ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
SIEGBERT ALBER
της 27ης Σεπτεμβρίου 2001 [1]

I — Εισαγωγή

1. Το Supremo Tribunal Administrativo της Πορτογαλίας (ανώτατο διοικητικό δικαστήριο) ζητεί από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [2] (στο εξής: κανονισμός 2408/92). Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά, ιδίως, το ζήτημα αν οι εξουσίες που το άρθρο 3, παράγραφος 2, παρέχει στο κράτος μέλος — δηλαδή η δυνατότητα να αρνηθεί την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ) — περιορίστηκαν από την προκήρυξη δημοσίου διαγωνισμού, η οποία πραγματοποιήθηκε βάσει του άρθρου 4, και αν, εν πάση περιπτώσει, τούτο συνέβη όταν, κατόπιν δεσμεύσεως από την οποία εξαρτήθηκε ενίσχυση την οποία η Επιτροπή χορήγησε στην Πορτογαλία το 1994, ο διαγωνισμός αυτός προκηρύχθηκε σε χρόνο — εν προκειμένω το 1995 — κατά τον οποίο, χωρίς τη δέσμευση αυτή, δεν θα ήταν ακόμη αναγκαίο να πραγματοποιηθεί, λόγω του καθεστώτος παρεκκλίσεως που ίσχυε μέχρι το 1997 ή το 1998. Πρόκειται, συγκεκριμένα, για τα δρομολόγια των αεροπορικών γραμμών της Ηπειρωτικής Πορτογαλίας προς τη Μαδέρα και τις Αζόρες.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — ΕΕ L 240, σ. 8.

II — Το νομικό πλαίσιο

1) *Ο κανονισμός 2408/92*

Το άρθρο 1, παράγραφος 1, ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός αφορά την πρόσβαση σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια για τις τακτικές και μη τακτικές αεροπορικές γραμμές.

[...]»

(Οι παράγραφοι 2 και 3 αφορούν την εφαρμογή του κανονισμού στο Γιβραλτάρ)

«4. Οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών και οι αερολιμένες των νησιών του ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών εξαιρούνται από την εφαρμογή

του παρόντος κανονισμού έως τις 30 Ιουνίου 1993[3]. Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται για περαιτέρω περίοδο πέντε ετών δυναμένη να παραταθεί επί μια ακόμη πενταετία, εκτός εάν το Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, λάβει διαφορετική απόφαση[4].»

Το άρθρο 3 ορίζει τα εξής:

«1. 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.

2. Παρά την παράγραφο 1, κανένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να επιτρέψει, πριν την 1η Απριλίου 1997[5], την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ) μέσα στην επικράτειά του εκ μέρους κοινοτικών αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από άλλο κράτος μέλος, εκτός εάν:

i) τα δικαιώματα μεταφορών ασκούνται σε μια γραμμή που συνιστά και έχει προγραμματιστεί ως επέκταση μιας γραμμής με προέλευση το κράτος εγγραφής του αερομεταφορέα, ή μια προκαταρκτική γραμμή με προορισμό το κράτος αυτό,

ii) ο αερομεταφορέας χρησιμοποιεί, για ενδομεταφορές, άνω του 50 % της εποχιακής μεταφορικής ικανότητας που χρησιμοποιεί στη συγκεκριμένη γραμμή, της οποίας οι ενδομεταφορές αποτελούν την επέκταση ή την προκαταρκτική γραμμή.

[...]»

Το άρθρο 4 ορίζει τα εξής:

«1. α) Ένα κράτος μέλος, κατόπιν διαβουλεύσεων με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και αφού ενημερώσει την Επιτροπή και τους αερομεταφορείς που εκτελούν το δρομολόγιο αυτό, μπορεί να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών σε τακτικές αεροπορικές γραμμές προς αερολιμένα που εξυπηρετεί περιφερειακή περιοχή ή περιοχή ανάπτυξης που βρίσκεται στο έδαφός του ή σε γραμμή μικρής συχνότητας, προς οποιοδήποτε περιφερειακό αερολιμένα στο έδαφός του, εφόσον οι γραμμές αυτές θεωρούνται δρομολόγια ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας όπου βρίσκεται ο αερολιμένας και στο μέτρο που απαιτείται προκειμένου να εξασφαλίζεται, στο

3 — Σύμφωνα με το άρθρο 16, ο κανονισμός τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1993.

4 — Επομένως, η εξαίρεση ίσχυε για τις Αζόρες, επειδή το Συμβούλιο δεν έλαβε διαφορετική απάντηση, μέχρι τις 30 Ιουνίου 1998· δεν αποφάσισε άλλη περαιτέρω παράταση, η οποία ήταν δυνατή αφ' εαυτής.

5 — Η ημερομηνία αυτή ίσχυε, κατά συνέπεια, στις πτήσεις με τόπο προελεύσεως και τόπο προορισμού τη Μαδέρα.

συγκεκριμένο δρομολόγιο, επαρκής εξυπηρέτηση τακτικών αεροπορικών γραμμών που πληρούν καθορισμένα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών, τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο άλλως να πληροί εάν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη το εμπορικό συμφέρον του. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει την ύπαρξη αυτής της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

[...]

δ) Αν κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν είναι έτοιμος να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών για τις οποίες έχει επιβληθεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει την πρόσβαση στη γραμμή αυτή σε ένα μόνο αερομεταφορέα για μέγιστη περίοδο τριών ετών, μετά την πάροδο της οποίας η κατάσταση πρέπει να επανεξετάζεται. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής παρέχεται με δημόσιο διαγωνισμό, είτε για μια συγκεκριμένη γραμμή είτε για περισσότερες, σε κοινοτικό αερομεταφορέα που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών.

[...]

η) Τα κράτη μέλη μπορούν να αποζημιώνουν τους επιλεγέντες [...] αερομεταφορείς, οι οποίοι πληρούν τις προδιαγραφές που απαιτούνται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας επιβαλλομένης βάσει αυτής της παραγράφου. Στα αντισταθμίσματα αυτά λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες και τα έσοδα που γεννά η υπηρεσία αυτή.»

Το άρθρο 5 ορίζει τα εξής:

«Σε εσωτερικά δρομολόγια για τα οποία, κατά τη στιγμή της έναρξης ισχύος του κανονισμού αυτού, έχει παραχωρηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης με βάση νόμο ή σύμβαση, και στα οποία δεν μπορεί να εξασφαλισθεί 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».

2) *Η απόφαση περί ενισχύσεως 94/698/ΕΚ*

Το άρθρο 1, στοιχεία ε' και στ', της αποφάσεως 94/698/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Ιουλίου 1994, σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου, τις εγγυήσεις έναντι δανείων και τις υφι-

στάμενες φορολογικές απαλλαγές υπέρ της TAP [6], έχει ως εξής:

«Η ενίσχυση που σχεδιάζεται να χορηγηθεί [...] υπέρ της TAP [...] συμβιβάζεται με την κοινή αγορά [...] υπό τον όρον ότι:

[...]

ε) η Πορτογαλική Κυβέρνηση τηρεί τη δέσμευσή της να εφαρμόσει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 για τα νησιά της Μαδέρας και των Αζορών, στον Ατλαντικό, το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 1996 [7], προβαίνοντας σε δημοσίευση σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών στα μεμονωμένα αυτά δρομολόγια (βλ. κεφάλαιο VIII, σημείο 3 παραπάνω)·

στ) η Πορτογαλική Κυβέρνηση τηρεί τη δέσμευσή της, σύμφωνα με την οποία η ελευθέρωση των μη προγραμματισμένων πτήσεων μεταξύ όλων των κοινοτικών αερολιμένων και των Αζορών αφορά όλες τις υπηρεσίες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92, συμπεριλαμβανομένων και των "θέσεων μόνο" και των "ναυλομένων πτήσεων απλής διαδρομής"·

[...]».

2. Το κεφάλαιο VIII, σημείο 3, των αιτιολογικών σκέψεων της αποφάσεως περί ενισχύσεως διαλαμβάνει τα εξής:

«[...] η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις διαβεβαιώσεις και τις δεσμεύσεις της Πορτογαλικής Κυβέρνησης όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων που διέπουν την πρόσβαση στην κοινή αγορά αεροπορικών μεταφορών και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ερμηνευθούν ορισμένες διατάξεις. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η κατάργηση των μηχανισμών προστασίας της TAP από τον ανταγωνισμό αποτελούν αντίβαρο στη χορήγηση της ενίσχυσης, η οποία εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον σύμφωνα με το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και το άρθρο 61, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της συμφωνίας. Ειδικότερα, η Πορτογαλική Κυβέρνηση:

— επιβεβαίωσε ότι η ελευθέρωση των μη προγραμματισμένων μεταφορών μεταξύ όλων των αερολιμένων της Κοινότητας και του αρχιπελάγους των Αζορών αφορά όλες τις υπηρεσίες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92 συμπεριλαμβανομένων και των "ναυλο-

6 — ΕΕ L 279, σ. 29.

7 — Το εξαιρετικό καθεστώς για τη Μαδέρα ίσχυε μέχρι την 1η Απριλίου 1997 — βλ. άρθρο 3, παράγραφος 2 — και το εξαιρετικό καθεστώς για τις Αζόρες μέχρι τις 30 Ιουνίου 1998, βλ. άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού 2408/92 και υποσημείωση 5.

μένων πτήσεων μόνο θέσεων" και των "ναυλομένων πτήσεων απλής διαδρομής". Αυτό σημαίνει ότι θα επιτρέπεται η παροχή όλων των εν λόγω ειδών αεροπορικών υπηρεσιών, έστω και αν οι Αζόρες δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92·

— τόνισε εκ νέου ότι είναι αποφασισμένη και διατεθιμένη να εφαρμόσει το 1995 δημόσια διαδικασία πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών όσον αφορά τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας της Πορτογαλίας και των νησιών της Μαδέρα και των Αζορών, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92. Επιπλέον, η Πορτογαλική Κυβέρνηση προτίθεται να ενημερώσει την Επιτροπή, κατά το πρώτο μισό του 1995, όσον αφορά το αντικείμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών, ώστε να γίνει σχετική δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92, πρέπει να γίνει χωριστή δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* για το περιεχόμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Μετά τη δημοσίευση, εάν κανένας Ευρωπαίος αερομεταφορέας δεν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών, το δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών θα κατακυρωθεί κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού, είτε μεμονωμένα είτε για μια σειρά δρομολογίων, στον ευρωπαϊκό αερομεταφορέα που είναι σε θέση να αναλάβει την παροχή των παρόμοιων αεροπορικών υπηρεσιών.

[...]»

3) *Πρόσκληση για την υποβολή προσφορών σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ΄*

3. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών, στα πλαίσια της οποίας η ΤΑΡ υπέβαλε προσφορά για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών δρομολογίων, προέβλεπε, μεταξύ άλλων, τα εξής [8]:

«3. Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών

Η συμμετοχή είναι ανοιχτή σε όλους τους αερομεταφορείς, οι οποίοι είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης, χορηγημένης από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, σχετικά με την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων, καθώς και πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

Ωστόσο, καθώς η Πορτογαλία εφαρμόζει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92, μεταφορείς κάτοχοι άδειας εκμετάλλευσης η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος άλλο, πλην της Πορτογαλίας, δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν, μέχρι την 1η Απριλίου 1997, για την υπηρεσία ενδομεταφορών στο εσωτερικό της Πορτογαλίας, περισσότερο του 50 % της μεταφορικής ικανότητας που χρησιμοποιούν

8 — ΕΕ 1995, C 223, σ. 16.

κατά τη διάρκεια μιας αεροπλοϊκής περιόδου στο ίδιο δρομολόγιο, του οποίου η υπηρεσία ενδομεταφοράς πρέπει απαραίτητα να αποτελεί επέκταση ή προκαταρκτικό τμήμα.

[...]

11. Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών

Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει, σύμφωνα με την πρώτη φράση του στοιχείου δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92, υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός μεταφορέας, ο οποίος θα μπορούσε να λάβει άδεια να εκμεταλλευτεί τις συνδέσεις δεν θα υποβάλει πριν από την 1η Νοεμβρίου 1995 (λαμβάνοντας υπόψη [...]) αίτηση χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης μιας ή περισσοτέρων των εν λόγω συνδέσεων από την 1η Ιανουαρίου 1996 σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται χωρίς να λάβει καμία οικονομική αντιστάθμιση.

Σε κάθε περίπτωση, η πρόσκληση υποβολής προσφορών θα εξακολουθήσει να ισχύει για τις γραμμές για τις οποίες κανένας μεταφορέας δεν θα εκδηλώσει ενδιαφέρον έως την 1η Νοεμβρίου 1995 με τους προαναφερθέντες όρους.

[...]»

III — Τα πραγματικά περιστατικά

4. Με την απόφαση 94/698 της Επιτροπής, της 6ης Ιουλίου 1994 (στο εξής: απόφαση περί ενισχύσεως), η Επιτροπή ενέκρινε διάφορες ενισχύσεις υπέρ της κρατικής πορτογαλικής αεροπορικής εταιρίας Transportes Aéreos Portugueses SA (στο εξής: TAP), στα πλαίσια ενός σχεδίου αναδιαρθρώσεως.

5. Η έγκριση χορηγήθηκε υπό ορισμένες προϋποθέσεις, οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 1, στοιχεία α' έως η', της αποφάσεως περί ενισχύσεως. Μεταξύ άλλων, η Πορτογαλία όφειλε, κατά το στοιχείο ε' της αποφάσεως, να τηρήσει τη δέσμευσή της να εφαρμόσει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 για τα νησιά της Μαδέρας και των Αζορών, στον Ατλαντικό, το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 1996.

6. Στις 4 Αυγούστου 1995, δημοσιεύθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 2408/92, η ανακοίνωση της Επιτροπής, με την οποία γνωστοποιήθηκε ότι η Πορτογαλία αποφάσισε, σύμφωνα με την απόφαση περί ενισχύσεως, να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις αεροπορικές γραμμές όσον αφορά εννέα συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και των αυτόνομων

περιοχών καθώς και μεταξύ των αυτόνομων περιοχών [9].

7. Στις 29 Αυγούστου 1995, προκηρύχθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 2408/92, δημόσιος διαγωνισμός για τα ίδια αεροπορικά δρομολόγια. Σκοπός του διαγωνισμού ήταν να επιλεγεί ένας και μόνον αερομεταφορέας, ο οποίος, έναντι οικονομικού αντισταθμίσματος, θα εξυπηρετεί από την 1η Ιανουαρίου 1996 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998 το σύνολο των εννέα προαναφερθέντων δρομολογίων τηρώντας τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών εξαρτήθηκε ρητώς από την επιφύλαξη του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 2408/92. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών ίσχυε υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός μεταφορέας, ο οποίος θα μπορούσε να λάβει άδεια να εκμεταλλευθεί τις συνδέσεις, δεν θα υπέβαλε πριν από την 1η Νοεμβρίου 1995 αίτηση χορηγήσεως άδειας εκμεταλλεύσεως των εν λόγω συνδέσεων, χωρίς να απαιτήσει καμία οικονομική αντιστάθμιση. Στον διαγωνισμό μετέσχε μόνον η TAP, η οποία είχε ήδη λάβει άδεια να εκμεταλλεύεται αποκλειστικά τα οικεία δρομολόγια μέχρι το τέλος του 1995.

8. Η Flightline Ltd (στο εξής: Flightline), αεροπορική εταιρία του βρετανικού δικαίου με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο και κάτοχος βρετανικής άδειας εκμεταλλεύσεως, υπέβαλε στις 30 Οκτωβρίου 1995, επομένως πριν από την εκπνοή της προθεσμίας της προσκλήσεως υποβολής προσφορών, αίτηση να της επιτραπεί να εκμεταλλευθεί, και μάλιστα χωρίς κανένα οικονομικό αντιστάθμισμα, οκτώ από τις εννέα αναγγελθείσες αερογραμμές. Η αίτηση αυτή απορρίφθηκε με απόφαση του υφυπουργού μεταφορών και επικοινωνιών της 22ας Δεκεμβρίου 1995. Ως αιτιολογία της απορρίψεως προβλήθηκε το γεγονός ότι η προσφορά αφορούσε υπηρεσίες ενδομεταφορών και, κατά συνέπεια, δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού.

9. Η προσφυγή που ασκήθηκε κατά της απορριπτικής αποφάσεως δεν ευδοκίμησε. Η δικαστική απόφαση έκρινε ότι ούτε η απόφαση περί ενισχύσεως ούτε το άρθρο 4 του κανονισμού 2408/92 αποκλείουν την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2. Στην αντίθετη περίπτωση, το άρθρο 3, παράγραφος 2, θα καθίστατο κενό περιεχομένου. Η απόφαση περί ενισχύσεως παραπέμπει, άνευ ετέρου, στο άρθρο 4 του κανονισμού, στηρίζοντας — κατά την αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως — τη συστηματική της ερμηνεία στην οικονομία του κανονισμού.

IV — Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως

10. Κατά της αποφάσεως αυτής η Flightline άσκησε αίτηση αναιρέσεως ενώπιον του Supremo Tribunal Administrativo της Πορτογαλίας, το οποίο υποβάλλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως:

«1) Η εκ μέρους κράτους μέλους άσκηση των εξουσιών και ευχερειών, τις οποίες προβλέπει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, προϋποθέτει ή σημαίνει κατ' ανάγκην και παραίτηση από την ευχέρεια την οποία παρέχει στο

9 — ΕΕ 1995, C 200, σ. 3.

κράτος μέλος αυτό το άρθρο 3, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού να περιορίζει, μέχρι την 1η Απριλίου 1997, τον ανταγωνισμό στις υπηρεσίες ενδομεταφορών μέσα στην επικράτειά του;

2) Σε δημόσιο διαγωνισμό, τον οποίο προκήρυξε το 1995 κράτος μέλος για την ανάθεση τακτικών αεροπορικών γραμμών σε ορισμένο δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών που επιβάλλονται για το δρομολόγιο αυτό κατά το άρθρο 4 του κανονισμού, μπορεί ή όχι να απαιτηθεί από υποψήφιους αερομεταφορείς που κατέχουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος η τήρηση των προϋποθέσεων του άρθρου 3, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού;

3) Το άρθρο 1, στοιχείο [ε'], της αποφάσεως 94/698/ΕΚ της Επιτροπής, εξαρτώντας την έγκριση της ενισχύσεως την οποία προβλέπει από την προϋπόθεση ότι η Πορτογαλία θα τηρήσει τη δέσμευσή της να εφαρμόσει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 στις αυτόνομες περιοχές το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 1996, δημοσιεύοντας τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών για τα εν λόγω δρομολόγια ("βλ. κεφάλαιο VIII, σημείο 3 παραπάνω"), έχει την έννοια ότι εμποδίζει την Πορτογαλία να ασκήσει την ευχέρεια την οποία παρέχει στα κράτη μέλη το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού;»

V — Οι ισχυρισμοί των διαδίκων

1) *Flightline*

11. Η Flightline ισχυρίζεται ότι τα προδικαστικά ερωτήματα δεν αντιστοιχούν στα ζητήματα που πρέπει να επιλυθούν στα πλαίσια της διαφοράς της κύριας δίκης. Αντιθέτως, πρέπει να καθορισθεί αν η Πορτογαλία μπορούσε να απορρίψει την προσφορά της Flightline με το αιτιολογικό ότι δεν πληρούσε τις προβλεπόμενες στο άρθρο 3, παράγραφος 2, προϋποθέσεις.

12. Κατά την άποψη της Flightline, τούτο δεν ισχύει. Η Επιτροπή ενέκρινε τα μέτρα αναδιαρθρώσεως της TAP υπό ορισμένες μόνον προϋποθέσεις. Στις προϋποθέσεις αυτές περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, η τήρηση της προβλεπόμενης στο άρθρο 1, στοιχείο ε', της αποφάσεως περί ενισχύσεως δεσμεύσεώς της να προκηρύξει δημόσιο διαγωνισμό και να δημοσιεύσει στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Σε αντιστάθμισμα της παροχής των ενισχύσεων, η Επιτροπή επέβαλε στην Πορτογαλία την υποχρέωση να καταργήσει τους περιορισμούς που προστατεύουν την TAP από τον ανταγωνισμό. Τούτο αποκλείει τη δυνατότητα να εξαρτηθεί η πρόσκληση για την υποβολή προσφορών από τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού.

13. Από το άρθρο 4 του κανονισμού σε συνδυασμό με το άρθρο 1, στοιχείο ε', της απο-

φάσεως περί ενισχύσεως προκύπτει ότι η Πορτογαλία ανέλαβε την υποχρέωση να μην επικαλεστεί το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού. Τούτο συνάγεται, αφενός, από το γεγονός ότι η Πορτογαλία έπρεπε να αναλάβει κάποια δέσμευση η οποία δεν της είχε ήδη επιβληθεί με τον κανονισμό 2408/92 και, αφετέρου, από το γεγονός ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού ίσχυε μόνο μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Αντιθέτως, η πρόσκληση υποβολής προσφορών παρήγαγε τα αποτελέσματά της μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998. Δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι, ενώ η απόφαση περί ενισχύσεως σκοπεί στην προοδευτική ελευθέρωση, η Πορτογαλία είχε τη δυνατότητα να περιορίσει τον ελεύθερο ανταγωνισμό επί ένα έτος και εννέα μήνες μετά την εκπνοή του χρονικού διαστήματος που ορίστηκε αρχικώς.

14. Κατά την Flightline, τα άρθρα 4 και 3 έχουν διαφορετικά πεδία εφαρμογής. Το άρθρο 4 αφορά τις αεροπορικές γραμμές για τις οποίες δεν υπάρχει κανένας υποψήφιος και στις οποίες, κατά συνέπεια, δεν υπάρχει ανταγωνισμός, ενώ το άρθρο 3, παράγραφος 2, αφορά περιορισμούς στα δρομολόγια για τα οποία υπάρχει ανταγωνισμός.

15. Ο αποκλεισμός της εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 2, στις συνδέσεις που αφορά το άρθρο 4 του κανονισμού δεν επηρεάζει τη δυνατότητα, η οποία υφίστατο μέχρι την 1η Απριλίου 1997, περιορισμού του ανταγωνισμού στο σύνολο των εσωτερικών ανταγωνιστικών γραμμών.

16. Κατά την Flightline το άρθρο 3, παράγραφος 2, δεν επιβάλλει καμία υποχρέωση στο κράτος μέλος, αλλά του παρέχει απλώς το δικαίωμα να απορρίψει αίτηση ασκήσεως δικαιωμάτων ενδομεταφορών.

17. Τέλος, η άσκηση της εξουσίας που παρέχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, συνεπάγεται απαγορευόμενη κατά το άρθρο 12 ΕΚ δυσμενή διάκριση λόγω ιθαγένειας, δεδομένου ότι, σε τελική ανάλυση, θα αποκλείονταν μόνον οι υποψήφιοι αερομεταφορείς που δεν είχαν την πορτογαλική ιθαγένεια.

2) *Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)*

18. Κατ' αρχάς, η TAP θεωρεί ότι η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής απόφασεως είναι απαράδεκτη. Το άρθρο 234 ΕΚ δεν παρέχει στο Δικαστήριο αρμοδιότητα να αποφαίνεται επί συγκεκριμένων περιπτώσεων. Είναι αμφίβολο αν υπάρχει ανάγκη για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, λαμβανομένης υπόψη της σαφούς διατυπώσεως των κανόνων του κοινοτικού δικαίου.

19. Επί της ουσίας, η TAP ισχυρίζεται ότι η υπόθεση αφορά, κυρίως, το ζήτημα αν η Πορτογαλία ήταν υποχρεωμένη, βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 2, και του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 2408/92, καθώς και της προσκλήσεως υποβολής προσφορών που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα, να δεχτεί την προσφορά της Flightline.

20. Κατά την TAP ούτε από το άρθρο 4 του κανονισμού ούτε από την απόφαση περί ενισχύσεως προκύπτει παραίτηση της Πορτογαλίας από τα δικαιώματα που αντλεί από το άρθρο 3, παράγραφος 2. Από το γράμμα και την οικονομία του άρθρου 3, παράγραφος 2, και του άρθρου 4 δεν προκύπτει καμία σχέση μεταξύ των διατάξεων αυτών. Κατά συνέπεια, δεν αποκλείεται η δυνατότητα επικλήσεως των δικαιωμάτων που απορρέουν από το άρθρο 3 στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 4.

21. Άλλωστε, πρέπει να ληφθεί υπόψη η προοδευτική και βαθμαία δαιδικασία ελευθερώσεως των αεροπορικών μεταφορών. Η διαδικασία αυτή δικαιολογεί μέτρα προστασίας όπως τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3, παράγραφος 2. Τα κράτη μέλη που επέβαλαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας διατήρησαν τους περιορισμούς της ελευθερίας των αερομεταφορών στις εσωτερικές πτήσεις.

22. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε ότι η απόφαση περί ενισχύσεως τέθηκε σε εφαρμογή και, ακολούθως, δέχθηκε το περιεχόμενο της προσκλήσεως υποβολής προσφορών.

3) *Η Πορτογαλική Δημοκρατία*

23. Η Πορτογαλική Κυβέρνηση διατείνεται ότι, από νομικής απόψεως, η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, δεν εξαρτάται από την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει του άρθρου 4. Άλλα κράτη μέλη, για παράδειγμα η Γαλλία, που επέβαλαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εφάρμοσαν ομοίως το άρθρο 3, παράγραφος 2. Από τη διαδικασία θεσπίσεως του κανονισμού 2408/92 συνάγεται ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, αντικατοπτρίζει την εξισορρόπηση μεταξύ της ελευθερώσεως των αερομεταφορών και της προστασίας της ειδικής καταστάσεως των εθνικών αεροπορικών εταιριών εκάστου κράτους μέλους.

24. Επιπλέον, το άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού εξαίρεσε την αυτόνομη περιοχή των Αζορών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού μέχρι τις 30 Ιουνίου 1998. Κατά τις διαπραγματεύσεις για τη χορήγηση της ενισχύσεως, η Πορτογαλία πρότεινε, παρά το άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού, να υποβληθούν οι αεροπορικές συνδέσεις με τις Αζόρες στους ίδιους κανόνες που ισχύουν για τη Μαδέρα, προκειμένου να εξασφαλισθούν η διαφάνεια των λογαριασμών της TAP και ο έλεγχος των μεταφορών κεφαλαίων από το κράτος στην TAP. Η υπαγωγή των αεροπορικών συνδέσεων με τις Αζόρες στο άρθρο 4 του κανονισμού δεν συνεπαγόταν την παραίτηση από τη ρήτρα προστασίας του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού.

25. Επιπλέον, η παραίτηση αυτή θα μπορούσε να είναι μόνο ρητή, δεδομένου ότι διακυβεύονται ζωτικά εθνικά δημόσια συμφέροντα. Κανένας όμως από τους αντιπροσώπους της Πορτογαλίας κατά τις διαπραγματεύσεις δεν είχε την εξουσία να παραιτηθεί, εν ονόματι της Πορτογαλίας, από τα δικαιώματα αυτά.

26. Άλλωστε, η Πορτογαλία παραπέμπει στο κεφάλαιο VIII της αποφάσεως περί ενισχύσεως. Εκεί διαπιστώνεται ρητώς ότι η πρόσκληση υποβολής προσφορών απευθύνεται σε όλους τους Ευρωπαίους αερομεταφορείς, «που είναι σε θέση να αναλάβουν την παροχή των παρομοίων αεροπορικών υπηρεσιών». Ο όρος «είναι σε θέση» σημαίνει επίσης ότι λαμβάνεται υπόψη ο περιορισμός του άρθρου 3, παράγραφος 2.

27. Όπως ακριβώς η TAP, η Πορτογαλική Κυβέρνηση παρατηρεί ότι η Επιτροπή δεν εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την εφαρμογή της αποφάσεως περί ενισχύσεως και, κατά συνέπεια, δέχθηκε το περιεχόμενο της προσκλήσεως υποβολής προσφορών.

4) *Η Επιτροπή*

28. Όσον αφορά το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η εφαρμογή των άρθρων 4 και 5 του κανονισμού 2408/92 ουδόλως συνεπάγεται την προηγούμενη παραίτηση από τα μέτρα προστασίας του άρθρου 3, παράγραφος 2. Έστω και αν η διάταξη αυτή περιέχει εξαίρεση από τη γενική αρχή της ελεύθερης προσβάσεως στα ενδοκοινοτικά δρομολόγια που κατοχυρώνεται στην παράγραφο 1, από τις αιτιολογικές σκέψεις προκύπτει ότι τα δικαιώματα περί ενδομεταφορών μπορούν να προβλεφθούν μόνον προοδευτικά. Από το άρθρο 5 του κανονισμού προκύπτει επίσης η βαθμαία ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών εντός των κρατών μελών.

29. Επιπλέον, από το γράμμα του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', προκύπτει ότι, όσον αφορά τα εσωτερικά δρομολόγια για τα οποία επιβλήθηκαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η πρόσβαση στις γραμμές αυτές μέχρι την 1η Απριλίου 1997 περιορίζεται στους αερομεταφορείς «που είναι σε θέση να ασκήσουν τα δικαιώματα αυτά». Επιβάλλεται, κατά τον τρόπο αυτόν, ο όρος ότι πρέπει να πληρούνται και οι προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2.

30. Η έκφραση που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4 («σε κοινοτικό αερομεταφορέα που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών») ανεβρίσκεται με την ίδια έννοια και στο άρθρο 5, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 2343/90 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1990, για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών μελών [10]. Κατά την Επιτροπή, το άρθρο 4, παράγραφος 1, πρέπει να θεωρηθεί στο πλαίσιο αυτό, το οποίο επιφυλάσσει την πρόσβαση στις αεροπορικές γραμμές ως προς τις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε έναν αερομεταφορέα για χρονικό διάστημα το πολύ τριών ετών. Αντιθέτως, το άρθρο 4 δεν υπόκειται σε συγκεκριμένο χρονικό περιορισμό. Η μοναδική υποχρέωση συνίσταται στην περιοδική επανεξέταση των επιβληθεισών υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

31. Κατά την Επιτροπή, για το χρονικό διάστημα μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 1993 και της 1ης Απριλίου 1997, η εφαρμογή από κράτος μέλος των δυνατοτήτων του

10 — ΕΕ L 217, σ. 8.

άρθρου 4 έχει πρακτική αποτελεσματικότητα, έστω και αν το κράτος μέλος ασκεί τα δικαιώματα που αντλεί από το άρθρο 3, παράγραφος 2. Πρώτον, η πρόσκληση υποβολής προσφορών κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων, οι οποίοι έχουν άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από το οικείο κράτος μέλος. Δεύτερον, προσφορές μπορεί να υποβάλλει το σύνολο των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού.

32. Όσον αφορά το τρίτο ερώτημα, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι ούτε από τη γενική οικονομία της αποφάσεως ούτε από τις περιστάσεις υπό τις οποίες αυτή εκδόθηκε είναι δυνατόν να συναχθεί ότι η δέσμευση που ανέλαβε η Πορτογαλία, να εφαρμόσει το άρθρο 4 στις αυτόνομες περιοχές των Αζορών και της Μαδέρας, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αποκλείεται η άσκηση της προβλεπόμενης στο άρθρο 3, παράγραφος 2, δυνατότητας. Η περιλαμβανόμενη τόσο στον κανονισμό όσο και στην απόφαση περί ενισχύσεως φράση «που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών» πρέπει να ερμηνευθεί και στις δύο περιπτώσεις κατά τον ίδιο τρόπο. Κατά την Επιτροπή, ορθή είναι η ερμηνεία η οποία περιλαμβάνεται στα σημεία 3 και 11 της προσκλήσεως υποβολής προσφορών.

33. Κατά τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, με την απόφαση περί ενισχύσεως, τα αεροπορικά δρομολόγια με προορισμό τις αυτόνομες περιοχές υπάγονται στον κανονισμό 2408/92. Όλοι οι αερομεταφορείς, κάτοχοι άδειας εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσας από την Πορτογαλία, μπορούσαν να υποβάλουν προσφορά για την εκμετάλλευση των γραμμών αυτών, κυρίως δε η Portugália. Οι αερομεταφορείς, κάτοχοι άδειας εκμεταλλεύσεως η οποία έχει εκδοθεί σε άλλα κράτη μέλη, θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν την TAP, στο μέτρο που πληρούσαν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2. Κατά τον τρόπο αυτόν, ενισχύεται ο ανταγωνισμός έστω και σε περίπτωση διατηρήσεως των δικαιωμάτων που απορρέουν από το άρθρο 3, παράγραφος 2.

34. Κατά την Επιτροπή, η υπαγωγή στον κανονισμό προσδίδει μεγαλύτερη διαφάνεια στις οικονομικές αντιπαροχές που καταβάλλει η Πορτογαλία για τις επιβληθείσες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Κατά τον τρόπο αυτόν, αποτρέπεται, ειδικότερα, το ενδεχόμενο να είναι οι αντισταθμιστικές καταβολές υψηλότερες από το έλλειμμα που διαπιστώνεται στις εν λόγω αεροπορικές γραμμές.

35. Τέλος, η Επιτροπή εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι, σε άλλες αποφάσεις που αφορούν τη συμβατότητα με την κοινή αγορά, ουδέποτε απαίτησε από τα κράτη μέλη να παραιτηθούν εκ των προτέρων από τις δυνατότητες που παρέχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού.

VI — Εκτίμηση

1) *Επί του παραδεκτού*

36. Οι ενστάσεις που προβλήθηκαν κατά του παραδεκτού της αιτήσεως για την έκδοση

προδικαστικής αποφάσεως δεν είναι πειστικές. Τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία των διατάξεων των άρθρων 3 και 4 του κανονισμού 2408/92. Έχουν γενική σημασία και δεν περιορίζονται στην υπό κρίση περίπτωση. Κατά συνέπεια, η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

2) *Επί του πρώτου ερωτήματος*

37. Το πρώτο ερώτημα αφορά τη σχέση που υφίσταται, καταρχήν, μεταξύ των άρθρων 3, παράγραφος 2, και 4 του κανονισμού 2408/92. Πρόκειται για το ζήτημα κατά πόσον η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την εκμετάλλευση αεροπορικών δρομολογίων και η προκήρυξη δημόσιου διαγωνισμού για το σκοπό αυτό σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, έχουν ως συνέπεια την παραίτηση από τη δυνατότητα περιορισμού των ενδομεταφορών (καμποτάζ) η οποία παρασχέθηκε μέχρι την 1η Απριλίου 1997.

α) Το γράμμα των άρθρων 3 και 4

38. Ούτε το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 2, ούτε το γράμμα του άρθρου 4, παράγραφος 1, προβλέπουν ρητώς την παραίτηση αυτή. Καμία από τις διατάξεις αυτές δεν παραπέμπει στην άλλη.

39. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', το αποκλειστικό δικαίωμα που αποτελεί το αντικείμενο της προσκλήσεως υποβολής προσφορών πρέπει να παραχωρηθεί σε οποιοδήποτε κοινοτικό αερομεταφορέα, «[...] που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών [...]». Υποστηρίζει την άποψη ότι «πληροί τις προϋποθέσεις» μόνον ο αερομεταφορέας ο οποίος πληροί τους όρους του άρθρου 3, παράγραφος 2. Συνάγει το συμπέρασμα αυτό από τη σύγκριση με το γράμμα του προδρόμου της διατάξεως αυτής, δηλαδή με το άρθρο 5, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 2343/90 του Συμβουλίου. Η διάταξη αυτή παρέπεμπε ρητώς στο άρθρο 8 του κανονισμού 2343/90, το οποίο περιελάμβανε ρύθμιση παρεμφερή προς αυτήν του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 2408/92.

40. Η σύγκριση μεταξύ των διατάξεων αυτών υπό όρους μόνο μπορεί να στηρίξει τη λύση που προτείνει η Επιτροπή. Το γεγονός ότι το άρθρο 4 ουδόλως παραπέμπει — τουλάχιστον ρητώς — στο άρθρο 3, μπορεί επίσης να συνηγορεί υπέρ της απόψεως ότι ο κανονισμός 2408/92 έπρεπε να προωθήσει την ελευθέρωση των αερομεταφορών περισσότερο απ' ό,τι ο κανονισμός 2343/90. Όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 3 έως 7 του κανονισμού 2408/92, ο κανονισμός αυτός συνιστά ένα περαιτέρω στάδιο στην κατεύθυνση της ελευθερώσεως της εναέριας κυκλοφορίας και βαίνει πέραν του κανονισμού 2343/90. Στο μέτρο αυτό, η διατύπωση του άρθρου 4 του κανονισμού 2408/92 είναι δυνατόν να υπονοεί ότι αποκλείεται η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2.

41. Ο όρος του δικαιώματος δεν αναφέρεται, κατ' ανάγκην, στο δικαίωμα κατά το άρθρο 3, παράγραφος 2. Είναι επίσης δυνατόν να ερμηνευθεί σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 2, στοιχείο β', η οποία ορίζει τον «κοινοτικό αερομεταφορέα» ως

«[...] αερομεταφορέα με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων [11]». Επομένως, η φράση «που πληροί τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης» κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', μπορεί να ερμηνευθεί και υπό την έννοια «με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον κανονισμό 2407/92». Στην περίπτωση αυτή, όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς θα μπορούσαν να συμμετάσχουν στην πρόσκληση υποβολής προσφορών χωρίς να μπορεί να τους αντιταχθεί ο περιορισμός του άρθρου 3, παράγραφος 2. Η λύση αυτή έχει το πλεονέκτημα ότι λαμβάνει υπόψη τη βασική ιδέα της ελευθερώσεως, η οποία διατυπώθηκε στο άρθρο 3, παράγραφος 1.

42. Ως προσωρινό συμπέρασμα επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το γράμμα των δύο διατάξεων καθιστά δυνατές αμφότερες τις ερμηνείες. Δεν είναι δυνατόν να συναχθεί, βάσει του γράμματος, το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, αποκλείεται στο πλαίσιο του άρθρου 4.

β) Η γενική οικονομία

43. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξετασθεί κατά πόσον η απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα μπορεί να συναχθεί από τη γενική οικονομία των διατάξεων.

44. Επικαλούμενοι την έννοια της γενικής οικονομίας, η Επιτροπή παραπέμπει στο άρθρο 5. Η διάταξη αυτή αφορά την προσωρινή διατήρηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμεταλλεύσεως. Στο μέτρο που τα δικαιώματα αυτά υπήρχαν κατά τον χρόνο ενάρξεως της ισχύος του κανονισμού, επομένως την 1η Ιανουαρίου 1993 (βλ. το άρθρο 16 του κανονισμού), μπορούσαν να συνεχίσουν να ισχύουν μέχρι τη λήξη τους ή για τρία έτη το πολύ, επομένως μέχρι, το αργότερο, την 1η Ιανουαρίου 1996. Όπως ακριβώς το άρθρο 3, παράγραφος 2, και το άρθρο 5 προβλέπει προσωρινή εξαίρεση από την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στην εναέρια κυκλοφορία, η οποία καθιερώθηκε με το άρθρο 3, παράγραφος 1 [12]. Κατά την Επιτροπή, είναι «προφανές» ότι η εφαρμογή του άρθρου 5 δεν αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2. Επομένως, ούτε το άρθρο 4, παράγραφος 1, μπορεί να έχει ως συνέπεια την παραίτηση από την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2.

45. Το άρθρο 5 αφορά διάταξη παρεμφερή προς αυτήν του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ'. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις πρόκειται για την αναγνώριση αποκλειστικών δικαιωμάτων και, κατά συνέπεια, για εξαίρεση από την καθιερωθείσα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των αερομεταφορών. Και στις δύο περιπτώσεις προβλέπεται ανώτατη διάρκεια τριών ετών.

46. Πάντως, υφίστανται και ουσιώδεις διαφορές μεταξύ του άρθρου 5 και του άρ-

11 — ΕΕ L 240, σ. 1.

12 — Απόφαση της 26ης Ιουνίου 2001, C-70/99, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (Συλλογή 2001, σ. 4845, σκέψεις 21 και 22). Βλ. επίσης — έστω και αν δεν προκύπτει εξίσου σαφώς — την απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2001, C-361/98, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2001, σ. I-385, σκέψη 32).

θρου 4. Από πλευράς περιεχομένου διαφέρουν, στο μέτρο που το άρθρο 5 παρέχει προστασία στα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγήθηκαν πριν από την ελευθέρωση των αερομεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1993, ενώ το άρθρο 4 αφορά τη δημιουργία νέων αποκλειστικών δικαιωμάτων μετά την ημερομηνία αυτή. Δεν είναι αναγκαίο να επιφυλάσσεται στα παλαιά αποκλειστικά δικαιώματα η ίδια ακριβώς μεταχείριση με αυτήν που επιφυλάσσεται στα νέα δικαιώματα, τα οποία χορηγήθηκαν μετά την έναρξη της ισχύος του κανονισμού. Επιπλέον, διαφέρει το χρονικό πεδίο εφαρμογής των διατάξεων. Μεταξύ του άρθρου 3, παράγραφος 2, και του άρθρου 5 λίγες μόνον περιπτώσεις συγκρούσεως μπορούσαν να εμφανιστούν. Πράγματι, τα αποκλειστικά δικαιώματα μπορούσαν να διατηρηθούν μόνο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1996. Ούτως ή άλλως, τουλάχιστον μέχρι την ημερομηνία αυτή δεν υπήρχε δικαίωμα ενδομεταφορών. Επομένως, συγκρούσεις μπορούσαν, εν πάση περιπτώσει, να εμφανιστούν κατά το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1996 μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Όσον αφορά, αντιθέτως, το άρθρο 4, ήταν δυνατόν να εμφανιστούν συγκρούσεις καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος του άρθρου 3, παράγραφος 2, επομένως από την 1η Ιανουαρίου 1993 μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Κατά συνέπεια, λόγω των διαφορών αυτών, είναι αμφίβολο κατά πόσο μπορεί να συναχθεί από το άρθρο 5 επιχείρημα για την ερμηνεία του άρθρου 4.

47. Η γενική οικονομία των διατάξεων του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 1, συνηγορεί υπέρ του αποκλεισμού της εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 2. Πράγματι, εάν, παρά την επιδιωκόμενη ελευθέρωση, ήταν δυνατή η καθιέρωση νέων μονοπωλίων — τουλάχιστον προσωρινών για τρία έτη το πολύ — τότε θα πρέπει να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ όλων των κοινοτικών αερομεταφορέων στα πλαίσια της παροχής των αποκλειστικών αυτών δικαιωμάτων. Η ερμηνεία αυτή μπορεί, επιπλέον, να στηριχτεί στο γεγονός ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, συνιστά εξαίρεση από τη γενική αρχή της παραγράφου 1. Ως εξαιρετική διάταξη, το άρθρο 3, παράγραφος 2, πρέπει να ερμηνεύεται στενά.

48. Σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πραγματοποιείται, κατ' αρχάς, χωρίς οποιαδήποτε αντιπαροχή για τον αερομεταφορέα. Πράγματι, το κείμενο της δημοσιευθείσας στην Επίσημη Εφημερίδα ανακοινώσεως της Επιτροπής δυνάμει της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', για την επιβολή υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Πορτογαλίας [13], προέβλεψε ρητώς ότι «οι μεταφορείς οφείλουν να υποβάλλουν την προσφορά τους για την εκμετάλλευση μιας ή περισσοτέρων συνδέσεων, τηρώντας τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις και χωρίς να ζητήσουν αποζημίωση, πριν από τις 31 Οκτωβρίου 1995». Επομένως, αποκλείσθηκε ρητώς η αντιπαροχή.

49. Πάντως, τούτο δεν σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί καμία απολύτως αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αφενός, ήταν δυνατόν να χορηγηθούν αποκλειστικά δικαιώματα, σύμφωνα με το

13 — ΕΕ 1995, C 200, σ. 3.

άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ'. Η μονοπωλιακή αυτή θέση εξασφαλίζει στον αερομεταφορέα, ο οποίος εξυπηρετεί τα δρομολόγια, ορισμένα έσοδα. Περαιτέρω, είναι δυνατόν να χορηγηθεί στον αερομεταφορέα ο οποίος επελέγη στα πλαίσια του δημόσιου διαγωνισμού αποζημίωση, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο η'. Η αποζημίωση αυτή αντισταθμίζει τη διαφορά μεταξύ των εξόδων που ανέκυψαν με την τήρηση των επιβληθεισών προδιαγραφών και των εσόδων που πραγματοποιήθηκαν με την εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών [14]. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, η δημοσιευθείσα στην Επίσημη Εφημερίδα πρόσκληση υποβολής προσφορών,η οποία αποτέλεσε τη βάση για την υποβολή προσφοράς της TAP για την εκμετάλλευση των εννέα επίδικων αεροπορικών συνδέσεων, προέβλεψε ρητώς στο σημείο 6 ότι επρόκειτο να χορηγηθεί οικονομική αντιστάθμιση και, κατά συνέπεια, ότι οι υποψήφιοι έπρεπε να αναφέρουν στην προσφορά τους ρητά το ποσό που απαιτούσαν ως αντιστάθμιση [15].

50. Κατά την ανακοίνωση 94/C 350/07 της Επιτροπής [16], η εν λόγω αντιστάθμιση των ζημιών συνιστά «ουδέτερη εμπορική συναλλαγή μεταξύ του κράτους και της αεροπορικής εταιρίας». Η εν λόγω «αντιστάθμιση για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν ενέχει κανένα στοιχείο ενισχύσεως, εφόσον ο αερομεταφορέας επελέγει νομοτύπως στα πλαίσια διαδικασίας προσκλήσεως υποβολής προσφορών (βάσει περιορισμού της προσβάσεως στα δρομολόγια σε έναν μόνον αερομεταφορέα) και το ανώτατο επίπεδο της αντισταθμίσεως δεν υπερβαίνει το ύψος του ελλείματος [...]» [17].

51. Όπως προκύπτει από την απόφαση 94/666/ΕΚ της Επιτροπής της 6ης Ιουλίου 1994 [18], παράλληλα προς τον μηχανισμό αντισταθμίσεως του κανονισμού 2408/92, είναι δυνατή και η χορήγηση ενισχύσεως στους αερομεταφορείς. Στην απόφαση αυτή, η οποία αφορούσε την αποζημίωση του ελλείματος της TAP στα δρομολόγια προς τις αυτόνομες περιοχές των Αζορών και της Μαδέρας, επομένως τα δρομολόγια τα οποία αφορούν και τα προδικαστικά ερωτήματα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η αποζημίωση για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στο μέτρο που δεν καταβάλλεται σε αερομεταφορέα ο οποίος επελέγει στο πλαίσιο διαδικασίας προσκλήσεως υποβολής προσφορών, πρέπει να θεωρηθεί ως ενίσχυση [19]. Λαμβανομένης υπόψη της περιορισμένης μόνον εκτάσεως της ελευθερώσεως των αερομεταφορών, η Επιτροπή έκρινε, εντούτοις, ότι η ενίσχυση εκείνη, ως ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα, συμβιβάζεται με τη Συνθήκη. Παρά το γεγονός ότι η Επιτροπή θεωρεί, πράγματι, ότι οι ενισχύσεις στις αερομεταφορές είναι, καταρχήν, αντίθετες προς τη Συνθήκη, η απόφαση αυτή καταδεικνύει ότι η αντιστάθμιση είναι, καταρχήν, δυνατή και υπό μορφή ενισχύσεως.

52. Σε περίπτωση αντισταθμίσεως της τηρήσεως των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την εφαρμογή του άρθρου 4,

14 — Βλ. σημείο 16 της ανακοινώσεως 94/C 350/07 της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕ 1994, C 350, σ. 5).

15 — Appel d'offres, προταρατεθείσα στην υποσημείωση 8.

16 — Ανακοίνωση προταρατεθείσα στην υποσημείωση 14.

17 — Σημείο 18 της ανακοινώσεως.

18 — Απόφαση σχετική με την αποζημίωση του ελλείματος της TAP στα δρομολόγια προς τις αυτόνομες περιοχές των Αζορών και της Μαδέρας (ΕΕ L 260, σ. 27).

19 — Απόφαση 94/666, σημείο V, σ. 30 (προταρατεθείσα στην υποσημείωση 18).

παράγραφος 1, στοιχεία δ' και η', ανακύπτει το ζήτημα αν ο περιορισμός του ανταγωνισμού όπως προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, μπορεί πάντοτε να θεωρηθεί νόμιμος. Εφόσον το άρθρο 3, παράγραφος 2, ως διάταξη εισάγουσα παρέκκλιση από την αρχή της ελευθερώσεως που κατοχυρώθηκε στην παράγραφο 1, πρέπει να ερμηνεύεται στενά, είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, δεν πρέπει να εφαρμόζεται στο πλαίσιο του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ'. Το ζήτημα αυτό θα εξεταστεί στο επόμενο σημείο.

53. Κατά συνέπεια, η ανάλυση της γενικής οικονομίας των διατάξεων συνηγορεί μάλλον υπέρ της απόψεως ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, δεν έχει εφαρμογή στο πλαίσιο του άρθρου 4. Πάντως, η εξέταση της γενικής οικονομίας δεν παρέχει τη δυνατότητα οριστικής απαντήσεως στο ζητήμα αυτό.

γ) Η έννοια και ο σκοπός των άρθρων 3 και 4

54. Πρέπει, τέλος, να εξετασθεί αν από την έννοια και τον σκοπό των διατάξεων συνάγεται αποκλεισμός της εφαρμογής του άρθρου 3 στο πλαίσιο του άρθρου 4.

55. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, καθιερώνει γενικώς την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των αερομεταφορών. Η παράγραφος 2 της διατάξεως αυτής αναστέλλει την εφαρμογή της εν λόγω αρχής σε σχέση με τις ενδομεταφορές (καμποτάζ). Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών δεν επιτρέπεται γενικώς από της ενάρξεως ισχύος του κανονισμού την 1η Ιανουαρίου 1993 (βλ. άρθρο 16), αλλά τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν την ελευθερία αυτή μέχρι την 1η Απριλίου 1997, μόνον όμως υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2. Επομένως, ο ανταγωνισμός που είναι ενδεχομένως δυνατός από απόψεως αγοράς περιορίζεται, στο μέτρο που ασκείται το εν λόγω δικαίωμα που απορρέει από το άρθρο 3, παράγραφος 2.

56. Το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', ρυθμίζει μια εντελώς διαφορετική περίπτωση. Η διάταξη αυτή παρέχει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να καθορίσουν τις ελάχιστες προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένας αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλει προσφορά προκειμένου να του παραχωρηθούν δικαιώματα εναέριας κυκλοφορίας. Στα πλαίσια του κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, προβλεπόμενου ανταγωνισμού, απαιτείται από τους αερομεταφορείς, οι οποίοι ζητούν την άδεια εκμεταλλεύσεως ορισμένου δρομολογίου, να πληρούν οι υπηρεσίες αερομεταφορών που προσφέρουν συγκεκριμένους όρους όσον αφορά τη συχνότητα, τις ώρες πτήσεως, την προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα και την απαιτούμενη τιμή, κ.λπ.. Με τη ρύθμιση αυτή εξασφαλίζονται σε ορισμένα δρομολόγια οι κατάλληλες παροχές υπηρεσιών, τις οποίες η αγορά είτε δεν προσφέρει είτε τις προσφέρει σε ανεπαρκή βαθμό. Κατά συνέπεια, λόγω των διαφορετικών σκοπών των άρθρων 3 και 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', είναι δυνατόν να υποστηριχθεί, καταρχήν, ότι οι δύο διατάξεις λειτουργούν παράλληλα, χωρίς ούτε η εφαρμογή της μιας να αποκλείει την άλλη ούτε η εφαρμογή της μιας να προϋποθέτει την εφαρμογή της άλλης. Στο μέτρο

αυτό, δεν φαίνεται να υπάρχει κανένας λόγος να μην αναγνωρισθεί, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', η παρεχόμενη από το άρθρο 3, παράγραφος 2, χρονικά περιορισμένη ευχέρεια περιορισμού της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Το ζήτημα που ανακύπτει είναι κατά πόσον η εκτίμηση αυτή μπορεί να ισχύσει και στην περίπτωση εφαρμογής του στοιχείου α', επομένως σε περίπτωση αντισταθμίσεως των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

57. Όπως προκύπτει από τη συγκεκριμένη υπόθεση, υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, στο πλαίσιο του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', περιορίζει τον ανταγωνισμό. Η Flightline ζήτησε την άδεια εκμεταλλεύσεως των οκτώ από τα εννέα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια ως προς τα οποία προκηρύχθηκε δημόσιος διαγωνισμός, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', χωρίς πληρωμή ή αντιστάθμιση. Εάν το άρθρο 3, παράγραφος 2, είχε εφαρμογή στο πλαίσιο του άρθρου 4, παράγραφος 1, ένας ελεύθερος υποψήφιος, ο οποίος δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, όπως η Flightline, θα είχε αντικατασταθεί από μελλοντική μονοπωλιακή επιχείρηση. Το αποτέλεσμα αυτό είναι αντίθετο προς την έννοια και τον σκοπό του κανονισμού, ο οποίος έγκειται στην ελευθέρωση των αερομεταφορών και στην ενίσχυση του ανταγωνισμού.

58. Οι ανακοινώσεις που δημοσιεύθηκαν εν προκειμένω στην Επίσημη Εφημερίδα καταδεικνύουν πόσο ενδιαφέρουσα μπορεί να είναι και για το αναθέτον κράτος μέλος η δυνατότητα περιορισμού. Η δημοσίευση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην Επίσημη Εφημερίδα σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', ουδόλως παραπέμπει στο άρθρο 3, παράγραφος 2. Επομένως, μπορεί να διατυπωθεί η υπόθεση ότι η Πορτογαλική Κυβέρνηση δεν θα είχε οπωσδήποτε επιμείνει στην εφαρμογή της διατάξεως αυτής, εάν η άδεια εκμεταλλεύσεως των δρομολογίων είχε παρασχεθεί κατά την εφαρμογή της διατάξεως του στοιχείου α'. Χρήση της δυνατότητας περιορισμού των ενδομεταφορών (καμποτάζ) δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 2, έγινε μόνον στο πλαίσιο της προσκλήσεως υποβολής προσφορών σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ'. Η συμπεριφορά αυτή καθιστά εμφανές ότι δεν αντιστοιχεί στην βασική σκέψη στην οποία στηρίζεται ο κανονισμός 2408/92 η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, για τον περιορισμό, στα δρομολόγια για τα οποία έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εξασφαλισθεί επαρκής προσφορά, της συμμετοχής στην κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχεία δ' και η', πρόσκληση υποβολής προσφορών για την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων εναέριας κυκλοφορίας.

59. Η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος είναι διαμετρικά αντίθετη προς τη βασική μέριμνα του κανονισμού 2408/92 όπως αυτή εκφράστηκε στο άρθρο 3, παράγραφος 1. Αντί της επιδιωκόμενης ελευθερώσεως δημιουργείται νέα έστω προσωρινή, κατάσταση μονοπωλίου.

60. Πρέπει, εντούτοις, να λαμβάνεται υπόψη ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, είναι απλώς μια μεταβατική διάταξη. Αποτελεί συνειδητή

απόφαση του νομοθέτη να προβλέψει εξαίρεση από την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας. Όπως προκύπτει από τη δέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού, πρέπει να καθιερωθούν προοδευτικά δικαιώματα αερομεταφορών (καμποτάζ), προκειμένου να προωθηθεί η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών της Κοινότητας και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση του καταναλωτικού κοινού.

61. Το άρθρο 3, παράγραφος 2, εξισορροπεί την ελευθέρωση των αερομεταφορών και την ιδιαίτερη κατάσταση των εθνικών αεροπορικών εταιριών στον τομέα των δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ). Η ιδιαίτερη ανάγκη της εξισορροπήσεως αυτής στηρίζεται στο γεγονός ότι η παραχώρηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών συνιστά τον υψηλότερο βαθμό ανοίγματος των αγορών. Η αγορά αυτή αποτελούσε μέχρι τούδε τομέα του εκάστοτε κράτους και των εθνικών του αεροπορικών εταιριών. Τούτο καταδεικνύει το άρθρο 7 της συμβάσεως για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία συνήφθη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο και κυρώθηκε από όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Η διάταξη αυτή παρέχει ρητώς σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος το δικαίωμα να αρνηθεί στους αερομεταφορείς άλλων συμβαλλομένων κρατών τη χορήγηση άδειας επιβιβάσεως επί του εδάφους του επιβατών, φορτώσεως ή εμπορευμάτων για μεταφορά έναντι αμοιβής με προορισμό άλλο σημείο της επικράτειάς του.

62. Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, στον τομέα των ενδομεταφορών (καμποτάζ), ο νομοθέτης παρέσχε συνειδητά στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιβραδύνουν την ελευθέρωση από την 1η Ιανουαρίου 1993 μέχρι, το αργότερο, την 1η Απριλίου 1997. Δεν ήταν δυνατόν, χωρίς σοβαρό λόγο, να καταστρατηγηθεί η εν λόγω βούληση του νομοθέτη. Αντιθέτως, έπρεπε να καταβληθεί προσπάθεια να ληφθεί όσο το δυνατό περισσότερο υπόψη η παρέκκλιση αυτή στο πλαίσιο της εφαρμογής των λοιπών διατάξεων του κανονισμού. Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο στο μέτρο που η ελευθέρωση κατά το κοινοτικό δίκαιο βαίνει πέρα της καταστάσεως που διαμορφώνει το διεθνές δίκαιο. Η σκέψη αυτή συνηγορεί υπέρ της απόψεως ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, έχει, καταρχήν, εφαρμογή και στο πλαίσιο των προσκλήσεων υποβολής προσφορών κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ'.

63. Αν το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', ερμηνευθεί υπό την έννοια αυτή, περιορίζεται βεβαίως το πεδίο εφαρμογής του, με συνέπεια τον περιορισμό του ανταγωνισμού στους αερομεταφορείς με άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από το οικείο κράτος μέλος στις επιχειρήσεις για τις οποίες η κυκλοφορία στα δρομολόγια που αποτέλεσαν το αντικείμενο δημόσιου διαγωνισμού συνιστά την παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας. Πάντως, ο περιορισμένος αυτός ανταγωνισμός εξακολουθεί να αποτελεί πρόοδο σε σχέση με την αγορά στην οποία δεν έχει πραγματοποιηθεί ελευθέρωση των υπηρεσιών.

64. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να απορριφθεί η άποψη της Flightline ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 4 και αντιστρόφως, λόγω του διαφορετικού πεδίου εφαρμογής εκάστου άρθρου. Είναι, βεβαίως, αληθές ότι το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 2,

προϋποθέτει περισσότερους υποψηφίους, δεδομένου ότι η ρύθμιση περιορίζει τον υφιστάμενο ανταγωνισμό. Εντούτοις, δεν μπορεί να αντιταχθεί στην προηγούμενη διαπίστωση ότι το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 αφορά μόνον περιπτώσεις κατά τις οποίες κανένας υποψήφιος δεν υποβάλλει προσφορά για τις επίμαχες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών. Η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνάγεται ενδεχομένως από τη διαπίστωση ότι η αγορά δεν προσφέρει αφ' εαυτής τις κατάλληλες υπηρεσίες αερομεταφορών σε ικανοποιητικό βαθμό. Τούτο όμως δεν σημαίνει ακόμη ότι δεν υφίσταται ανταγωνισμός. Επιπλέον, το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', εξειδικεύει ακριβώς τον ανταγωνισμό, με την πρόσκληση υποβολής προσφορών που επαναλαμβάνεται περιοδικά το αργότερο κάθε τρία έτη, έστω και εάν έχει εφαρμογή ο περιορισμός του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού. Ακριβώς η υποχρέωση περιοδικής επαναλήψεως προσκλήσεως υποβολής προσφορών εξασφαλίζει τον ανταγωνισμό και περιορίζει την αποζημίωση που καταβάλλεται, ενδεχομένως, κατ' εφαρμογήν του στοιχείου η', στο ελάχιστο έλλειμμα που μπορεί να πραγματοποιηθεί στην αγορά. Δεν συντρέχει κανένας νομικός λόγος να μη ληφθεί υπόψη η συνειδητή απόφαση του νομοθέτη για προοδευτική ελευθέρωση, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας καθυστερημένης καθιερώσεως των ενδομεταφορών στα πλαίσια του άρθρου 4, παράγραφος 1. Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι η εφαρμογή του άρθρου 4, παράγραφος 1, δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην την παραίτηση από το δικαίωμα που απορρέει από το άρθρο 3, παράγραφος 2.

65. Όπως πιστοποιεί ιδίως και το σημείο 11 της δημοσιευθείσας στην Επίσημη Εφημερίδα προσκλήσεως υποβολής προσφορών, και στο πλαίσιο της εφαρμογής του στοιχείου δ' εξασφαλίζεται η προτεραιότητα του ελεύθερου ανταγωνισμού έναντι της επιχειρήσεως που έχει θέση μονοπωλίου και, ενδεχομένως, επιδοτείται. Επομένως, η ανάθεση πραγματοποιήθηκε μόνο στο μέτρο που, μέχρι την 1η Νοεμβρίου 1995, κανένας αερομεταφορέας δεν είχε ζητήσει την άδεια εκμεταλλεύσεως μιας ή περισσοτέρων από τις τακτικές αεροπορικές γραμμές που αποτέλεσαν το αντικείμενο του δημόσιου διαγωνισμού. Δικαίωμα εκμεταλλεύσεως κατά το στοιχείο δ' μπορούσε να παρασχεθεί μόνο για τις εναπομείνασες αεροπορικές γραμμές για τις οποίες δεν ενδιαφέρθηκε κανένας ελεύθερος ανταγωνιστής.

66. Η έννοια και ο σκοπός των διατάξεων δεν αποκλείουν την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, στα πλαίσια του άρθρου 4. Κατά συνέπεια, πρέπει να ληφθεί υπόψη η συνειδητή απόφαση του νομοθέτη να ελευθερώσει προοδευτικά τις αερομεταφορές και να ελευθερώσει τις ενδομεταφορές από την 1η Απριλίου 1997 και επιβάλλεται να επιτραπεί η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, στα πλαίσια του άρθρου 4.

67. Τέλος, πρέπει ακόμη να τονισθεί ότι η λύση αυτή δεν παραβιάζει ούτε την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων του άρθρου 12 ΕΚ. Οι κανόνες περί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών των άρθρων 51 επ. ΕΚ συνιστούν ειδική ρύθμιση η οποία υπερέχει έναντι της γενικής απαγορεύσεως των διακρίσεων. Σύμφωνα με το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ, οι κανόνες αυτοί ισχύουν για τις αεροπορικές μεταφορές μόνο

στο μέτρο που ορίζει το Συμβούλιο με ειδικές διατάξεις. Τέτοια διάταξη είναι ο κανονισμός 2408/92. Όταν το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού ορίζει ότι οι διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας, εν προκειμένω της εγγραφής του αερομεταφορέα σε άλλο κράτος μέλος, ήσαν νόμιμες μέχρι την 1η Απριλίου 1997, η δυσμενής αυτή διάκριση είναι σύμφωνη με τη Συνθήκη. Κατά την προφορική διαδικασία, ο εκπρόσωπος της Flightline παραιτήθηκε, άλλωστε ρητώς, από την αιτίαση ότι ο κανονισμός 2408/92, ή τουλάχιστον το άρθρο 3, παράγραφος 2, αυτού, συνιστά παράβαση του άρθρου 12 ΕΚ.

68. Κατά συνέπεια, προτείνω να δοθεί στο πρώτο ερώτημα η ακόλουθη απάντηση:

Η άσκηση εκ μέρους κράτους μέλους του προβλεπομένου στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2048/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, δικαιώματος δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκην, ούτε έχει ως συνέπεια, την παραίτηση του κράτους μέλους από την προβλεπόμενη στο άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού ευχέρειά του να περιορίζει, μέχρι την 1η Απριλίου 1997, τον ανταγωνισμό στις υπηρεσίες ενδομεταφορών μέσα στην επικράτειά του.

3) *Επί του δευτέρου ερωτήματος*

69. Η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα προκύπτει, κατ' ουσίαν, από τις σκέψεις που διατυπώθηκαν στα πλαίσια του πρώτου ερωτήματος. Επειδή η πρόσκληση υποβολής προσφορών κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, δεν έχει ως συνέπεια την παραίτηση από την δυνατότητα περιορισμού της παραχωρήσεως δικαιωμάτων ενδομεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2,ούτε το γεγονός ότι το κράτος μέλος απαιτεί από τους αερομεταφορείς, στα πλαίσια της προσκλήσεως υποβολής προσφορών, να υποβάλλουν προσφορές υπό τους όρους του άρθρου 3, παράγραφος 2, συνιστά παραβίαση του κοινοτικού δικαίου. Αντιθέτως, στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος ασκεί ακριβώς τα δικαιώματα που του παρέχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού.

70. Στο μέτρο που οι αερομεταφορείς των οποίων η άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγήθηκε από άλλο κράτος μέλος οφείλουν να πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, ανακύπτει, εντούτοις, το πρόβλημα που συνίσταται στο γεγονός ότι, βάσει της προσκλήσεως υποβολής προσφορών η οποία προκάλεσε τη διαφορά της κύριας δίκης, έπρεπε να παραχωρηθούν αποκλειστικά δικαιώματα για το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1996 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998 (βλ. σημείο 8 της προσκλήσεως υποβολής προσφορών). Το χρονικό αυτό διάστημα βαίνει πέραν της καταληκτικής ημερομηνίας που τάσσει το άρθρο 3, παράγραφος 2, κατά το οποίο ο περιορισμός των ενδομεταφορών ήταν νόμιμος μόνον μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Επομένως, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον ήταν δυνατόν με πρόσκληση υποβολής προσφορών, η οποία πραγματοποιήθηκε το 1995 και αφορούσε υπηρεσίες οι οποίες έπρεπε να παρασχεθούν μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 1996 και της 31ης Δεκεμβρίου 1998, να παραταθεί η διάρκεια ισχύος του περιορισμού, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 2, μετά την 1η Απριλίου 1997.

71. Ο κανόνας του άρθρου 3, παράγραφος 2, αποτελεί εξαίρεση της αρχής της

ελεύθερης προσβάσεως σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, η οποία καθιερώθηκε με το άρθρο 3, παράγραφος 1. Ως εξαιρετική διάταξη, πρέπει, κατά τις γενικές ερμηνευτικές αρχές, να ερμηνεύεται στενά.

72. Η Flightline υποστηρίζει την άποψη ότι οι περιορισμοί δεν μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να βαίνουν πέραν των διαλαμβανομένων στον κανονισμό. Η TAP και η Πορτογαλική Κυβέρνηση δεν λαμβάνουν θέση επί του ζητήματος αυτού. Η Επιτροπή επισημαίνει απλώς ότι αποκλειστικά δικαιώματα μπορούν να χορηγηθούν για τρία το πολύ έτη.

73. Πράγματι, τα αποκλειστικά δικαιώματα δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', μπορούν να χορηγηθούν μόνο για τρία το πολύ έτη. Ο χρόνος αυτός αντιστοιχεί σ' αυτόν που προβλέπει το άρθρο 5, το οποίο ορίζει τριετή προστασία για τα αποκλειστικά δικαιώματα εκμεταλλεύσεως που είχαν παραχωρηθεί κατά την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Πάντως, η τριετής προθεσμία, τόσο στο άρθρο 4 όσο και στο άρθρο 5, αποτελεί το ανώτατο χρονικό όριο. Δεν υπάρχει υποχρέωση εξαντλήσεως της προθεσμίας αυτής. Τα αποκλειστικά δικαιώματα μπορούν να παραχωρηθούν και για μικρότερα χρονικά διαστήματα, παραδείγματος χάρη στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', για το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1996 μέχρι τις 31 Μαρτίου 1997. Τούτο αποτελεί ένδειξη περί του ότι η τριετής προθεσμία στα άρθρα 4 και 5 δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να έχει ως συνέπεια την παράταση της προθεσμίας του άρθρου 3, παράγραφος 2.

74. Επιπλέον, η ισχύς του άρθρου 5 έληξε την 1η Ιανουαρίου 1996. Θα ήταν αντίθετο προς την έννοια της μεταβατικής αυτής διατάξεως να συναχθεί από αυτήν το επιχείρημα ότι θα ήταν δυνατόν να παραχωρηθούν νέα αποκλειστικά δικαιώματα εκμεταλλεύσεως για το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1996 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998 με πρόσκληση υποβολής προσφορών που πραγματοποιήθηκε στο τέλος του 1995.

75. Όσον αφορά το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', επιβάλλεται βεβαίως η διαπίστωση ότι το πεδίο εφαρμογής του δεν έχει χρονικά όρια. Εντούτοις, από τη διάταξη αυτή δεν προκύπτει καμία ένδειξη ότι παρέχει την εξουσία παρεμποδίσεως ή καθυστερήσεως της εφαρμογής άλλων διατάξεων του κανονισμού. Σύμφωνη προς τη θεμελιώδη σκέψη της ελευθερώσεως των αερομεταφορών, όπως αυτή διατυπώθηκε στο άρθρο 3, παράγραφος 1, είναι μόνον η ερμηνεία η οποία δεν παρατείνει τη διάρκεια ισχύος της δυνατότητας περιορισμού των ενδομεταφορών μετά την 1η Απριλίου 1997, έστω και στο πλαίσιο προσκλήσεως υποβολής προσφορών που πραγματοποιείται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ'.

76. Κατά συνέπεια, προτείνω να δοθεί στο δεύτερο ερώτημα η ακόλουθη απάντηση:

Σε δημόσιο διαγωνισμό, τον οποίο προκήρυξε το 1995 κράτος μέλος για την ανάθεση τακτικών αεροπορικών γραμμών σε ορισμένο δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών που επιβάλλονται για το δρομολόγιο αυτό κατά το άρθρο 4 του κανονισμού, μπορούσε να

απαιτηθεί από τους υποψήφιους αερομεταφορείς που κατέχουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος η τήρηση των προϋποθέσεων του άρθρου 3, παράγραφος 2, του ιδίου κανονισμού μόνο μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Για τον μετά την ημερομηνία αυτή χρόνο γινόταν και γίνεται δεκτός κάθε αερομεταφορέας χωρίς περιορισμό.

4) *Επί του τρίτου ερωτήματος*

77. Με το τρίτο ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατά πόσον η απόφαση περί ενισχύσεως 94/698/ΕΟΚ της Επιτροπής, ιδίως το άρθρο 1, στοιχείο ε', αυτής, δυνάμει του οποίου η Πορτογαλία ανέλαβε τη δέσμευση να εφαρμόσει το άρθρο 4 του κανονισμού στις αυτόνομες περιοχές των Αζορών και της Μαδέρας το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 1996, έχει ως συνέπεια να αποκλείει την εκ μέρους της Πορτογαλίας άσκηση της ευχέρειας που παρέχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, να περιορίσει τις ενδομεταφορές.

78. Ενώ ο κανονισμός 2408/92 έχει εφαρμογή, από της ενάρξεως της ισχύος του, στην αυτόνομη περιοχή της Μαδέρας, το άρθρο 1, παράγραφος 4, εξαιρεί την αυτόνομη περιοχή των Αζορών μέχρι την 1η Ιουλίου 1993 — εξαίρεση δυναμένη να παραταθεί μέχρι τις 30 Ιουνίου 1998 — από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

79. Εντούτοις, βάσει της εκτιθέμενης στο άρθρο 1, στοιχείο ε', της αποφάσεως περί ενισχύσεως δεσμεύσεως της Πορτογαλίας, το άρθρο 4 εφαρμόζεται τουλάχιστον από την 1η Ιανουαρίου 1996 στην αυτόνομη περιοχή των Αζορών. Τούτο αντιστοιχεί ακριβώς στο χρονικό σημείο από το οποίο έπρεπε να παρασχεθούν οι υπηρεσίες ως προς τις οποίες η Πορτογαλία προκήρυξε διαγωνισμό.

80. Επειδή όμως — όπως εκτέθηκε στα πλαίσια του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος — η εφαρμογή του άρθρου 4 δεν αποκλείει την ευχέρεια που παρέχει στα κράτη μέλη το άρθρο 3, παράγραφος 2, πρέπει να εξεταστεί στη συνέχεια κατά πόσον η απόφαση περί ενισχύσεως συνεπάγεται την παραίτηση από την άσκηση των δικαιωμάτων που παρέχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, από την 1η Ιανουαρίου 1996.

81. Στο άρθρο 1, στοιχείο ε', της αποφάσεως περί ενισχύσεως δεν υπάρχει ρητή αναφορά στο άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστεί αν από τις αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεως περί ενισχύσεως προκύπτει ότι πρέπει να αποκλεισθεί η εφαρμογή της διατάξεως αυτής.

82. Η Flightline παραπέμπει στην υποχρέωση της Πορτογαλίας να καταργήσει, σε αντιστάθμισμα της εγκρίσεως των ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση, όλους τους περιορισμούς που προστατεύουν την TAP από τον ανταγωνισμό. Η άποψη αυτή μπορεί να στηριχθεί στο κεφάλαιο VIII, σημείο 3,

των αιτιολογικών σκέψεων της αποφάσεως περί ενισχύσεως. Στο σημείο αυτό εκτίθεται ότι, κατά την Επιτροπή, η άρση των μέτρων με τα οποία η TAP προστατεύεται από τον ανταγωνισμό αρκεί για να δικαιολογήσει τη χορήγηση της ενισχύσεως.

83. Η χρήση της δυνατότητας περιορισμού των ενδομεταφορών υπό την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, συνιστά καταρχήν, κατά τις προηγούμενες συσκέψεις, μέτρο που περιορίζει τον ανταγωνισμό. Εφόσον η TAP ήταν η μοναδική υποψήφια για τα εννέα δρομολόγια ως προς τα οποία προκηρύχθηκε δημόσιος διαγωνισμός κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, λειτούργησε ως μέτρο προστασίας της TAP από τον ανταγωνισμό. Πράγματι, η Flightline δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, και, επομένως, δεν μπορούσε να συμμετάσχει στον διαγωνισμό.

84. Στα μέτρα τα οποία παρατίθενται ως παραδείγματα στο κεφάλαιο VIII, σημείο 3, της αποφάσεως περί ενισχύσεως και τα οποία πρέπει να λάβει η Πορτογαλία ιδίως για την άρση της προστασίας από τον ανταγωνισμό γίνεται, πάντως, μνεία όπως ακριβώς στο άρθρο 1, στοιχείο ε', της αποφάσεως περί ενισχύσεως, μόνον της προσκλήσεως υποβολής προσφορών σύμφωνα με το άρθρο 4. Αντιθέτως, δεν γίνεται μνεία του άρθρου 3, παράγραφος 2 (βλ. κεφάλαιο VIII, σημείο 3, δεύτερη περίπτωση, της αποφάσεως περί ενισχύσεως). Δεν γίνεται ομοίως μνεία της παραιτήσεως της Πορτογαλίας από την ευχέρεια που της παρέχεται να περιορίζει τις αερομεταφορές.

85. Στις αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεως αναφέρεται βεβαίως ότι, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προτίθεται να επιβάλλει η Πορτογαλία για τις αυτόνομες περιοχές των Αζορών και της Μαδέρας πρέπει να δημοσιευθούν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Μνημονεύεται συναφώς ότι το δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών θα κατακυρωθεί κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού, εφόσον «κανένας Ευρωπαίος αερομεταφορέας δεν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών». Θα μπορούσε ενδεχομένως να συναχθεί το συμπέρασμα ότι δεν είναι δυνατός ο περιορισμός στις επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2.

86. Η σύγκριση της αποφάσεως περί ενισχύσεως με το αντίστοιχο χωρίο στο άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού επιβεβαιώνει την άποψη αυτή. Η εν λόγω διάταξη αναφέρεται γενικώς μόνο σε αερομεταφορείς. Επομένως, η έμφαση στους «Ευρωπαίους» αερομεταφορείς θα μπορούσε να περιέχει συνειδητά διεύρυνση του κύκλου των δυνάμει υποψηφίων.

87. Εντούτοις, κατά της εν λόγω ερμηνείας μπορεί να αντιταχθεί το γεγονός ότι θα οδηγούσε σε αντίφαση μεταξύ του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο α' και του στοιχείου δ'. Ορισμένοι υποψήφιοι θα μπορούσαν βεβαίως να ζητήσουν την άδεια εκμεταλλεύσεως των δρομολογίων για τα οποία έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α'. Δεν θα μπορούσαν όμως στη συνέχεια να συμμετά-

σχουν στην πρόσκληση υποβολής προσφορών σύμφωνα με το στοιχείο δ', στο μέτρο που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2. Πράγματι, η απόφαση περί ενισχύσεως — το γράμμα της οποίας είναι και ως προς το σημείο αυτό πανομοιότυπο με το γράμμα του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού — ορίζει ότι στην περίπτωση κατά την οποία κανένας υποψήφιος δεν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τις κατά το στοιχείο α' δημοσιευθείσες υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών, το δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών θα κατακυρωθεί κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού, κατά το στοιχείο δ', μόνο στους Ευρωπαίους αερομεταφορείς «που είναι σε θέση να αναλάβουν την παροχή των παρομοίων αεροπορικών υπηρεσιών». Επειδή από τα ανωτέρω μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι στο πανομοιότυπο γράμμα της αποφάσεως περί ενισχύσεως και του κανονισμού πρέπει να αποδοθεί επίσης η ίδια έννοια, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί από τη διατύπωση αυτή, σύμφωνα με τα εκτεθέντα στα πλαίσια του πρώτου ερωτήματος, ο αποκλεισμός της εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού.

88. Ούτε από το άρθρο 1, στοιχείο στ', της αποφάσεως περί ενισχύσεως ούτε από το κεφάλαιο VIII, σημείο 3, πρώτη περίπτωση, των αιτιολογικών σκέψεων αυτής προκύπτει κάτι διαφορετικό. Στο σημείο αυτό αναφέρεται βεβαίως ότι η Πορτογαλία επιβεβαίωσε ότι η ελευθέρωση των μη προγραμματισμένων μεταφορών μεταξύ όλων των αερολιμένων της Κοινότητας και του αρχιπελάγους των Αζορών αφορά, σύμφωνα με τον κανονισμό, «όλες τις υπηρεσίες» και ότι θα επιτρέπεται η παροχή των υπηρεσιών αυτών έστω και αν οι Αζόρες δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Το χωρίο αυτό όμως δεν αφορά το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 του κανονισμού. Η διάταξη αυτή αφορά ρητώς τις τακτικές αεροπορικές γραμμές και όχι τις μη προγραμματισμένες αερομεταφορές. Επιπλέον, ο όρος «όλες» αναφέρεται, στο πλαίσιο αυτό, στο είδος των υπηρεσιών, όπως προκύπτει από την απαρίθμηση των ναυλομένων πτήσεων μόνο θέσεων και των ναυλομένων πτήσεων απλής διαδρομής. Κατά συνέπεια, δεν γίνεται μνεία της ελευθερώσεως των υπηρεσιών ενδομεταφορών.

89. Επομένως, από τις αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεως περί ενισχύσεως δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η απόφαση αυτή στηρίζεται στην εκ μέρους της Πορτογαλίας άρση του συνόλου των μέτρων που προστατεύουν την TAP, ιδίως δε στην παραίτηση της Πορτογαλίας από το δικαίωμα που απορρέει από το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 2408/92.

90. Αντίθετα προς την άποψη της Flightline, η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, δεν μπορεί να αποκλεισθεί ούτε με την αιτιολογία ότι η υποχρέωση εφαρμογής του άρθρου 4 που επιβάλλει η απόφαση περί ενισχύσεως δεν θα είχε πλέον νόημα. Κατά της απόψεως αυτής μπορεί να αντιταχθεί ότι, χωρίς την απόφαση περί ενισχύσεως, η Πορτογαλία θα έπρεπε να εφαρμόσει το άρθρο 4 στην αυτόνομη περιοχή των Αζορών μετά τις 30 Ιουνίου 1998. Μέχρι την ημερομηνία αυτή, χωρίς την απόφαση περί ενισχύσεως, ούτε το άρθρο 3 ούτε το άρθρο 4 θα είχαν εφαρμογή για τις Αζόρες. Συναφώς, το κανονιστικό περιεχόμενο της αποφάσεως περί ενισχύσεως προάγει τον ανταγωνισμό.

91. Όσον αφορά τις Αζόρες, η υποχρέωση προκηρύξεως δημόσιου διαγωνισμού έχει σημασία στο μέτρο που ιδίως η Portugália θα

μπορούσε να ανταγωνιστεί την TAP, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή. Σύμφωνα με την απάντηση του πρώτου ερωτήματος, ο ανταγωνισμός θα μπορούσε να περιλάβει και τους μη εγγεγραμμένους στην Πορτογαλία αερομεταφορείς, οι οποίοι πληρούσαν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2.

92. Η προτεινόμενη εν προκειμένω ερμηνεία της αποφάσεως περί ενισχύσεως συνάδει προς τη μέχρι τούδε πρακτική της Επιτροπής. Στις παρατηρήσεις της επισημαίνει ότι, κατά την έκδοση άλλων αποφάσεων περί ενισχύσεως, ουδέποτε απαίτησε από τα κράτη μέλη να παραιτηθούν εκ των προτέρων από τα δικαιώματα που απορρέουν από το άρθρο 3, παράγραφος 2. Δεν συντρέχει κανένας λόγος να συναχθεί κάτι διαφορετικό από την εν προκειμένω επίμαχη απόφαση περί ενισχύσεως. Η Επιτροπή ουδέποτε αμφισβήτησε τη νομιμότητα της προσκλήσεως υποβολής προσφορών που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα, συμπεριλαμβανομένης της παραπομπής στην εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2.

93. Επομένως, ως προσωρινό συμπέρασμα, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από το άρθρο 1, στοιχεία ε' και στ', της αποφάσεως περί ενισχύσεως δεν προκύπτει ότι η Πορτογαλία παραιτήθηκε από τα δικαιώματα που αντλεί από το άρθρο 3, παράγραφος 2.

94. Πάντως, και στο πλαίσιο του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι περιορισμοί του άρθρου 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', δεν μπορούν, με την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, να υπερβούν το περιεχόμενο της διατάξεως αυτής, επομένως να συνεχίσουν να ισχύουν και μετά την 1η Απριλίου 1997. Η παραχώρηση αποκλειστικών δικαιωμάτων με περιορισμό των ενδομεταφορών, που θα ίσχυε και μετά από την ημερομηνία αυτή, θα ήταν αντίθετη προς το άρθρο 3, παράγραφος 1. Επομένως, υπό τον όρον ότι οι υποψήφιοι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, οι αεροπορικές συνδέσεις με την αυτόνομη περιοχή της Μαδέρας μπορούσαν να παραχωρηθούν μέχρι και τις 31 Μαρτίου 1997, ενώ οι αεροπορικές συνδέσεις με την αυτόνομη περιοχή των Αζορών μέχρι και τις 30 Ιουνίου 1998. Ο κανονισμός 2408/92 τέθηκε πλήρως σε ισχύ για τη Μαδέρα την 1η Απριλίου 1997 και τις Αζόρες την 1η Ιουλίου 1998.

95. Κατά συνέπεια, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα προτείνω να δοθεί η ακόλουθη απάντηση:

Το άρθρο 1, στοιχεία ε' και στ', της αποφάσεως 94/698/ΕΚ της Επιτροπής που εξαρτά την έγκριση της ενισχύσεως την οποία προβλέπει από την προϋπόθεση ότι η Πορτογαλία θα τηρήσει τη δέσμευσή της να εφαρμόσει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2480/92 στις αυτόνομες περιοχές από την 1η Ιανουαρίου 1996, δημοσιεύοντας από την ημερομηνία αυτή τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών για τα εν λόγω δρομολόγια, δεν έχει την έννοια ότι εμποδίζει την Πορτογαλία να ασκήσει την ευχέρεια την οποία παρέχει στα κράτη μέλη το άρθρο 3, παράγραφος 2 του κανονισμού να απαγορεύουν την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών. Εν πάση περιπτώσει, ο περιορισμός των ενδομεταφορών μπορούσε να ισχύσει για τη Μαδέρα μόνο μέχρι την 1η Απριλίου 1997 και για τις Αζόρες μόνο μέχρι την 1η Ιουλίου 1998.

VII — Πρόταση

96. Κατά συνέπεια, προτείνω να δοθούν στα προδικαστικά ερωτήματα οι ακόλουθες απαντήσεις:

«1) Η άσκηση εκ μέρους κράτους μέλους του προβλεπομένου στο άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 2048/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, δικαιώματος δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκην, ούτε έχει ως συνέπεια, την παραίτηση του κράτους μέλους από την προβλεπόμενη στο άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού ευχέρειά του να περιορίζει, μέχρι την 1η Απριλίου 1997, τον ανταγωνισμό στις υπηρεσίες ενδομεταφορών μέσα στην επικράτειά του·

2) Σε δημόσιο διαγωνισμό, τον οποίο προκήρυξε το 1995 κράτος μέλος για την ανάθεση τακτικών αεροπορικών γραμμών σε ορισμένο δρομολόγιο σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών που επιβάλλονται για το δρομολόγιο αυτό κατά το άρθρο 4 του κανονισμού, μπορούσε να απαιτηθεί από τους υποψήφιους αερομεταφορείς που κατέχουν άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από άλλο κράτος μέλος η τήρηση των προϋποθέσεων του άρθρου 3, παράγραφος 2, του ιδίου κανονισμού μόνο μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Για τον μετά την ημερομηνία αυτή χρόνο γινόταν και γίνεται δεκτός κάθε αερομεταφορέας χωρίς περιορισμό·

3) Το άρθρο 1, στοιχεία ε' και στ', της αποφάσεως 94/698/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Ιουλίου 1994, σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου, τις εγγυήσεις έναντι δανείων και τις υφιστάμενες φορολογικές απαλλαγές υπέρ της TAP, που εξαρτά την έγκριση της ενισχύσεως την οποία προβλέπει από την προϋπόθεση ότι η Πορτογαλία θα

τηρήσει τη δέσμευσή της να εφαρμόσει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2480/92 στις αυτόνομες περιοχές από την 1η Ιανουαρίου 1996, δημοσιεύοντας από την ημερομηνία αυτή τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών για τα εν λόγω δρομολόγια, δεν έχει την έννοια ότι εμποδίζει την Πορτογαλία να ασκήσει την ευχέρεια την οποία παρέχει στα κράτη μέλη το άρθρο 3, παράγραφος 2 του κανονισμού να απαγορεύουν την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών. Εν πάση περιπτώσει, ο περιορισμός των ενδομεταφορών μπορούσε να ισχύσει για τη Μαδέρα μόνο μέχρι την 1η Απριλίου 1997 και για τις Αζόρες μόνο μέχρι την 1η Ιουλίου 1998.»