetta on nimittäin sovellettava sekä silloin, kun siitä on annettu erityissäännöksiä, että vielä suuremmalla syyllä silloin, kun tällaisia säännöksiä ei ole annettu.

51 Kantaja katsoo, että jos ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tulkitsee asetuksen 8 artiklan 3 kohtaa siten, että on sallittua poiketa siitä periaatteesta, että kaikkien niiden, joita asia koskee, puolustautumisoikeuksia on kunnioitettava, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen olisi silloin pohdittava kyseisen säännöksen pätevyyttä. Yhteisön asetusta, jossa sallitaan poikkeaminen yhteisön oikeuden perusperiaatteesta, on täydellä syyllä pidettävä yhteisön oikeuden vastaisena. Kantaja katsoo, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen olisi tämän johdosta julistettava asetuksen 8 artiklan 3 kohta pätemättömäksi.

52 Kantaja katsoo lopuksi, että tässä yhteydessä on järjenvastaista väittää, että neuvoaantavaan komiteaan kuuluvien jäsenvaltioiden edustajien kuuleminen riittäisi. Tämän komitean ei kuulu edustaa yksityisten yritysten etuja vaan avustaa komissiota ja saattaa jäsenvaltioiden kannanotot tämän tietoon.

53 Komissio korostaa, että asetuksessa ei ole säädetty sellaisesta menettelystä, johon voitaisiin ottaa mukaan kyseiset yritykset. Asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädettyyn menettelyyn on otettu pääpiirteet perustamissopimuksen 169 artiklassa määrätystä menettelystä, jossa ei myöskään ole kuulemisvelvollisuutta. Komissio toteaa lisäksi, että sen on menettelyssä, joka on aloitettu jäsenvaltion pyynnöstä asetuksen 8 artiklan 3 kohdan nojalla, annettava ratkaisu kuukauden kuluessa. Tämän määräajan noudattaminen olisi melkein mahdotonta, jos syrjivästä toimenpiteestä hyötyviä lentoyhtiöitä olisi useita.

54 Komissio kiistää, että edellä mainituilla asioilla Alankomaat ym. vastaan komissio ja Fiskano vastaan komissio olisi merkitystä tässä asiassa. Tältä osin se väittää erityisesti, että riidanalainen päätös koskee lentoyhteyksien jakamista Pariisin lentoasemajärjestelmässä ja että päätöksen taloudelliset vaikutukset koskevat kantajaa ainoastaan välillisesti ja osittain. Se, että Ranskan viranomaiset vetosivat kantajalle 5 artiklan nojalla myönnettyyn yksinomaiseen toimilupaan, ei estä sitä, että asia koski varsinaisesti sitä, saattoivatko Ranskan tasavallan toteuttamat yleiset toimenpiteet Pariisin lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisessa olla syrjiviä ja siten

vaikuttaa kaikkien yhteisön lentoyhtiöiden oikeuksiin. Tämän säännöksen virheellinen soveltaminen ei sellaisenaan voi saada aikaan velvollisuutta kuulla kantajaa.

55 Komissio väittää, että kantajaa on joka tapauksessa virallisesti kuultu 4.3.1994 ja se on esittänyt kantansa erityisesti 7.3.1994 päivätyssä muistiossa, minkä vuoksi komission on ollut tarpeetonta kuulla sitä uudelleen. Komissio on vastauksessaan (s. 6) täsmentänyt, että Ranskan viranomaiset pitivät kantajan jatkuvasti ajantasalla siitä, miten asia etenee. Nämä viranomaiset ovat samaan aikaan yhteisöjen tuomioistuimessa vireillä olleessa oikeudenkäynnissä vahvistaneet menetelleensä näin. Tältä osin komissio viittaa Ranskan tasavallan asiassa C-174/94 (ks. edellä 33 kohta) antaman vastauskirjelmän sivuun 10.

56 Yhdistynyt kuningaskunta yhtyy komission perusteluihin täsmentäen, että edellä mainitussa asiassa Alankomaat ym. vastaan komissio annetulla tuomiolla ei ole merkitystä tässä asiassa, koska riidanalaista menettelyä ei suinkaan ole "pantu vireille" kantajaa "vastaan", vaan se on ollut pelkästään komission ja Ranskan tasavallan välinen. Edellä mainittu tuomio sitä paitsi koski perustamissopimuksen 90 artiklan 3 kohdan soveltamista, eikä tässä määräyksessä ole erityismääräyksiä kuultavista henkilöistä ja kuulemismenettelystä, toisin kuin tässä asiassa kyseessä olevassa asetuksessa N:o 2408/92.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

57 Asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa ei säädetä lentoliikenteen harjoittajien välittömästä osallistumisesta hallinnolliseen menettelyyn, jonka päätteeksi komissio tekee päätöksen lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamisesta. Komissio on asiaa koskevien säännösten mukaisesti kääntynyt ainoastaan kyseisen jäsenvaltion puoleen, sen jälkeen kun se oli kuullut jäsenvaltioiden edustajista koostuvaa neuvoa-antavaa komiteaa. Komissio "voi" tehtäviään hoitaessaan hankkia tietoja lentoliikenteen

harjoittajilta (asetuksen 12 artikla), mutta pelkästään yleisesti ja valinnanvaraisesti. Tästä seuraa, että asetuksessa itsessään ei varata puolustautumisoikeuksia lentoliikenteen harjoittajalle, joka joutuu vastaavaan tilanteeseen kuin kantaja tässä asiassa.

58 Siltä osin kuin komissio pyrkii perustelemaan sitä, miksi asetuksessa ei ole tästä säädetty, vetoamalla siihen, että asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisessa menettelyssä on käytetty mallina perustamissopimuksen 169 artiklan mukaista menettelyä, johon osallistuvat ainoastaan komissio ja kyseinen jäsenvaltio, on todettava, että perustamissopimuksen 169 artiklan mukaisessa menettelyssä jäsenyysvelvollisuuksien noudattamatta jättäminen todetaan vasta yhteisöjen tuomioistuimen tuomiolla, mutta asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisessa menettelyssä sen sijaan jo komission päätöksellä asetetaan velvollisuus jakaa liikenne päätöksen mukaisesti. Perustamissopimuksen 169 artiklaan perustuva menettely on siis pääasiallisesti tuomioistuinmenettelyä, mutta asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukainen menettely on yksinomaan hallinnollista menettelyä. Nämä kaksi menettelyä poikkeavat tästä syystä toisistaan olennaisesti, joten perustamissopimuksen 169 artiklaan perustuvaa komission väitettä ei voida hyväksyä.

59 Riidanalaisen päätöksen antamiseen johtaneen, asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisen menettelyn osalta on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan puolustautumisoikeuksien kunnioittamista on kaikissa menettelyissä, jotka on pantu vireille jotakin henkilöä vastaan ja joissa voidaan antaa tälle henkilölle vastainen päätös, pidettävä yhteisön oikeuden perusperiaatteena, ja näitä oikeuksia on kunnioitettava myös silloin, kun siitä ei ole annettu erityissäännöksiä (ks. esim. em. asia Alankomaat ym. v. komissio, tuomion 44 kohta). Tämä periaate edellyttää, että kyseiselle henkilölle on annettava tilaisuus esittää tehokkaasti näkemyksensä komission päätöksentekonsa perustana käyttämistä seikoista (em. asia Fiskano v. komissio, tuomion 40 kohta).

60 Siltä osin kuin komissio väittää, että edellä mainitussa asiassa Alankomaat ym. vastaan komissio annetulla tuomiolla, joka koski perustamissopimuksen 90 artiklan 3 kohtaa, ei ole merkitystä tässä asiassa, koska riidanalaisesta menettelystä on säädetty erityissäännöksessä, jossa niille lentoliikenteen harjoittajille, joihin päätös mahdollisesti vaikuttaa, ei ole annettu oikeutta osallistua menettelyyn, on todettava, että puolustautumisoikeuksia koskevan perusperiaatteen soveltamista ei voida

sulkea pois eikä rajoittaa asetuksella. Tätä periaatetta on kunnioitettava sekä silloin, kun ei ole olemassa mitään erityissäädöstä, että silloin, kun säädöksessä itsessään ei oteta huomioon tätä periaatetta (ks. vastaavasti asia C-32/95 P, komissio v. Lisrestal ym., tuomio 24.10.1996, Kok. 1996, s. I-5373, 30 kohta). Tästä seuraa, että komission väite, joka perustuu siihen, että kyseisessä säädöksessä ei ole tätä koskevaa erityissäännöstä, on hylättävä.

61 Yhdistyneen kuningaskunnan väitteestä, jonka mukaan riidanalaista menettelyä ei ole "pantu vireille" kantajaa "vastaan", on todettava, että vaikka kyseinen menettely ei muodollisesti koskenut kantajaa yksittäisenä taloudellisena toimijana, näin ei ollut myöskään edellä mainitussa asiassa Alankomaat ym. vastaan komissio, jossa komissio oli perustamissopimuksen 90 artiklan 3 kohtaan perustuvassa menettelyssä, virallisesti kääntynyt ainoastaan Alankomaiden kuningaskunnan puoleen mutta ei alankomaalaisten PTT-yritysten puoleen. Tämä seikka ei kuitenkaan estänyt yhteisöjen tuomioistuinta katsomasta, että puolustautumisoikeudet koskevat viimeksi mainittuja, koska riidanalainen valtion toimenpide hyödytti niitä suoraan, koska ne mainittiin nimeltä riidanalaisessa Alankomaiden laissa, koska niitä nimenomaisesti tarkoitettiin riidanalaisessa päätöksessä ja koska tämän päätöksen taloudelliset vaikutukset koskivat niitä suoraan (ks. em. tuomion 50 ja 51 kohta).

62 Seuraavaksi on tutkittava, pätevätkö edellä mainitussa asiassa Alankomaat ym. vastaan komissio annetussa tuomiossa, jossa puolustautumisoikeuksien katsottiin kuuluvan yksityisille yrityksille perustamissopimuksen 90 artiklan 3 kohdan yhteydessä, tehdyt päätelmät käsiteltävänä olevassa asiassa. Tältä osin on todettava ensiksi, että kantajalle oli välitöntä hyötyä riitautetusta valtion toimenpiteestä eli siitä, että kantajan erityisasema kyseisillä kahdella reitillä pysytettiin, eikä asian tutkinnan tässä vaiheessa ole tarpeen varmistaa, oliko sillä todellisuudessa oikeudellisesti pätevä yksinoikeus. Riidanalainen päätös, jolla kyseiset viranomaiset velvoitettiin avaamaan nämä kaksi reittiä muiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kilpailulle, vaikutti näin ollen kantajan taloudelliseen asemaan. Kantaja joutui siten välittömästi kantamaan riidanalaisen päätöksen taloudelliset vaikutukset. Seuraavaksi on todettava, että kantaja oli mainittu nimeltä siinä kansallisessa asiakirjassa,

johon sen yksinomaiset liikenneoikeudet perustuivat, eli vuoden 1985 sopimuksessa, eikä tässä yhteydessä ole tarpeellista tutkia tämän sopimuksen oikeudellista merkitystä. Lopuksi on todettava, että riidanalaista päätöstä luettaessa käy ilmi, että siinä on toistuvasti viitattu kantajaan nimenomaisesti. Edellä mainitussa asiassa Alankomaat ym. vastaan komissio vahvistetut edellytykset näin ollen täyttyvät tässä asiassa.

63 Edellä olevasta seuraa, että puolustautumisoikeudet koskevat kantajaa, joten niitä olisi pitänyt kunnioittaa riidanalaisen päätöksen tekemiseen johtaneessa menettelyssä, eikä ole tarpeen tutkia komission esiintuomaa yleisluontoista kysymystä siitä, ovatko puolustautumisoikeudet olemassa myös siinä tapauksessa, että asetuksen 8 artiklan 3 kohdan nojalla vireille pantu menettely, joka on saatettava päätökseen kuukauden kuluessa, vaikuttaisi tarkemmin määrittelemättömään joukkoon lentoliikenteen harjoittajia.

64 Siltä osin, onko kantajan puolustautumisoikeuksia tässä asiassa kunnioitettu, on todettava, että asiassa T-450/93, Lisrestal ym. vastaan komissio, 6.12.1994 annetussa tuomiossa (Kok. 1994, s. II-1177), joka koski Euroopan sosiaalirahaston tuensaajayrityksille alun perin myöntämän taloudellisen tuen määrän alentamista, kun tuki oli myönnetty menettelyssä, jossa kansallinen viranomainen oli ollut rahaston ainoa neuvottelukumppani, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on katsonut, että kantajina olevilla yrityksillä oli oikeus tulla kuulluiksi ja että tätä oikeutta ei ollut taattu sen enempää komission ja tuensaajien kuin kansallisen viranomaisen ja tuensaajien välisissä suhteissa (tuomion 49 ja 50 kohta).

65 Tässä asiassa on siis tutkittava, onko kantajan puolustautumisoikeuksia käytännössä kunnioitettu välittömästi sen ja komission välillä ja välillisesti Ranskan viranomaisten kautta sekä näiden kahden hallinnollisen menettelyn yhteisvaikutuksen osalta.

66 Tältä osin on todettava, että kantaja on oma-aloitteisesti ottanut yhteyttä komissioon lähettämällä sille 7.3.1994 päivätyn muistion, sen jälkeen kun komissio oli

tavannut kantajan 4.3.1994 pidetyssä neuvottelussa. Kantaja on tässä muistiossaan selvittänyt yritystoimintansa tunnusomaisia piirteitä, erityisesti lentoliikennepalvelujaan ja sopimussuhteitaan Ranskan valtion kanssa, joka oli antanut sille hoidettavaksi julkisen palvelun tehtäviä. Kantaja on selvittänyt vaikeaa taloudellista tilannettaan, joka johtuu lisääntyneestä kilpailusta sekä lento- että rautatieliikenteessä. Lyhyesti sanottuna se on erityisesti vastustanut hallitsematonta ja äkillistä kilpailun sallimista sen liikennöimillä Orlyn lentoasemalta lähtevillä ja sinne suuntautuvilla pääreiteillä.

67 Kuten kantaja on ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa korostanut, se esitti tässä yhteydessä ainoastaan "puhtaasti taloudellisia" näkökohtia, mutta mikään ei olisi estänyt sitä esittämästä myös oikeudellisia väitteitä ja perusteita. Se, miksi kantaja ei ole sitä tehnyt, voi johtua vain siitä, että se luuli komissiolla olevan riittävät tiedot oikeudellisista seikoista.

68 Komissio on Ranskan viranomaisten ilmoituksiin viitaten (ks. edellä 55 kohta) todennut, että nämä viranomaiset pitivät kantajan ajantasalla menettelyn kulusta, eikä kantaja ole tätä kiistänyt. Tästä on pääteltävä, että kantajalla on ollut tiedossaan ainakin Ranskan viranomaisten komissiolle esittämät huomautukset.

69 Nämä huomautukset ja etenkin ne, jotka sisältyivät 21.12.1993 ja 17.3.1994 päivättyihin muistioihin, koskivat erityisesti vuoden 1985 sopimuksella kantajalle asetettuja vaatimuksia, kantajan Ranskan kotimaan reittiverkon ja sisäisen tasausjärjestelmän vaarantumista siinä tapauksessa, että reitit Orly—Toulouse ja Orly—Marseille avattaisiin kilpailulle, vuoden 1990 sopimuksen vaikutuksia, jotka Ranskan viranomaisten mukaan koskivat vain rinnakkaisnimeämistä ja pelkästään CDG:ltä lähtevien lentojen osalta, sekä kantajan yksinoikeuden väitettyä lakkaamista erityisesti Air Afrique -yhtiölle myönnettyjen oikeuksien vuoksi. Lisäksi Ranskan viranomaiset korostivat näissä muistioissaan, että kantaja oli perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu yleisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottava yhtiö ja että tämä määräys on normihierarkiassa ylemmäntasoinen

kuin asetus N:o 2408/92, jolla toteutetaan yhdenmukaistamistoimenpiteitä yhteisössä. Lopuksi Ranskan viranomaiset tulkitsivat perusteellisesti asetuksen 5 artiklaa, jossa näiden mukaan tarkoitetaan kahden lentoaseman eikä kahden kaupungin välisiä reittejä, jolloin kantajalle annettu yksinoikeus voidaan pysyttää voimassa.

70 Ranskan viranomaisten huomautuksissa käsiteltiin siten asiaan liittyviä olennaisia oikeudellisia seikkoja, siten kuin nämä seikat on esitetty riidanalaisessa päätöksessä. Ranskan viranomaiset selvittivät erityisesti kantajan erityistilannetta. Kantaja ei ole ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa kertaakaan väittänyt, että tältä osin esitetyt huomautukset olisivat olleet epätäydellisiä tai sen etujen vastaisia. Muutoin se olisi varmasti täydentänyt Ranskan viranomaisten esittämiä oikeudellisia perusteluja.

71 Tätä toteamusta ei kumoa se väite, jonka kantaja on esittänyt erään toisen kanneperusteen yhteydessä ja jonka mukaan komissio on ensimmäisen kerran vasta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa esittänyt, miten se tulkitsee asetuksen 5 artiklassa käytettyjä käsitteitä riittävyys ja jatkuvuus, mikä osoittaa, että kantaja ei ole hallinnollisen menettelyn aikana voinut päättää kannastaan tältä osin (ks. jäljempänä 101 kohta). Kuten jäljempänä todetaan (123 kohta), tämän riita-asian ratkaisu ei riipu näiden kahden käsitteen tulkinnasta, ja ne on sitä paitsi otettu riidanalaisessa päätöksessä huomioon ainoastaan toissijaisesti (EYVL 1994, L 127, s. 36, oikeanpuoleinen palsta, viimeistä edellinen kohta). Kyse ei siis ole tässä asiassa olennaisista oikeudellisista seikoista.

72 Kantajan puolustautumisoikeuksia on näin ollen kunnioitettu. Näiden oikeuksien loukkaamista koskevaa kanneperustetta ei tämän vuoksi voida hyväksyä.

Kanneperuste, joka koskee kontradiktorisen periaatteen ja vilpittömän mielen suojan periaatteen loukkaamista Ranskan tasavallan osalta

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

73 Kantaja moittii komissiota siitä, että se on ilmoittanut Ranskan hallitukselle myönteisen kantansa TAT:n väitteisiin jo ennen kuin se on kuullut hallitusta TAT:n valituksessa ja sen täydennyksessä esitetyistä väitteistä ja perusteluista. Tämä menettelytapa osoittaa, että komissiolla on tältä osin ollut ennakkokäsitys. Tätä asiaintilaa ei enää voida muuttaa sillä, miten on myöhemmin toimittu menettelyssä, jonka päätteeksi komissio on varsinaisesti antanut Ranskan hallitukselle mahdollisuuden puolustautua. Komissio on nimittäin tosiasiallisesti tehnyt päätöksensä jo ennen Ranskan hallituksen kuulemista.

74 Kantaja toteaa, että komissio ei ole tässä asiassa noudattanut jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevissa tai 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus, EYVL 1962, 13, s. 204) soveltamisalaan kuuluvissa asioissa noudatettavaa menettelyä, jossa komissio ensin ilmoittaa väitteet kyseisille jäsenvaltiolle, yrityksille tai yritysten yhteenliittymille pyytäen näitä ilmoittamaan sille kannastaan, minkä jälkeen komissio päättää omasta kannastaan saatuaan näin tietoonsa näiden väitteet perusteluineen.

75 Kantaja toteaa, että kun tarkastellaan perustamissopimuksen 5 artiklaa, asetuksen N:o 17 10 artiklan 2 kohtaa sekä yhteisöjen tuomioistuimen ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytäntöä (asia C-2/88 Imm., Zwartveld ym., määräys 13.7.1990, Kok. 1990, s. I-3365; asia T-24/90, Automec v. komissio, tuomio 18.9.1992, Kok. 1992, s. II-2223 ja asia C-183/91, komissio v. Kreikka, tuomio 10.6.1993, Kok. 1993, s. I-3131), voidaan todeta, että yhteisön toimielinten ja jäsenvaltioiden välillä on yhteistyövelvoite ja että tämän yhteistyön on oltava vilpitöntä. Komission on näin ollen toimittava lojaalisti jäsenvaltioita kohtaan.

76 Kantajan mukaan komissio ei ole tässä yhteydessä toiminut vilpittömästi väittäessään, että Ranskan viranomaiset olivat itse lakkauttaneet kantajan yksinoikeuden 1.3.1992 antamalla TAT:n aloittaa liikennöinnin reiteillä Pariisi (CDG)—Marseille ja Pariisi (CDG)— Toulouse. Komissio ei voinut olla tietämättä, että kyseiset yhteydet oli avattu sen vuoksi, että se oli itse vaatinut sitä vuonna 1990. Komissio ei siten voinut väittää, että Ranskan viranomaiset olivat lakkauttaneet yksinoikeuden, etenkään kun nämä viranomaiset ja kantaja olivat koko ajan vakaasti halunneet jatkaa vuoden 1985 sopimuksen soveltamista sen voimassaolon päättymiseen saakka. Tämä sopimus ei kuitenkaan koskenut yksittäisiä yhteyksiä vaan lentoyhteysverkkoa sellaisenaan.

77 Komissio väittää, että Ranskan viranomaisilla oli menettelyn alusta alkaen käytävissään kaikki tarvittavat tiedot puolustautumista varten. Se muistuttaa, että asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukainen menettely edellyttää, että se voi tehdä päätöksen vasta, kun asetuksen 11 artiklan mukainen neuvoa-antavan komitean lausunto on annettu. Kaikki jäsenvaltiot ja siten myös asianomainen jäsenvaltio voivat tässä komiteassa ilmaista kantansa asioista, joita ajoissa tiedoksi annettu päätösehdotus koskee. Tässä tapauksessa ehdotus oli annettu tiedoksi kaksi viikkoa ennen komitean kokousta ja se sisälsi tarkan ja täydellisen selvityksen niistä väitteistä Ranskaa vastaan, jotka komissio aikoi hyväksyä, sekä täydellisen ja tarkan yhteenvedon oikeudellisia seikkoja ja tosiseikkoja koskevista väitteistä ja perusteluista, myös TAT:n esittämistä.

78 Komissio toteaa, että silloin kun se aloittaa asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisen menettelyn omasta aloitteestaan, sille ei ole säädetty määräaikaa ja sen päätös perustuu asian tutkinnan aikana hankittuihin tietoihin, eikä tutkimuksen suorittamisalaa ja tietolähteitä ole mitenkään rajattu. Valituksen aihe ei silloin sido komissiota.

79 Lopuksi komissio viittaa riidanalaisen päätöksen sanamuotoon (EYVL 1994, L 127, s. 36) ja kiistää todenneensa, että Ranskan viranomaiset olisivat 1.3.1992 itse lakkauttaneet kantajan yksinoikeuden.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

80 Kantajalla on laillinen intressi vedota siihen, että kontradiktorista periaatetta on loukattu Ranskan tasavallan osalta, koska sille jäsenvaltiolle, jota asia koskee, osoitettu pyyntö huomautusten esittämiseen, on perustamissopimuksen 173 artiklassa tarkoitettu olennainen menettelymääräys (ks. vastaavasti asia C-304/89, Oliveira v. komissio, tuomio 7.3.1991, Kok. 1991, s. I-2283, 17 ja 21 kohta ja yhdistetyt asiat T-432/93, T-433/93 ja T-434/93, Socurte ym. v. komissio, tuomio 7.3.1995, Kok. 1995, s. II-503, 63 kohta).

81 Siitä, onko Ranskan tasavallan puolustautumisoikeuksia kunnioitettu eli onko sille annettu mahdollisuus tehokkaasti esittää kantansa komission päätöksentekonsa perustana käyttämistä seikoista, on todettava, että komissio voi aloittaa asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisen menettelyn joko jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan.

82 Riidanalainen menettely on tässä tapauksessa pantu vireille yksinomaan komission aloitteesta. Asiaan sovellettavan säännöksen logiikan mukaan TAT:n alkuperäinen valitus ja sen täydennys eivät olleet menettelyn vireille panemisen kannalta välttämättömiä toimia vaan ne ovat sellaisia muita seikkoja, jotka ovat voineet saada komission katsomaan, että sen on itse pantava menettely vireille.

83 Näin ollen ja edellä mainitussa asiassa Alankomaat ym. vastaan komissio annetusta tuomiosta (45 kohta) ilmenevän periaatteen mukaisesti komission oli ilmoitettava Ranskan tasavallalle ainoastaan tarkka ja täydellinen tiivistelmä niistä syistä, joiden vuoksi se oli itse pannut vireille kyseisen menettelyn. TAT:n valitusten osalta komissiolla oli oikeus valita, annetaanko ne tiedoksi Ranskan tasavallalle alkuperäisessä muodossaan vai esitetäänkö niiden olennainen sisältö mainitussa tiivistelmässä.

84 Edellä mainitussa asiassa Alankomaat ym. vastaan komissio annetussa tuomiossa (46 kohta) ilmaistu toinen periaate, jonka mukaan jäsenvaltiolle, jota asia koskee, on annettava mahdollisuus lausua "kolmansien osapuolten esittämistä huomautuksista", ei ole ristiriidassa tämän päätelmän kanssa. Yhteisöjen tuomioistuin ei nimittäin periaatteessa ole sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että komissio voi laatia yhteenvedon näistä huomautuksista ja antaa sen tiedoksi jäsenvaltiolle, edellyttäen että yhteenveto on tarkka ja täydellinen. Yhteisöjen tuomioistuin on tässä tuomiossa (49 kohta) arvostellut komission noudattamaa menettelyä ainoastaan sillä yleisluontoisella perusteella, että kyseistä hallitusta ei ollut kuultu "niistä neuvotteluista, joita komissio oli käynyt [niiden] ammatillisten järjestöjen kanssa", joita asia koski.

85 Tässä asiassa komissio on toisaalta 20.10.1993 päivätyllä kirjeellään ilmoittanut Ranskan ilmailuviranomaisille siitä, että TAT on tehnyt valituksen Ranskan tasavaltaa ja Air France -konsernia vastaan, ja lähettänyt näille viranomaisille jäljennöksen valituksesta sekä kehottanut niitä esittämään mahdolliset huomautuksensa. Lisäksi komissio on 22.10.1993 päivätyssä, Ranskan hallitukselle osoitetussa kirjeessään esittänyt yhteenvedon TAT:n valituksesta ja alustavan arvion oikeudellisesta tilanteesta sekä kehottanut uudelleen hallitusta esittämään mahdolliset huomautuksensa. Vaikka komissio on tässä viimeksi mainitussa yhteydessä todennutkin, että TAT:n esittämät väitteet vaikuttivat sen mukaan "perustelluilta komission hallussa oleva asiakirja-aineisto huomioon ottaen", tämä arviointi, jota ei suinkaan voida pitää kantajan ja Ranskan viranomaisten vastaisena ennakkokäsityksenä, oli luonteeltaan vain väliaikainen, kun odotettiin Ranskan hallituksen huomautuksia. Minkään asiakirja-aineistoon sisältyvän seikan perusteella ei voida katsoa, että tätä arviointia ei olisi voitu muuttaa ennen lopullisen päätöksen tekemistä, mikä tässä asiassa tapahtui kuuden kuukauden kuluttua.

86 Toisaalta komissio on 21.1.1994 päivätyssä kirjeessään ilmoittanut Ranskan hallitukselle, että TAT oli täydentänyt alkuperäistä valitustaan ja vedonnut myös siihen, että Ranskan viranomaiset olivat rikkoneet asetuksen 8 artiklan 1 kohtaa. Komissio on lisäksi maininnut, että TAT väitti Ranskan viranomaisten soveltaneen väärin asetuksen 5 artiklaa ja tosiasiassa jakaneen Pariisin lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien liikenteen muita syrjivästi kantajan eduksi ja että tämän vuoksi TAT vaati komissiota tekemään asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisen päätöksen. Vaikka onkin totta, että komissio on ainoastaan laatinut yhteenvedon valituksen täydennyksen sisällöstä lähettämättä Ranskan hallitukselle jäljennöstä täydennyk-

sestä, kantaja ei väitä, että yhteenveto olisi virheellinen tai puutteellinen. Se ei mitenkään erityisesti väitä, että riidanalaiseen päätökseen sisältyisi uusia seikkoja, jotka olisivat peräisin valituksen täydennyksestä ja joita komissio ei olisi antanut tiedoksi hallinnollisen menettelyn aikana.

87 On kiistatonta, että komissio on ennen neuvoa-antavan komitean 28.2.1994 pidettyä kokousta lähettänyt Ranskan viranomaisille esityksen päätökseksi ja että nämä eivät ole väittäneet, että tosiseikat ja oikeudelliset seikat olisi siinä esitetty virheellisesti tai puutteellisesti. Komission ja Ranskan hallituksen edustajien välillä on sitä paitsi käyty useita neuvotteluja ennen riidanalaisen lopullisen päätöksen tekemistä (ks. edellä 13—24 kohta).

88 Komissio on näin ollen antanut Ranskan tasavallalle mahdollisuuden esittää tehokkaasti kantansa niistä olennaisista seikoista, joiden perusteella komissio on tehnyt päätöksen. Kuten edellä (69 ja 70 kohta) on todettu, Ranskan tasavalta on myös tosiasiallisesti käyttänyt puolustautumisoikeuksiaan lausumalla kaikista niistä olennaisista tosiseikoista ja oikeudellisista seikoista, joilla oli merkitystä hallinnollisen menettelyn kulun kannalta.

89 Kanneperuste, joka koskee kontradiktorisen periaatteen loukkaamista Ranskan tasavallan osalta, on näin ollen hylättävä.

90 Kanneperustetta, joka koskee vilpittömän mielen suojan periaatteen loukkaamista Ranskan tasavallan osalta, käsitellään jäljempänä asetuksen N:o 2408/92 asiaa koskevien säännösten ja perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan väärää soveltamista koskevan kanneperusteen arvioinnin yhteydessä.

Asetuksen N:o 2408/92 väärää soveltamista koskeva kanneperuste

91 Ne väitteet, jotka koskevat sitä, miten komissio on soveltanut asetusta N:o 2408/92, on käsiteltävä yhdessä. Tarkastelu koskee asetuksen 8 ja 5 artiklan tulkintaa. Tässä yhteydessä tarkastellaan myös sitä kysymystä, merkitsikö kantajalle myönnetty yksinoikeus muiden lentoliikenteen harjoittajien, kuten TAT:n, syrjintää, vai saattoiko kantaja vedota vuoden 1985 sopimukseen ja vuoden 1990 sopimukseen osoittaakseen, että yksinoikeus oli perusteltu asetuksen antamisen jälkeenkin, kuten se on väittänyt edellisessä kanneperusteessaan, joka koski erityisesti sitä, että vilpittömän mielen suojan periaatetta on loukattu Ranskan tasavallan osalta.

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

92 Kantaja väittää ensisijaisesti, että komissio on käyttänyt väärin asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädettyä nopeaa menettelyä lopettaakseen vuoden 1985 sopimuksella kantajalle annetun yksinoikeuden reiteillä Orly—Marseille ja Orly—Toulouse jo ennen, kuin asetuksen 5 artiklassa säädetty kolmen vuoden määräaika päättyi. Asetuksen 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa ei nimittäin lainkaan mainita yksinomaisten toimilupien olemassaoloa eivätkä nämä säännökset koske niitä. Kantajan tilanne on muodostunut tällaiseksi jo monta kymmentä vuotta sitten, ja sitä säätelee julkisen palvelun vaatimuksiin perustuva sopimus, jolla pyritään aluesuunnittelun toteuttamiseen ja liikenteen demokratisoimiseen. Kantaja toteaa lisäksi, että jos komissio halusi, että kantajan yksinoikeus Ranskan kotimaan reiteillä lopetetaan, sen olisi pitänyt panna vireille perustamissopimussopimuksen 169 artiklan mukainen menettely.

93 Toissijaisesti kantaja väittää, että komissio on tulkinnut asetuksen 5 artiklaa väärin. Se komission peruste, jonka mukaan lentoliikenteen vapaus on sääntö ja tämän vapauden rajoitukset poikkeuksia, on kantajan mukaan hylättävä. Asetuksen 5 artiklan tulkinnassa ei pidä seurata pääsääntöä ja poikkeusta koskevaa logiikkaa, vaan tulkinnan on vastattava pikemminkin sitä logiikkaa, joka on yhteisellä liikennepolitiikalla, jossa on otettava huomioon toisistaan poikkeavia intressejä. Tämä

artikla on kantajan mukaan ilmaus niistä myönnytyksistä, jotka neuvostossa hyväksyttiin yleistä tarkoitusta palvelevien tehtävien puolustajien vaatimuksesta.

94 Kantaja päättelee tästä, että 5 artiklalla on selvästi tarkoitettu pysyttää kolmen vuoden ajan ne tilanteet, jotka oikeudellisesti olivat olemassa ennen asetuksen voimaantuloa. Sopimukset, joilla myönnettiin yksinoikeuksia lentoliikenteen osalta, voitiin siten pitää tämän määräajan voimassa niissä jäsenvaltioissa, jotka eivät halunneet asettaa julkisia palvelujaan alttiiksi hallitsemattomalle muutokselle, ja tällä määräajalla pyrittiin kantajan mukaan antamaan jäsenvaltioille aikaa toteuttaa sellainen järjestelmä, jolla yleinen etu voidaan sovittaa yhteen yhteisön uuden sääntöstön kanssa, ja myöntämään kyseisille yrityksille tietty vähimmäisaika tuotantokoneistonsa sopeuttamiseksi.

95 Kantajan mukaan asetuksen valmisteluasiakirjat vahvistavat tämän tulkinnan oikeellisuuden. Asetusehdotuksen 4 artiklan viimeisessä kohdassa, josta tuli asetuksen 5 artikla, oli nimittäin ehdotettu säädettäväksi "siirtymäkauden järjestelmästä julkisen palvelun velvoitteen sisältävien, olemassa olevien toimilupien osalta". Neuvosto halusi siis pysyttää tällaiset toimiluvat voimassa kolmen vuoden ajan.

96 Tältä osin kantaja täsmentää, että vuoden 1985 sopimus, jossa sille taattiin yksinomainen toimilupa, saattoi asetuksen 5 artiklan nojalla pysyä voimassa 1.1.1996 saakka. Kumpikaan sopimuspuoli ei ollut irtisanonut sopimusta eikä se siis ollut lakannut olemasta voimassa. Se, että tässä sopimuksessa nimenomaisesti sallittiin Air Afrique -yhtiön liikennöidä reittiä Pariisi—Marseille, ei kantajan mukaan voinut täysin poistaa kantajan toimiluvalta yksinoikeuden luonnetta. Air Afriquen liikennöimät vuorot nimittäin lähtivät vain CDG:ltä eivätkä Orlyn lentoasemalta. Air Afriquen liikennöimä reitti oli sitä paitsi pelkkä Afrikkaan jatkava kabotaasireitti, jolla lennettiin erittäin vähän vuoroja (yksi lento viikossa).

97 Kantajan mukaan sen yksinoikeus näillä kahdella reitillä ei ole lakannut myöskään sen vuoksi, että TAT liikennöi säännöllisesti reittejä CDG—Toulouse ja CDG—Marseille. Kilpailun salliminen näillä reiteillä oli sellainen poikkeus, johon komissio oli velvoittanut Ranskan hallituksen vuoden 1990 sopimuksessa. Tätä sopimusta on kuitenkin tulkittava kantajan yksinoikeudet huomioon ottaen. Se, ettei komissio ollut vuoden 1990 sopimusta tehtäessä vaatinut laadittavaksi uutta sopimustekstiä, osoittaa kantajan mukaan oikeaksi sen tulkinnan, että kantajan yksinoikeus säilyi Orlysta lähtevillä reiteillä.

98 Kantaja korostaa, että sen yksinoikeus koski useista yhteyksistä muodostuvaa koko verkkoa, koska ainoastaan tällainen "verkkojärjestelmä" teki mahdolliseksi sellaisen kuljetusmaksujen tasaamisen, jota Ranskan valtion haluaman aluesuunnittelun toteutuminen edellytti. Kantaja on istunnossa syventänyt tätä perusteluaan toteamalla, että verkkojen luominen on ranskalainen erikoisuus, jota Ranskan eräiden eurooppalaisten kumppaneiden on joskus vaikea ymmärtää. Verkon käsite liittyy julkisen palvelun käsitteeseen. Sellaisia kantajan kaltaisia taloudellisia toimijoita, joilla on velvollisuus tuottaa julkisia palveluja, pyydetään toteuttamaan nämä palvelut kaikkialla Ranskassa lähes samoilla hinnoilla. Koska kantajan oli rahoitettava lentoliikenteensä kokonaan itse ilman julkista tukea, sen oli turvauduttava kuljetusmaksujen tasaamiseen liikenneverkon sisällä. Tämä tasaaminen merkitsi sitä, että niin sanotuilta rahasamporeiteiltä, kuten Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse, saadut tulot käytettiin tappiollisten reittien rahoittamiseen. Tällainen rahoitusjärjestelmä ei kuitenkaan voi toimia ilman rahasamporeiteille myönnettyä yksinoikeutta.

99 Kantajan mukaan asetuksen 5 artiklan kirjaimellisen tulkinnan olisi perustuttava edellä esitettyihin huomioihin. "Kotimaan reittejä" olisivat siten ne reitit, jotka on määritelty yksinomaisessa toimiluvassa, eli edellä mainittuun verkkoon kuuluvat yhteydet, eivätkä kaupunkien väliset reitit, kuten komissio väittää. Tämän tulkinnan oikeellisuuden vahvistaa asetuksen sanamuoto, jossa useaan kertaan viitataan lentoasemien väliseen liikenteeseen. Kantaja toteaa, että jos asetuksen 5 artiklaa tulkittaisiin siten, että sanan "reitti" katsottaisiin tarkoittavan kahden kaupungin välistä reittiä, tällä säännöksellä ei olisi mitään asiasisältöä: jos jossakin kaupungissa olisi kaksi lentoasemaa, kaikki ne yksinomaiset toimiluvat, jotka olivat olemassa asetuksen voimaan tullessa, jäisivät 5 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle.

100 Seuraavaksi kantaja vastustaa komission perustelua, jonka mukaan joka tapauksessa oli olemassa "muilla liikennemuodoilla" hoidettua "riittävää ja jatkuvaa liikennettä" eli lentoliikennettä reiteillä Pariisi (CDG)—Marseille ja Pariisin (CDG)—Toulouse, minkä vuoksi yksinoikeus ei olisi voinut koskea reittejä Pariisi (Orly)—Marseille ja Pariisi (Orly)—Toulouse. Kantaja mukaan käsitteen "liikennemuoto" olisi katsottava tarkoittavan kulkuvälinettä, jolloin lentoreittejä ei voida ottaa huomioon. Joka tapauksessa sitä, että TAT liikennöi reittejä CDG—Marseille ja CDG—Toulouse siten, että vuorotiheys vaihteli vuoden 1992 maaliskuusta alkaen yhdestä lennosta päivässä yhteen lentoon viikossa, ei voida pitää "riittävänä ja jatkuvana liikenteenä", kun otetaan huomioon kyseisten alueiden liike-elämän tarpeet.

101 Kantaja väittää, että se on vasta vastineesta saanut tietää, miten komissio tulkitsee käsitteitä riittävyys ja jatkuvuus. Tämä osoittaa, ettei kantaja ole voinut esittää huomautuksiaan. TAT sitä paitsi kieltäytyi todellisesta kilpailusta, joka olisi merkinnyt CDG:ltä lähtevien lentojen markkinoiden kehittämistä, ja halusi vain hyötyä Orlysta kantajan kustannuksella. TAT olisi voinut liikennöidä Toulouseen ja Marseilleen CDG:ltä, joka oli kooltaan, kiitoratojen lukumäärältään ja matkustajamäärältään merkittävämpi liikennöintipaikka kuin Orly. Se, että TAT tosiasiassa kieltäytyy liikennöimästä reittejä Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse CDG:ltä, ei siis johdu siitä, että kantaja tai Ranskan hallitus olisivat syrjineet sitä.

102 Lopuksi kantaja toteaa, että jäsenvaltioille on asetuksen 5 artiklassa jätetty toissijainen toimivalta yksinomaisten toimilupien osalta. Tässä säännöksessä tarkoitetun yksinoikeuden säilyttäminen on mahdotonta, jos muilta lentoyhtiöiltä ei kielletä pääsyä suojatulle reitille. Tässä säännöksessä siis sallitaan sellaiset toimenpiteet, joita komissio on virheellisesti pitänyt syrjivinä. Komissio on riidanalaisella päätöksellä yrittänyt heti vapauttaa kilpailun täydellisesti, vaikka tämän vapauttamisen pitäisi olla asteittaista ja maltillista ja vaikka siinä olisi pyrittävä yhteensovittamaan asiaa koskevat monet eri intressit. Syrjintäkielto on tämän vuoksi otettava huomioon samaan aikaan kuin julkisen palvelun vaatimukset ja erityisesti aluesuunnittelun vaatimukset, sosiaalinen yhteenkuuluvuus ja kuluttajien oikeudet sekä ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvät vaatimukset.

103 Komissio toteaa aluksi, että Ranskan riidanalainen toimenpide on Pariisin lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välistä liikenteen jakamista koskeva toimenpide, jota on arvioitava asetuksen 8 artiklan perusteella. Liikenteen jakamisessa esiintyi peiteltyä syrjintää. Siinä rikottiin sitä asetuksen 8 artiklassa ilmaistua syrjintäkiellon periaatetta, jonka vuoksi komissiolle on annettu tämän artiklan 3 kohdassa säädetty toimivalta.

104 Komissio väittää, että asetuksen 5 artiklalla on tarkoitettu estää liikenteen katkeaminen jäsenvaltiossa olevan kahden kohteen välillä. Se, että yksinomainen toimilupa voidaan tietyin edellytyksin pysyttää voimassa, on perusteltua sen vuoksi, että kahden kaupungin välisen liikenneyhteyden jatkuvuuden takaaminen on julkisen intressin mukaista, koska riittävää ja jatkuvaa vaihtoehtoista liikennettä ei ole. Nämä edellytykset eivät kuitenkaan täyty tässä asiassa. Kantajalla ei 1.3.1993 enää ollut yksinomaista toimilupaa reiteillä Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse, koska TAT-yhtiö oli 1.3.1992 saanut luvan lentää Pariisin ja näiden kahden muun kaupungin välillä. Vuoden 1985 sopimuksen oli katsottava päättyneen tämän johdosta. Riippumatta siitä, millaista tasausjärjestelmää kantaja ja Ranskan tasavalta olivat tarkoittaneet vuoden 1985 sopimuksessa, tätä järjestelmää oli vastedes arvioitava niiden yhteisön oikeuden säännösten ja määräysten mukaisesti, jotka menevät yhteisön oikeuden kanssa yhteensoveltumattomien kansallisten toimenpiteiden edelle, erityisesti asetuksen N:o 2408/92 mukaisesti.

105 Seuraavaksi komissio toteaa, että asetuksen 5 artiklassa tarkoitetut "kotimaan reitit" ovat kahden kaupungin välisiä reittejä eivätkä kahden lentoaseman välisiä reittejä. Käsite "reitti" on yleiskäsite, joka tarkoittaa sekä lentoreittejä että juna-, linja-auto- ja muita yhteyksiä. Tässä tapauksessa on olemassa myös "muita liikennemuotoja", joilla voidaan taata "riittävä ja jatkuva liikenne", eli CDG:ltä lähteviä ja sinne suuntautuvia lentoreittejä ja useita junayhteyksiä. Komissio toteaa, että käsite jatkuvuus tarkoittaa, ettei ole sääolosuhteista tai muista syistä johtuvaa liikenteen keskeytymisen uhkaa, ja että riittävyyttä on puolestaan arvioitava ottaen huomioon eri tekijöitä, kuten vuorojen tiheys ja matkan kesto, mutta myös käyttäjien tarpeet, hinnat ja tarjottu kapasiteetti.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

— Asetuksen 8 artiklan 3 kohdan tulkinta

106 Siltä osin kuin kantaja moittii komissiota siitä, että tämä on tehnyt asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisen päätöksen sen sijaan, että se olisi pannut vireille perustamissopimuksen 169 artiklan mukaisen jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn, on todettava, että kantaja ei ole tehnyt perustamissopimuksen 184 artiklan mukaista väitettä asetuksen tämän artiklan lainvastaisuudesta. Kantaja ei siis väitä, että asetuksen 8 artiklan 3 kohdalla käyttöön otettu menettely on sellaisenaan yhteensoveltumaton ylemmäntasoisen yhteisön oikeuden kanssa, erityisesti perustamissopimuksen 169 artiklan kanssa. Tätä väitettä on siis tutkittava pelkästään siltä kannalta, sovelsiko komissio kyseistä menettelysäännöstä oikein.

107 Tältä osin riittää, kun todetaan, että vaikka TAT-lentoyhtiön oli jo sallittu liikennöidä CDG:ltä lähteviä ja sinne suuntautuvia yhteyksiä Pariisi—Toulouse ja Pariisi—Marseille, Ranskan viranomaiset eväsivät siltä oikeuden saada liikenneoikeuksia näille samoille yhteyksille Orlystä sillä perusteella, että oikeus liikennöidä näitä Orlystä lähteviä ja sinne suuntautuvia yhteyksiä oli varattu yksinomaan kantajalle. Koska nämä kaksi lentoasemaa kuuluivat Pariisin lentoasemajärjestelmään siten kuin asetuksen 2 artiklan m alakohdassa ja asetuksen liitteessä II tarkoitetaan, Ranskan viranomaisten toimenpiteet ovat väistämättä koskeneet liikenteen jakamista tähän järjestelmään kuuluvien lentoasemien välillä, siten kuin asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetaan. Näin ollen komissiolla oli oikeus käyttää asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa sille myönnettyä toimivaltaa ja tutkia, miten Ranskan viranomaiset ovat soveltaneet tämän artiklan 1 kohtaa.

108 On lisättävä, että kantajan väite, joka koskee sitä, että 8 artiklan 3 kohdassa säädetty menettely on "nopea", on vaikutukseton, koska komissio ei ole pannut riidanalaista menettelyä vireille jäsenvaltion pyynnöstä, jolloin menettely olisi ollut saatettava päätökseen kuukauden kuluessa, vaan omasta aloitteestaan. Tämä

menettely nimittäin pantiin vireille komission omasta aloitteesta sen jälkeen, kun TAT oli tehnyt sille valituksen syyskuussa 1993, ja se lopetettiin riidanalaisella päätöksellä huhtikuussa 1994 eli seitsemän kuukautta myöhemmin.

109 Asetus N:o 2408/92 sitä paitsi annettiin 23.7.1992. Jäsenvaltioilla piti siis heinäkuusta 1992 alkaen olla tiedossaan, että asetuksen 8 artiklan 3 kohtaa voidaan soveltaa samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välisen liikenteen jakamiseen.

110 Lopuksi on todettava, että 8 artiklan sanamuodon perusteella ei voida päätellä, että pelkästään se seikka, että lentoasemajärjestelmän liikenteen jakaminen liittyy sellaiseen vuosikymmeniä käytössä olleeseen yksinomaisten toimilupien kansalliseen järjestelmään, johon kantaja on vedonnut, voisi sellaisenaan saada aikaan, että tämä toimenpide ei kuulu tässä artiklassa säädetyn menettelyn soveltamisalaan.

111 Tästä seuraa, että komissio ei ole käyttänyt menettelyä väärin, kun se on päättänyt panna vireille riidanalaisen menettelyn, eikä se ole soveltanut väärin asetuksen 8 artiklan 3 kohdan soveltamisedellytyksiä. Kantajan ensimmäinen väite on näin ollen hylättävä.

Asetuksen 8 ja 5 artiklan välinen suhde

112 Siltä osin, onko edellä mainitun menettelyn päätteeksi tehty riidanalainen päätös pätevä kantajan toissijaisista väitteistä huolimatta, on aluksi muistutettava, että asetuksen 8 artiklan 1 kohdalla jäsenvaltioille annettua toimivaltaa säännellä lentoasemajärjestelmän liikenteen jakamista on rajoitettu siten, että sääntely on toteutettava "syrjimättä lentoliikenteen harjoittajia näiden —— identiteetin perusteella".

Ranskan viranomaiset hylkäsivät TAT:n hakemuksen saada liikennöidä Orlyn lentoasemalta asetuksen 5 artiklan perusteella, koska kantajalle reiteille Orly—Marseille ja Orly—Toulouse myönnetyn yksinomaisen toimiluvan pysyttäminen voimassa oli viranomaisten mukaan sallittua tämän artiklan mukaan. Se, että tämän epäämisen voitaisiin katsoa tapahtuneen syrjimättä TAT:tä sen identiteetin perusteella, edellyttää, että kantajalle varattu yksinoikeus näille kahdelle reitille oli todellakin sallittu asetuksen 5 artiklan perusteella.

113 Riidanalaisen päätöksen 1 artiklassa joka tapauksessa ainoastaan todetaan, että Ranskan tasavalta ei voi enää evätä pääsyä näille reiteille "sillä perusteella, että Ranskan viranomaiset soveltavat näihin reitteihin asetuksen —— 5 artiklaa". Koska riidanalaisen päätöksen kohde on rajattu näin, kantajan perustelut, jotka koskevat kuluttajien oikeuksia sekä ympäristöön ja turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia, ovat vaikutuksettomia, koska kyse on ainoastaan asetuksen 8 artiklan 1 ja 3 kohdasta ja 5 artiklasta.

Asetuksen 5 artiklan tulkinta

114 Asetuksen 5 artiklan sanamuoto jo itsessään osoittaa vääräksi kantajan väitteen, jossa todetaan toisaalta, että tällä artiklalla oli pääasiallisesti tarkoitettu antaa yksinomaisia toimilupia koskevien kansallisten sopimusten jatkua, ja toisaalta, että näillä sopimuksilla on ratkaiseva merkitys tämän artiklan tulkinnassa. Yksinomaisen toimiluvan pysyttämiselle voimassa on tässä artiklassa nimittäin asetettu useita eri edellytyksiä. Yhteisön lainsäätäjä ei siten ole pelkästään tyytynyt antamaan sellaista säännöstä, johon kantaja on vedonnut viitatessaan asetusehdotuksen 4 artiklan viimeiseen kohtaan, jossa olisi säädetty voimassa olevien toimilupien pysyttämisestä voimassa muita edellytyksiä asettamatta (ks. edellä 95 kohta).

115 Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisön oikeusjärjestyksen määritelmien ei ole pääsääntöisesti tarkoitus perustua kansallisiin

oikeusjärjestyksiin, mikäli näin ei ole nimenomaisesti säädetty tai määrätty (ks. erityisesti asia 64/81, Corman, tuomio 14.1.1982, Kok. 1982, s. 13, 8 kohta). Jos yhteisön oikeuden säännöksessä tai määräyksessä ei ole nimenomaisesti viitattu jäsenvaltioiden oikeuteen sen tarkoituksen tai ulottuvuuden määrittelemiseksi, sen sanamuotoa on yleensä tulkittava itsenäisesti ja yhdenmukaisesti, ja tulkinnassa on otettava huomioon säännöksen tai määräyksen asiayhteys ja kyseisellä lainsäädännöllä tavoiteltu päämäärä (ks. erityisesti asia 327/82, Ekro, tuomio 18.1.1984, Kok. 1984, s. 107, 11 kohta). Tästä seuraa, että asetuksen 5 artiklaa on tulkittava itsenäisesti ja ottaen huomioon sen sanamuoto, yleinen rakenne ja tarkoitus.

116 Tutkittaessa aluksi sitä, onko kantajan yksinomainen toimilupa yhteyksille Orly—Marseille ja Orly—Toulouse myönnetty kotimaan "reiteille", on siis käytettävä näitä tulkintasääntöjä.

117 Asetuksessa käytetään käsitettä "reitti" useaan otteeseen ja eri asiayhteyksissä, eikä tätä käsitettä kuitenkaan ole asetuksen 2 artiklassa olevassa 15 määritelmän luettelossa. Kyse on siis sellaisesta käsitteestä, jonka merkitys voi vaihdella sen asiayhteyden mukaan, jossa sitä käytetään, ja erityisesti tämän asiayhteyden erityisen tarkoituksen mukaan ja joka voi tarkoittaa joko kahden lentoaseman välistä lentoreittiä tai kahden kaupungin tai alueen välistä liikennereittiä yleismerkityksessä.

118 Asetuksen 5 artiklan yleisen rakenteen ja tarkoituksen osalta on korostettava, että tässä säännöksessä tarkoitetaan ainoastaan "reittejä", joilla ei ole riittävää ja jatkuvaa vaihtoehtoista liikennettä. Tämä muotoilu väistämättä tarkoittaa kahden kaupungin tai alueen välisiä reittejä, pikemminkin kuin kahden lentoaseman välisiä yhteyksiä, kuten kantaja väittää. Lentoasemat eivät ole matkustajien, rahdin ja postin lopullisia määräpaikkoja vaan välttämättömiä läpikulkupaikkoja, lopullisen määräpaikan ollessa se kaupunki tai alue, jota kyseinen lentoasema palvelee. Asetuksen 5 artiklalla siis pyritään siirtymäkauden aikana takaamaan yksinomaisella

toimiluvalla suojatun lentoliikenteen jatkuvuus, mikäli ilman tällaista yksinoikeutta tiettyjen kaupunkien tai alueiden väliset yhteydet katkeaisivat niiden käyttäjiä häiritsevällä tavalla.

119 Sen, että tämä johtopäätös on oikea Pariisin lentoasemajärjestelmään kuuluvien Orlyn lentoaseman ja CDG-lentoaseman osalta, vahvistavat asetuksen 2 artiklan m alakohta ja asetuksen liite II, joiden mukaan nämä lentoasemat on yhdistetty palvelemaan Pariisin kaupunkia tai sen taajamaa. Tämä pitää paikkansa myös Marseillen ja Toulousen lentoasemien osalta, koska näitä lentoasemia ei järkevästi katsoen voida pitää Pariisista alkaneen matkan päätepisteenä, vaan niiden tarkoituksena on palvella kaupunkeja tai alueita. Tästä seuraa, että kantajan väite, jonka mukaan käsite "reitti" tarkoittaa kahden lentoaseman välistä lentoreittiä sen teknisessä merkityksessä, on hylättävä.

120 Yksinomainen toimilupa olisi voinut asetuksen 5 artiklan sanamuodon mukaan olla edelleen voimassa kantajan hyväksi ainoastaan sellaisilla "kotimaan reiteillä", jotka ovat tiettyjen kaupunkien tai alueiden välisiä liikenneyhteyksiä. Vaikka kantajalla olisikin vuoden 1985 sopimuksen ja vuoden 1990 sopimuksen nojalla todella ollut yksinoikeus Orlysta lähtevään ja sinne suuntautuvaan liikenteeseen reiteillä Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse, on kuitenkin selvää, että muut lentoyhtiöt olivat jo ennen asetuksen voimaantuloa liikennöineet samoja reittejä, vaikka kyse olikin pelkästään CDG:ltä lähtevästä ja sinne suuntautuvasta liikenteestä. Air Afrique -yhtiöllä nimittäin oli vuoden 1985 sopimuksen 19 kohdan nojalla oikeus liikennöidä "reittiä" Pariisi—Marseille. Kantaja ei myöskään ole kiistänyt sitä riidanalaisessa päätöksessä ollutta toteamusta, jonka mukaan Ranskan viranomaiset olivat antaneet TAT-yhtiölle oikeuden liikennöidä kyseistä kahta reittiä CDG:ltä 1.3.1992 alkaen, eivätkä ne olleet myöhemminkään millään tavalla estäneet sitä, että myös muut yhteisön lentoyhtiöt liikennöivät samoilla reiteillä (EYVL 1994, L 127, s. 36).

121 Tästä seuraa, että riippumatta siitä, miten vuoden 1985 sopimusta ja vuoden 1990 sopimusta tulkitaan, kantaja ei voinut väittää, että sillä olisi tosiseikkojen tapahtuma-aikana ollut yksinomainen toimilupa näillä kahdella "kotimaan reitillä", siten kuin 5 artiklassa tarkoitetaan, eli toisaalta Pariisin ja Marseillen kaupunkien ja toisaalta Pariisin ja Toulousen kaupunkien välillä.

122 Tätä johtopäätöstä eivät heikennä ne kantajan väitteet, joiden mukaan toisaalta Air Afriquen liikennöimä reitti oli pelkkä kabotaasireitti ja toisaalta TAT:n CDG:ltä lähtevä ja sinne suuntautuva liikennöinti ei ollut riittävää eikä jatkuvaa, koska sen vuorotiheys vaihteli yhdestä lennosta päivässä yhteen lentoon viikossa. Asetuksen 5 artiklan sanamuodosta jo ilmenee, että kysymys siitä, "voidaan[ko] taata riittävää ja jatkuvaa lentoliikennettä * muilla liikennemuodoilla", tulee pohdittavaksi ainoastaan siinä tapauksessa, että kyseisillä "kotimaan reiteillä" on olemassa yksinomainen toimilupa. Koska kantajalla ei ollut tällaista yksinomaista toimilupaa, kuten edellä todettiin, sillä, oliko Air Afriquen ja TAT:n liikenne reiteillä Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse riittävää ja jatkuvaa, ei ole merkitystä.

123 Myös ne kantajan väitteet, joissa moitittiin komissiota siitä, että se oli ensimmäisen kerran vasta vastineessaan esittänyt tulkintansa riittävyyden ja jatkuvuuden käsitteistä, on näin ollen hylättävä vaikutuksettomina (ks. edellä 71 ja 101 kohta).

124 Edellä olevasta seuraa, että asetuksen 5 artiklaa ei voida soveltaa tässä asiassa. Toisin kuin kantaja väittää, päätelmä ei vie kyseiseltä säännökseltä sen aineellista sisältöä. Asetuksen 5 artikla koskee erityisesti sitä tilannetta, että yksinomainen toimilupa on myönnetty kahden sellaisen kaupungin väliselle reitille, joista kumpikaan ei kuulu lentoasemajärjestelmään, kuten reiteille Marseille—Ajaccio ja Nizza—Calvi, ja sillä edellytyksellä, että ei ole muuta riittävää ja jatkuvaa liikennemuotoa.

* Po. liikennettä (yhteisöjen tuomioistuimen suomen kielen käännösosastossa tehty huomautus).

125 Kantajan väite, jonka mukaan kuljetusmaksujen sisäistä tasaamista koskeva Ranskan eritysjärjestelmä tuhoutuu, jos 5 artiklaa ei sovelleta riidanalaisiin kahteen yhteyteen, on merkityksetön pelkästään asetuksen väärää soveltamista koskevien kanneperusteiden yhteydessä. Asetuksen 5 artiklassa nimittäin edellytetään, että tutkinta on suoritettava "reitti reitiltä" eikä suinkaan "verkkojärjestelmän" tai tällaiseen verkkokäsitteeseen liittyvän kuljetusmaksujen tasauksen kannalta. Ranskan kotimaan lentoverkon ja siihen liittyvän tasausjärjestelmän välttämättömyyttä koskevat kysymykset käsitellään jäljempänä perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan väärää soveltamista koskevan kanneperusteen yhteydessä. Kantaja ei ole missään tapauksessa väittänyt, että jos jonkin muun lentoyhtiön sallittaisiin liikennöidä Orlystä, se vaarantaisi kantajan reiteillä Pariisi—Marseille ja Pariisi—Toulouse tarjoamat palvelut aiheuttaen haittaa niiden käyttäjille.

126 Tästä seuraa, että TAT-yhtiötä, jolta on evätty pääsy Orlyn lentoasemalle, on syrjitty sen identiteetin perusteella siten kuin asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetaan, koska tämä epääminen ei voinut perustua asetuksen 5 artiklaan. Kaikki väitteet, joilla pyritään osoittamaan, ettei tällaista syrjintää ollut, on näin ollen hylättävä. Tämä pitää paikkansa erityisesti niiden perustelujen osalta, joilla kantaja on pyrkinyt todistamaan, että CDG itse asiassa oli TAT:n liiketaloudellisten tarpeiden kannalta parempi liikennöintipaikka kuin Orly. Koska asetuksen 5 artiklaan ei voida vedota siinä tarkoituksessa, että estettäisiin pääsy viimeksi mainitulle lentoasemalle, sen enempää kantaja kuin Ranskan viranomaisetkaan eivät voi muiden lentoyhtiöiden, kuten TAT:n, sijasta valita niille sitä liikennöintipaikkaa, mitä ne itse pitävät liiketaloudellisesti parhaimpana.

127 Tästä seuraa, että kantaja ei voi menestyksekkäästi toisen kanneperusteensa toisella osalla (ks. edellä 76 kohta) moittia komissiota siitä, että se ei ole toiminut vilpittömästi Ranskan tasavaltaa kohtaan tehdessään 27.4.1994 riidanalaisen päätöksen. Ranskan viranomaiset eivät nimittäin voineet olla tietämättä, että asetuksella N:o 2408/92 oli etusija kaikkiin sen kanssa yhteensoveltumattomiin sääntöihin nähden, joita oli kansallisessa lainsäädännössä tai kansallisissa sopimuksissa. Tässä

23.7.1992 annetussa asetuksessa ei ole mitään sellaisia säännöksiä, joissa täsmennettäisiin, mikä on tämän uuden yhteisön säädöksen ja Ranskan aluesuunnittelupolitiikan, kotimaan lentoverkon hallinnon ja kuljetusmaksujen tasausjärjestelmän erityisominaisuuksien suhde, siten kuin kantaja on näihin viimeksi mainittuihin vedonnut.

128 Edellä olevasta seuraa, että kanneperusteet, jotka koskevat asetuksen väärää soveltamista, mukaan lukien kanneperuste, joka koskee vilpittömän mielen loukkaamista Ranskan tasavallan osalta, on hylättävä.

Perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan väärää soveltamista koskeva kanneperuste

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

129 Kantaja väittää, että sillä on yleisiin tarkoituksiin liittyvä tehtävä eli sen on toimittava useiden Ranskan kaupunkien ja alueiden liikenteellisen eristäytyneisyyden poistamiseksi aluesuunnitelmien mukaisesti ja että tämä perustuu sellaiseen kuljetusmaksujen tasausjärjestelmään, jonka perusteella se voi rahoittaa noin 20 kannattamatonta kotimaan reittiä pääasiallisesti reiteistä Pariisi (Orly)—Marseille ja Pariisi (Orly)—Toulouse saatavalla tuotolla. Siten kantaja toistaa aikaisempien kanneperusteiden yhteydessä esittämänsä perustelut (ks. edellä 98 kohta). Tässä yhteydessä se viittaa kanteen liitteenä 6 oleviin asiakirjoihin, joissa osoitetaan, että näillä sisäisillä tuilla, jotka olivat mahdollisia kyseisille kahdelle reitille myönnetyn yksinoikeuden vuoksi, pystyttiin vuonna 1992 rahoittamaan 27 muun reitin tappiot. Kantaja toteaa lisäksi, että sillä oleva palvelutehtävä merkitsi Ranskan valtion kanssa tehtyjen sopimusten järjestelmässä sitä, että se hoiti valtion puolesta Ranskan aluesuunnittelun toteuttamista lentoliikenteessä. Näin ollen sille oli annettava tämän vaatimat varat eli kahdelta riidanalaiselta reitiltä saatavat tuotot.

130 Kantaja päättelee tästä, että niin kauan kuin tällainen julkisen palvelun tehtävä on olemassa, Ranskan hallituksella on perusteltu syy evätä kilpailevilta lentoyhtiöiltä pääsy näille kahdelle kannattavalle reitille. Tällainen asenne on kantajan mukaan perusteltu, kun otetaan huomioon yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-320/91, Corbeau, 19.5.1993 antama tuomio (Kok. 1993, s. I-2533) ja asiassa C-393/92, Almelo ym., 27.4.1994 antama tuomio (Kok. 1994, s. I-1477). Kun komissio päätti, että Ranskan hallituksella ei ollut oikeutta evätä kantajan kilpailijoilta pääsyä kyseisille kannattaville reiteille, kantajan mukaan se sovelsi väärin perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaa.

131 Kantaja toteaa lisäksi, ettei ole oikein väittää, että asetuksen 4 artiklassa olisi toistettu perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan sisältö, koska viimeksi mainitulla on huomattavasti laajempi soveltamisala kuin asetuksen 4 artiklalla. Se, että johdetussa oikeudessa voitaisiin vahvistaa perustamissopimuksen määräykseen sisältyvän pysyvän poikkeuksen rajat, olisi kantajan mukaan ristiriidassa normihierarkian kanssa. Kilpailunrajoitukset voidaan kantajan mukaan perustella perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdalla, ja sitä voidaan soveltaa asetuksen 5 artiklassa tarkoitettuun alaan.

132 Kantajan mukaan TAT on väärässä, kun se väittää, että kantajan lentoverkon taloudellisen tasapainon varmistaminen ja kantajalle kuuluvien julkisen palvelun velvoitteiden hoitaminen ei välttämättä edellytä yksinoikeutta kyseisiin reitteihin. Kantaja toteaa lopuksi, että yhteisöjen tuomioistuimen asiassa 72/83, Campus Oil, 10.7.1984 antamasta tuomiosta (Kok. 1984, s. 2727) ja asiassa C-353/89, komissio vastaan Alankomaat, 25.7.1991 antamasta tuomiosta (Kok. 1991, s. I-4069) ilmenee, että kilpailunrajoitukset voivat tietyistä tarkoin määritellyistä syistä olla perusteltuja. Tällaisia syitä ovat muun muassa avoimuus, yleispalvelunluonteisuus, yhtenäinen hinnoittelu ja yhteisön etu. Tässä asiassa kaikki nämä edellytykset ovat täyttyneet vuoden 1985 sopimuksessa.

133 Komissio katsoo, että asetuksen N:o 2408/92 antamisen jälkeen ei enää ole aihetta viitata suoraan perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaan, kun on kyse siitä, ovatko voimassa olevassa lainsäädännössä mahdollisesti taattujen julkisen palvelun

tehtävien edellytykset täyttyneet. Neuvosto on nimittäin asetuksen 4 artiklassa konkretisoinut yhteisön lentoliikenteen osalta perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan abstraktin määräyksen ja arvioinut kyseessä olevien eri intressien tärkeyden. Koska neuvosto on lentoliikenteen osalta näin selvittänyt perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tilanteen, asetuksen 4 artikla on komission mukaan aiheuttanut sen, että perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdasta ei enää ole hyötyä.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

134 Perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa suljetaan perustamissopimuksen määräysten soveltaminen pois silloin, kun ne oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estäisivät yritystä, joka "tuottaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja", hoitamasta sille uskottua "erityistehtävää".

135 Koska kyse on määräyksestä, jossa sallitaan perustamissopimuksen määräyksistä poikkeaminen tietyillä edellytyksillä, sitä on tulkittava suppeasti (asia 127/73, BRT, tuomio 21.3.1974, Kok. 1974, s. 313, 19 kohta), eikä sen soveltamista voida jättää sen jäsenvaltion harkintaan, joka on antanut yrityksen tehtäväksi tuottaa yleiseen taloudelliseen tarkoitukseen liittyvän palvelun (asia 41/83, Italia v. komissio, tuomio 20.3.1985, Kok. 1985, s. 873, 30 kohta).

136 Edellä esitetyt periaatteet huomioon ottaen on tutkittava, voiko kantaja tässä asiassa vedota perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaan.

137 Kantaja vastustaa perustamissopimuksen 84 artiklan perusteella annetun asetuksen N:o 2408/92 5 ja 8 artiklan soveltamista siten, kuin artikloja on tulkittu edellä.

138 Näiden artiklojen soveltaminen on kuitenkin mahdotonta vain siinä tapauksessa, että ne "estävät" kantajalle uskottujen tehtävien hoitamisen. Koska tätä edellytystä on tulkittava suppeasti, ei riitä, että tehtävien hoitaminen on pelkästään häiriintynyt tai vaikeutunut. Kantajalla on lisäksi näyttövelvollisuus siitä, että sen tehtävän hoitaminen on estynyt (ks. vastaavasti asia 155/73, Sacchi, tuomio 30.4.1974, Kok. 1974, s. 409, 15 kohta).

139 Tältä osin on todettava, että kantaja ainoastaan väittää, että kotimaan lentoliikenteen järjestäminen perustui kannattavien ja kannattamattomien reittien väliseen tasaukseen ja että sille myönnetty yksinoikeus reiteille Orly—Marseille ja Orly—Toulouse oli perusteltu sen vuoksi, että sillä oli velvollisuus liikennöidä kannattamattomia reittejä säännöllisesti ja kohtuullisilla kuljetusmaksuilla ja tällä tavalla myötävaikuttaa aluesuunnittelun toteutumiseen. Se ei esitä arviota siitä, kuinka suuri tulojen menetys sille todennäköisesti aiheutuu, jos muiden lentoliikenteen harjoittajien sallitaan kilpailla sen kanssa näillä kahdella riidanalaisella reitillä. Se ei myöskään näytä toteen, että tämä tulojen menetys olisi niin suuri, että sen olisi pakko lopettaa liikennöinti tietyillä sen verkkoon kuuluvilla reiteillä.

140 Ne kotimaan lentoverkon ja sisäisen tasauksen yhteiset järjestelmät, joihin kantaja on vedonnut, eivät itsessään ole tavoite vaan Ranskan julkisen vallan valitsemia keinoja Ranskan aluesuunnittelun toteuttamiseksi. Kantaja ei kuitenkaan ole väittänyt ja vielä vähemmän näyttänyt toteen, että asetuksen N:o 2408/92 voimaantulon jälkeen ei ollut olemassa mitään vaihtoehtoista tarkoituksenmukaista järjestelmää, jolla olisi voitu varmistaa aluesuunnittelun toteutuminen ja turvata tappiollisten reittien rahoitus (ks. myös em. asia Ranska v. komissio, presidentin määräyksen 35 kohta).

141 Näin ollen kantaja ei ole näyttänyt toteen, että riidanalaisella päätöksellä oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estettiin kantajalle uskotun erityistehtävän hoitaminen. Tästä seuraa, että perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan väärää soveltamista koskevaa kanneperustetta ei myöskään voida hyväksyä.

Suhteellisuusperiaatteen loukkaamista koskeva kanneperuste

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

142 Kantaja muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (asia 122/78, Buitoni, tuomio 20.2.1979, Kok. 1979, s. 677 ja asia 114/76, Bela-Mühle, tuomio 5.7.1977, Kok. 1977, s. 1211) luonnolliset henkilöt ja oikeushenkilöt voivat riitauttaa yhteisön viranomaisten toimet siitä riippumatta, onko kyse lainsäädännöstä, asetuksesta tai hallinnollisesta määräyksestä, vetoamalla suhteellisuusperiaatteeseen, jolla varmistetaan, että riidanalaiset toimet ovat sekä tarpeellisia että asianmukaisia tavoiteltuihin päämääriin nähden. Kantajan mukaan se, että Ranskan hallitus päätti laatia uuden aluesuunnittelulain ja uuden järjestelmän tappiollisten kotimaan reittien rahoittamiseksi ja avata kansalliset markkinat kilpailulle vähitellen, oli tässä asiassa aivan oikeassa suhteessa lentoreittien vapauttamistavoitteen kanssa. Komission päätös, jolla velvoitettiin avaamaan kannattavat reitit kilpailulle muutama kuukausi ennen Ranskan hallituksen vahvistamaa aikataulua, sitä vastoin oli suhteeton tavoiteltuun päämäärään nähden, ja sillä on rikottu kantajan etua, sillä tämä tarvitsi siirtymäkauden pystyäkseen sopeutumaan tilanteeseen.

143 Komissio väittää, että edellä mainitulla oikeuskäytännöllä ei ole merkitystä tässä asiassa, koska se koskee perustamissopimuksen 177 artiklan mukaista menettelyä, kun taas tässä asiassa on kyse perustamissopimuksen 173 artiklan mukaisesta

menettelystä, ja koska komissio on tehnyt päätöksen sellaisen asetuksen perusteella, jonka lainvastaisuuteen voidaan vedota ainoastaan perustamissopimuksen 184 artiklan nojalla. Kantaja ei riitauta itse asetusta vaan sen, miten komissio on käyttänyt asetuksella annettua toimivaltaa.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

144 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan suhteellisuusperiaate edellyttää, että yhteisön toimielinten säädöksillä, päätöksillä ja muilla toimenpiteillä ei saa ylittää sitä, mikä on asianmukaista ja tarpeellista tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi, koska on selvää, että kun on mahdollista valita usean asianmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten pakottava (ks. esim. asia 15/83, Denkavit Nederland, tuomio 17.5.1984, Kok. 1984, s. 2171, 25 kohta ja asia 265/87, Schräder, tuomio 11.7.1989, Kok. 1989, s. 2237, 21 kohta).

145 Edellä esitettyjä kanneperusteita tutkittaessa käy ilmi, että komissio on riidanalaista päätöstä tehdessään soveltanut oikein asetuksen N:o 2408/92 8 ja 5 artiklaa. Näiden säännösten lainmukaisuutta ei kuitenkaan ole kiistetty perustamissopimuksen 184 artiklan mukaisella lainvastaisuusväitteellä. Riidanalaista päätöstä ei siis voida pitää suhteettomana, etenkään kun päätöksen 3 artiklassa annetaan Ranskan tasavallalle kuuden kuukauden sopeutumisaika.

146 Tästä seuraa, että myös suhteellisuusperiaatteen loukkaamista koskeva kanneperuste on hylättävä.

147 Koska yhtäkään kantajan esittämistä kanneperusteista ei ole hyväksytty, kanne on hylättävä perusteettomana.

Oikeudenkäyntikulut

148 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan hävinnyt asianosainen velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantaja on hävinnyt asian ja koska komissio on vaatinut oikeudenkäyntikulujen korvaamista, kantaja on velvoitettava korvaamaan, mukaan luettuina väliintulija TAT:n oikeudenkäyntikulut ja asiassa C-301/94 yhteisöjen tuomioistuimessa käytyyn oikeudenkäyntiin liittyvät oikeudenkäyntikulut. Väliintulija Yhdistynyt kuningaskunta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan mukaan.

149 Kantajan vasta istunnossa esittämää vaatimusta, että komissio on velvoitettava korvaamaan kaikki oikeudenkäyntikulut työjärjestyksen 87 artiklan 3 kohdan mukaisesti, ei voida hyväksyä. Tässä vaatimuksessa ei ole esitetty mitään tarkempaa selvitystä erityisten syiden olemassaolosta tai siitä, että komission kantajalle aiheuttamat oikeudenkäyntikulut olisivat tarpeettomia tai haitanteosta johtuvia.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(laajennettu toinen jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) Kanne hylätään.

2) Kantaja velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, asiassa C-301/94 yhteisöjen tuomioistuimessa käydyn oikeudenkäynnin oikeudenkäyntikulut ja väliintulija TAT:lle aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien, mutta ei väliintulija Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudenkäyntikuluja, koska se vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Bellamy Briët Kalogeropoulos

Julistettiin Luxemburgissa 19 päivänä kesäkuuta 1997.

H. Jung

kirjaaja

C. W. Bellamy

laajennetun toisen jaoston puheenjohtaja