

РЕШЕНИЕ НА ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯ СЪД (втори разширен състав)

19 юни 1997 година*

По дело T-260/94

Air Inter SA, дружество, учредено по френското право, със седалище в Paray-Vieille-Poste, (Франция), за което се явява адв. Jean-Pierre Spitzer, от адвокатската колегия Париж, със съдебен адрес в Люксембург при кантората на Aloyse May, 31 Grand-Rue,

ищец,

срещу

Комисията на Европейските общности, за която се явява г-н Rolf Wägenbauer, главен правен съветник, и г-н Lucio Gussetti, от праваната ѝ служба, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург, в кантората на г-н Carlos Gómez de la Cruz, член на праваната служба, Centre Wagner, Kirchberg

ответник,

подпомагана от

TAT European Airlines, за което се явява адв. Antoine Winckler, адвокатската колегия Париж, и г-н Romano Subiotto, Solicitor, със съдебен адрес в Люксембург, в кантората на адв. Elvinger и Hoss, 2 Place Winston Churchill

и

Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, за които се явява г-н John E. Collins, от Treasury Solicitor's Department, в качеството на представител, и г-н Richard Plender QC, със съдебен адрес в Люксембург, при посолството на Обединеното кралство, 14 Boulevard Roosevelt,

встъпили страни,

с предмет иск за отмяна на член 1 от Решение на Комисията 94/291/ЕО от 27 април 1994 г. относно процедурата във връзка с приложението на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета (по дело VII/АМА/IV/93 - ТАТ - Париж (Орли)-Марсилия и Париж (Орли)-Тулуза) (ОВ L 127, стр. 32),

ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯТ СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
(втори разширен състав),

* Език на производство то: френски.

в състав: г-н С.W. Bellamy, председател, г-н С.Р. Briët и А. Kalogeropoulos, съдии,
секретар: г-н J. Palacio Gonzáles, администратор,
като има предвид писмената процедура и след устната фаза от 13 ноември 1996 г.,
постанови настоящото

Решение

Правната основа

1. С оглед на постепенното изграждане на вътрешния пазар за въздушен превоз, законодателя на Общността приема три набора от мерки през годините 1987, 1990 и 1992 години, които са известни като "пакети", поради факта, че те се състоят от няколко документа. Третият "пакет", приет на 23 юли 1992 г., се състои от пет регламента, които са предназначени да гарантират свободата на предоставяне на услуги по въздушен превоз и приложението на нормите на Общността относно конкуренцията в този сектор.

2. Един от тези пет регламента е Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, стр. 8, наричан по-нататък "Регламент № 2408/92" или "Регламента"), който влезе в сила на 1 януари 1993 г. в съответствие с член 16 от него.

3. Член 3, параграф 1 установява принципа, че "съгласно настоящия регламент, на въздушните превозвачи от Общността се позволява от засегнатите държави-членки да упражняват права на трафик по маршрути в рамките на Общността".

4. Член 5 предвижда, както следва:

"По вътрешни маршрути, за които по време на влизането на този регламент в сила са направени изключителни концесии по законов път или чрез договор, и където други форми на транспорт не могат да осигурят задоволително и непрекъснато обслужване, тези концесии могат да продължат до изтичане на срока им или в продължение на три години, която от двете крайни дата е първа".

5. Член 8 предвижда, както следва:

"1. Настоящият регламент не засяга правото на държава-членка да регулира, без дискриминация на основание националност и идентичност на въздушен превозвач, разпределението на трафика между летищата от една летищна система.

2.Упражняването на правата на трафик е предмет на публикуване на общностни, национални, регионални или местни оперативни правила, отнасящи се до безопасността, опазването на околната среда и разпределението на слотовете.

3.По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията разглежда прилагането на параграфи 1 и 2, а в рамките на един месец от получаване на искането или след консултация с Комитета по член 11, решава, дали държавата-членка може да продължи с прилагането на мерките. Комисията оповестява решението си пред Съвета и пред държавите-членки.

4.Всяка държава-членка може да отнесе решението на Комисията до Съвета в рамките на един месец. Съветът, с квалифицирано мнозинство, може, при изключителни обстоятелства, да вземе различно решение за период от един месец. (...)

6. В съответствие с член 2, буква м) и в приложение II към регламента, ”летищни системи”, упомената в член 8, параграф 1, обхваща, по отношение на Франция, ”Paris-Charles de Gaulle/Le Bourget”.

7. Член 11 предвижда, че Комисията трябва да се подпомага от Консултативен комитет, съставен от представители на държавите-членки и оглавен от председателя на Комисията.

8. Член 12 предвижда, че при осъществяването на своите задължения съгласно регламента, Комисията може да придобива всичката необходима ѝ информация от засегнатите държави-членки, които също така трябва да осигурят предоставянето на информация от въздушен превозвач, лицензирани от тях.

Факти

Административното производство

9. С писмо от 21 юни 1993 г., дружеството TAT European Airlines (по-нататък TAT”), установено в Tours, Франция, кандидатства пред генерална дирекция за гражданско въздухоплаване във Френското министерство на транспорта за разрешение да оперира по маршрутите Париж (Орли)-Тулуза и Париж (Орли)-Марсилия, като препраща, в своето заявление, към регламента.

10. С писмо от 21 юли 1993 г. генералният директор на гражданско въздухоплаване отхвърля това искане, като основава своя отказ на член 5 от Регламента. В своето писмо той посочва на TAT, че съобразно с тази разпоредба френските власти могат да запазят изключителното положение, което те са предоставили на Air Inter чрез едно Споразумение от 5 юли 1985 г., подписано от френската държава и това дружество (наричано по-нататък ”Споразумението от 1985 г.”). По това време Air France, в което френската държава притежава акционерно участие повече от 99 %, държи повече от 70 % от дяловия капитал на Air Inter.

11. На 28 септември 1993 г. ТАТ завежда жалба при Комисията, като твърди, че е налице нарушение на член 3, буква е), членове 86 и 90 от Договора за ЕО и неизпълнение на споразумение, сключено на 30 октомври 1990 г. между Комисията, френското правителство и Air France (наричано по-нататък "Споразумението от 1990 г."), насочено към отварянето, *inter alia*, на транспортните маршрути Париж-Тулуза и Париж-Марсилия за конкуренцията. Обратното, ТАТ твърди, че е имало нарушение от Регламента. То твърди, че монополът на групата Air France спрямо транспортните маршрути Париж (Орли)-Марсилия и Париж (Орли)-Тулуза е трябвало да приключи на 1 март 1992 г., както се предвижда в Споразумението от 1990 г. Не намира приложение и член 5 от Регламента, тъй като Air Inter не се е ползвал от изключителното положение на тези два маршрути, тъй като ТАТ предоставя услуга от летище Roissy-Charles de Gaulle (наричано по-нататък "Шарл де Гол") по същите тези маршрути. Накрая, дискриминацията срещу ТАТ е несъвместима с член 8, параграф 1 от Регламента.

12. С писмо с дата от 13 октомври 1993 г. до генералния директор на генерална дирекция на Комисията за транспорта (по-нататък "DG VII"), ТАТ допълва своите твърдения върху членове 5 и 8, параграф 1 от Регламента и поисква от Комисията да приеме решение въз основата на член 8, параграф 3 от Регламента.

13. С писмо от 20 октомври 1993 г. генерална дирекция на Комисията за конкуренция (по-нататък "DG IV") изпраща копие от жалбата на ТАТ до френските власти и до групата Air France с искане за техните коментари, ако има такива. Допълнението към жалбата, заведена от ТАТ не е било приложено към това писмо.

14. С писмо от 22 октомври 1993 г. генералният директор на DG VII също уведомява френските власти относно жалбата на ТАТ, но не им изпраща копие от нея. Той също така ги уведомява, че на пръв поглед той смята, че твърденията на ТАТ са добре обосновани.

15. Нито жалбата, нито допълнението към нея са изпратени от Комисията до Air Inter.

16. В писмо с дата от 21 декември 1993 г., адресирано до генералния секретар на Комисията с копия до DG IV и DG VII - френските власти изпращат своите забележки относно жалбата на ТАТ. Те твърдят, че член 5 от Регламента е приложим, тъй като, с изключение на услугата Ница, отварянето за конкуренцията, предвидено от Споразумението от 1990 г., се отнася само до транспортните маршрути до или от Шарл де Гол, така че Air Inter е запазило изключително положение за транспортните маршрути до или от Летище Орли. Неговият отговор не упоменава член 8 от Регламента.

17. С писмо от 21 януари 1994 г. генералният директор на DG VII уведомява френските власти относно подаването от страна на ТАТ на допълнение към

жалбата и изтъква, че член 8, параграф 3 от Регламента оправомощава Комисията да вземе решение.

18. На 16 февруари 1994 г., в отговор на това писмо, френските власти изпращат на Комисията писмо, което обобщава тяхната позиция.

19. След този обмен на кореспонденция, Консултативният комитет, предвиден в член 11 от Регламента, заседава на 28 февруари 1994 г. По време на това заседание делегациите на държавите-членки имат възможността да изложат своите становища относно проекторешението, което се основава на член 8, параграф 3 от Регламента, което им е изпратено от Комисията на 10 февруари 1994 г.

20. Становището на Консултативния комитет има следното съдържание:

”Мнозинството от присъстващите членове изразява следното становище: въз основата на наличната информация на Комитета, изглежда, че неправилното приложение на член 5 от Франция е породило дискриминационни последици. Мнозинството от членовете, обаче, се изказват срещу решение, прието въз основата на член 8 от Регламент № 2408/92.”

21. На 4 март 1994 г. делегация, оглавявана от началника на кабинета на комисаря, който отговаря за транспорта, приема делегация от Air Inter, за да обсъди възможните последици на едно решение на Комисията, като се има предвид приетата позиция, за бъдещето на Air Inter на пазара на Общността. След срещата Air Inter изпраща писмо, подписано от заместник управителния директор, с дата от 7 март 1994 г., което очертава ”положението на Air Inter към момента, когато Комисията възнамерява да вземе решения по делата на ТАТ”. Накрая, чрез писмо от 15 март 1994 г., адресирано до председателя на Комисията, бордът на директорите на Air Inter изразява своята тревога относно бъдещето на Air Inter с оглед на либерализирането на вътрешния въздушен превоз, и по-специално на въвеждането на конкуренция на най-печелившите маршрути във френската мрежа.

22. На 17 март 1994 г. френското правителство изпраща ново писмо на Комисията, с което привлича внимание към забележките на френската делегация на заседанието на Консултативния комитет по отношение, по-специално на членове 5 и 8 от Регламента, член 90 от Договора за ЕО, и Споразумението от 1985 г. и Споразумението от 1990 г.

23. По искане на френското правителство, директорът на правните въпроси в министерството на външните работи се среща с генералния директор на правната служба на Комисията на 30 март 1994 г., за да обсъдят жалбата на ТАТ.

24. На 12 април 1994 г. комисарят, който отговаря за транспорта, се среща с френския министър-председател, за да обсъдят различните въпроси относно френския въздушен превоз, и по-специално разпределянето на трафика в рамките на Парижката система от летища.

Оспорваното решение

25. На 27 април 1994 г. Комисията приема Решение 94/291/ЕО относно процедурата във връзка с приложението на Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета (по дело VII/АМА/IV/93 - ТАТ - Париж (Орли)-Марсилия и Париж (Орли)-Тулуза) (ОВ L 127, стр. 32, по-нататък „Решение 94/291” или ”оспорваното решение”), чийто диспозитив има следното съдържание:

”Член 1

Франция не може да продължава да отказва на въздушни превозвачи от Общността права във връзка с трафика по транспортните маршрути Париж (Орли)-Марсилия и Париж (Орли)-Тулуза поради това, че френските власти прилагат член 5 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 относно тези транспортни маршрути.

Член 2

Настоящото решение се адресира до Френската република. (...)

Член 3

Изисква се Франция да постави в действие настоящото решение най-късно до 27 октомври 1994 г.”

26. В изложението на мотивите на оспорваното решение Комисията заявява, преди всичко, че тя разполага с правомощията да разпредели трафика между летищата в рамките на една система от летища, които са ѝ поверени по силата на член 8, параграф 3 от Регламента. Доколкото се засяга жалбата, заведена от страна на ТАТ, тя намира за необходимо да използва тези правомощия. Мярката, чрез която френските власти отказват да позволят на превозвачи от Общността, и по-специално на ТАТ, да упражнят права във връзка с трафика по транспортните маршрути Париж (Орли)-Марсилия и Париж (Орли)-Тулуза е дискриминационна, и е единствено в полза на Air Inter, при разпределянето на трафика между летищата в рамките на Парижката система от летища.

27. Комисията тогава заявява, че поддържането на изключителната концесия на Air Inter съставлява злоупотреба от страна на френските власти с член 5 от Регламента. Този член е предназначен да гарантира адекватни и непрекъснати транспортни услуги между две точки (градове или региони) в рамките на една държава-членка. Възможно е да се поддържат изключителни права, само когато няма друг начин за пътуване от един град до друг, адекватно и безпрепятствено, с влак или с автобус или, в случая със самолет - на преки полети или когато е налице алтернативно летище. Следователно, изключителните права на една транспортна връзка, която завършва в една система от летища, биха обслужвали своите цели само ако те се прилагат спрямо всички летища в тази система.

28. По-нататък Комисията отбелязва, че самото Споразумение от 1985 г. определя транспортните маршрути, които изключително са предоставени на Air Inter като по-скоро транспортните маршрути от точка да точка, отколкото от летище до летище маршрути и не упоменава по какъвто и да е начин различните летища от Парижката летищна система. При тези обстоятелства, като оправомощават ТАТ да оперира по транспортните маршрути Париж-Марсилия и Париж-Тулуза до и от Шарл де Гол с считано от 1 март 1992 г., френските власти слагат край на изключителното положение, от което се ползва Air Inter. Освен това, Комисията смята, че при влизането в сила на регламента Air Inter не е притежавало изключителна концесия относно въпросните маршрути. Що се отнася до връзката Париж-Марсилия, Споразумението от 1985 г. дава изрично разрешение на дружеството Air Afrique да оперира същия маршрут едновременно с Air Inter. Що се отнася до транспортната връзка Париж-Тулуза (и допълнително връзката Париж-Марсилия), следва от Споразумението от 1990 г. че изключителното положение на Air Inter по тази връзка се преустановява най-късно до 1 март 1992 г.

29. Обратно Комисията заявява, че дори ако предоставянето на изключителна концесия е теоретично възможно за редовните въздушни услуги между летище Орли, от една страна, и Марсилия и Тулуза, от друга страна, член 5 не може да се приложи в настоящия случай. Съществуват други форми на превоз, освен тези въздушни маршрути, които могат да гарантират адекватна и безпрепятствена услуга: съответно наличните преки въздушни услуги между Париж (Шарл де Гол) и Марсилия и Тулуза.

30. Комисията заявява, че разглежданите дискриминационни последици са съществени. Летище Орли е изборът на пътниците и съставлява между 85 % и 90 % от вътрешния трафик на Франция до и от Париж. Освен това, оперирането на маршрутите Париж-Марсилия и Париж-Тулуза е по-скъпо от Шарл де Гол, отколкото от Орли, отчасти поради географски причини.

31. Накрая, Комисията приема, че нейното решение може да окаже съществено въздействие върху структурата и организацията на въпросните маршрути, поради което тя приема за желателно да позволи един срок за приспособяване, който изтича на 27 октомври 1994 г.

Производство и заключения на страните

32. Air Inter завежда настоящия иск чрез жалба, заведена при секретариата на Първоинстанционния съд на 12 юли 1994 г.

33 Чрез жалба, заведена в секретариата на Съда на ЕО на 22 юни 1994 г., Френската република също така завежда иск за постановяването на недействителността на оспорваното решение. Този иск е регистриран в деловодството на Съда под номер дело С-174/94. Чрез временно определение от 26 октомври 1994 г. Франция/Комисия (по дело С-174/94 R, Recueil, стр. I-5229) председателят на Съда

на ЕО отхвърля жалбата на Френската република поради преустановяването на действието на оспорваното решение.

34. С определение от 28 октомври 1994 г. Първоинстанционният съд отхвърля юрисдикцията си по настоящото дело, по дело Т-260/94, в съответствие с член 47, параграф 3, второ изречение от ЕО Статута на Съда на ЕО, за да може Съдът на ЕО да се произнесе по искането за отмяна, което също така се иска в заведения иск от страна на Френската република по дело С-174/94. Определението за отхвърляне на юрисдикцията е регистрирано в секретариата на Съда на ЕО под номер С-301/94.

35. С Определения от 19 януари и 8 февруари 1995 г. председателят на Съда на ЕО дава право на Обединеното кралство и на ГАТ да се присъединят в подкрепа на исканото решение от страна на Комисията по дело С-301/94. На встъпилите страни са предоставени някои поверителни документи в една не-поверителна версия, изготвена от главните страни.

36. Съдът на ЕО решава да открие устната процедура по дело С-301/94 без каквото и да е предварително разследване. На страните се изпраща доклад за съдебното заседание.

37. След това Френската република формира становището, че тя повече няма интерес от отмяната на оспорваното решение и оттегля своя иск по Дело С-174/94. Дело С-174/94, следователно, е отстранено/заличено от деловодството/секретариата на Съда на ЕО с Определение от 19 март 1996 г. С Определение на Съда на ЕО от 14 май 1996 г., по дело С-301/94 се връща обратно на Първоинстанционния съд; направено е произнасяне по разноските.

38. Тогава се възобновява производството по настоящото дело Т-260/94 пред Първоинстанционния съд, който постановява някои мерки относно организирането на производството. Устната процедура основно се провежда въз основата на доклада от съдебното заседание по дело С-301/94, който вече е бил разпратен.

39. В съдебното заседание от т 13 ноември 1996 г. са проведени устните състезания между страните и са изслушани отговорите на поставените им от Съда въпроси, в състав: г-н С.W. Bellamy, председател, г-н Н. Kirschner, г-н С.P. Briët, г-н А. Kalogeropoulos и г-н А. Potocki, съдии.

40. След кончината на съдия Kirschner на 6 Февруари 1997 г., тримата съдии, чиито подписи са положени по-долу, разискват по настоящото решение в съответствие с член 32, параграф 1 от Процедурния правилник.

41. Ищецът твърди, че Съдът следва:

- да отмени член 1 от Решение 94/291;
- да нареди на Комисията да заплати разноските.

42. Комисията твърди, че Съдът следва:

- да отхвърли жалбата като неоснователна;
- да нареди на ищеца да заплати разноските.

43. ТАТ твърди, че Съдът следва:

- да отхвърли жалбата като неоснователна;
- да нареди на ищеца да заплати разноските, включително тези, понесени от ТАТ.

44. Обединеното кралство твърди, че Съдът следва:

- да отхвърли жалбата;
- да нареди на ищеца да заплати разноските, включително тези, понесени от Обединеното кралство.

По същество

45. В подкрепа на своята жалба, ищеца се позовава на няколко иска, които оспорват както формалната законосъобразност, така и законосъобразността по същество, законосъобразността на оспорваното решение. Що се отнася до формалната легитимност, ищецът се жалва, основно, че Комисията е нарушила неговите права на защита и, алтернативно, че тя е нарушила принципа *audi alteram partem* и принципа за добросъвестност срещу Френската република. Що се отнася до неговата законосъобразност по същество, ищецът се жалва, основно, че Комисията е злоупотребила с процедурата, предвидена в член 8, параграф 3 от Регламента и, алтернативно, че тя е нарушила неговия член 5. Отново алтернативно, той твърди, че е налице нарушение на член 90, параграф 2 от Договора и нарушение на принципа за пропорционалност. Накрая, и като друга алтернатива, то твърди, че отказът от страна на френските власти да позволят на ТАТ достъп до двата въпросни транспортни маршрути не съставлява дискриминация срещу това дружество, тъй като изключителното положение на ищецът относно тези маршрути се оправдава от член 5 от Регламента.

Искът за нарушение на правото на защита на ищецът

Аргументи на страните

46. Ищецът отбелязва, че е установено право, че съблюдаването на правата на защитата съставлява основополагащ принцип на правото на Общността, който трябва да се съблюдава дори в контекста на едно административно производство. Следователно, едно лице, което би било засегнато от едно решение на Комисията

трябва да бъде в положение, при което то да може да представи своите възгледи преди приемането на решението.

47. Ищецът заявява че, в настоящото дело, независимо че той е единственият засегнат оператор от оспорваното решение, Комисията никога формално не го е поканила да се яви пред нея, никога не му е изпратила никакви документи и не го е поканила да представи забележки по въпроса. Ищецът, следователно, приема, че той не е имал възможност да изложи своите възгледи. По този начин той се намира в сходно положение на това на нидерландски предприятия (нидерландски РТТ предприятия), разглеждано от Съда на ЕО в неговото Решение от 12 февруари 1992 г., Нидерландия и други/Комисия (по съединени дела С-48/90 и С-66/90, Recueil, стр. I-565). Той също така препраща към Решение на Съда от 29 юни 1994 г., Fiskano/Комисия (по дело С-135/92, Recueil, стр. I-2885).

48. Доколкото Комисията твърди, че е предоставила официално изслушване на ищеца на 4 март 1994 г., ищецът заявява, че срещата се е провела по негово собствено искане и четири месеца след като Комисията вече е приела позиция. Освен това, целта на срещата е чисто икономическа, както и писмото на ищецът от 7 март 1994 г. Накрая, писмото от директорите на ищецът от 15 март 1994 г. просто изразява техните тревоги.

49. Ищецът оспорва твърдението на Комисията, че оспорваното решение, е далеч от това да засяга специфичното положение на ищецът, е от общ характер поради това, че то се отнася до политиката относно летищата на френското правителство. Въпросната национална мярка е отказът на френските власти да предоставят въпросните права на трафик на ТАТ, един отказ, който пряко облагодетелства ищецът. Освен това, ищецът е изрично засегнат от оспорваното решение, което засяга законосъобразността на изключителното положение, предоставено на ищецът относно разглежданите маршрути. Накрая, то е изцяло и пряко засегнато от последиците на оспорваното решение.

50. Ищецът отбелязва, че член 8, параграф 3 от Регламента трябва да се тълкува като изискващ от Комисията не само да постави засегнатата държава-членка в положение да защитава своите интереси, но също така всяка друга пряко засегната страна, подобно на ищеца. Следователно, дори при отсъствието на специфични разпоредби, от Комисията се изисква да направи процедурните действия по нейна инициатива по такъв начин, че да гарантира ефективна защита. Общият принцип на защита на правата на защитата се прилага, когато са налице специфични норми и *a fortiori*, когато не са налице подобни правила.

51. Ако Съдът тълкува член 8, параграф 3 като такъв, който позволява дерогация на принципа за съблюдаването на правото на защитата на всяка заинтересована страна, ищецът смята, че Съдът тогава трябва да разгледа действителността на тази разпоредба. Всеки регламент на Общността, който позволява дерогирание от един основополагащ принцип на правото на Общността *e ipso jure* в нарушение на

правото на Общността. Следователно, Съдът не може да стори друго, освен да постанови недействителност на член 8, параграф 3.

52. Накрая, ищецът приема за абсурдно твърдението, в този контекст, че е било достатъчна да се консултират представителите на държавите-членки, които заседават в рамките на Консултативния комитет. Ролята на този комитет не е да представлява интересите на частните предприятия, а да подпомага Комисията и да я уведомява относно позициите на държавите-членки.

53. Комисията заявява, че регламентът не предвижда процедура, която да позволява участието на засегнатите предприятия. Така, процедурата в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента възприема широките очертания на процедурата в съответствие с член 169 от Договора, която не предвижда каквото и да е задължение за взаимно консултиране. Комисията отбелязва, освен това, че в съответствие с една процедура, инициирана по искане на една държава-членка в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента тя трябва да вземе решение в рамките на едномесечен срок. Ако са налице голям брой въздушни маршрути, които се възползват от дискриминационната мярка, на практика не е възможно да се спази този времеви срок.

54. Комисията твърди, че решенията Нидерландия и други/Комисия и Fiskano/Комисията са релевантни за настоящото дело. Тя твърди, по-специално, че оспорваното решение се отнася до предоставянето на въздушни маршрути в рамките на Парижката система от летища и че ищецът понася икономическите последици от решението само косвено и отчасти. Фактът, че френските власти са твърдели, че ищецът се ползва от изключителна концесия в съответствие с член 5 от Регламента не изключва това материалният въпрос да съставлява въпросът дали общите мерки, приети от Френската република, могат да бъдат дискриминационни при разпределянето на трафика в парижката система от летища и така засяга правата на всички дружества от Общността. Злоупотребата с тази разпоредба сама по себе си не е достатъчна, за да се наложи задължението за консултиране с жалбоподателя.

55. Комисията твърди, че, във всеки случай, на жалбоподателя е предоставено формално изслушване на 4 март 1994 г. и че то е изложило своите възгледи, по-специално в писмото от 7 март 1994 г., и по този начин не е било необходимо Комисията отново да го изслуша. В своя отговор (на стр. 6) тя обяснява, че френските власти са държали жалбоподателя непрекъснато информиран относно развитието на процесите по въпроса. Този приток на информация е потвърден от същите тези власти в контекста на паралелната процедура, която виси пред Съда на ЕО. В тази връзка, Комисията препраща към страница 10 на отговора, заведен от Френската република по дело C-174/94 (вж. точка 33 упомената по-горе).

56. Обединеното кралство поддържа доводите на Комисията и отбелязва, че решението Нидерландия и други/Комисия не е релевантно по настоящото дело, тъй

като разглежданата процедура, е далеч от това да е открита срещу жалбоподателя, се е извършила единствено между Комисията и Френската република. Освен това, решението се отнася до приложението на член 90, параграф 3 от Договора, който не установява специални норми относно лицата, които трябва да се консултират, и консултативната процедура, докато, по настоящото дело, Регламент № 2408/92 предвижда специални правила.

Преценка на Съда

57. Член 8, параграф 3 от Регламента не предвижда пряко участие на въздушните превозвачи в административното производство, което води до приемането от Комисията на решение относно разпределянето на трафика в рамките на една система от летища. Правната рамка изисква Комисията да се обърне само към засегнатата държава-членка след провеждане на консултация с Консултативния комитет, съставен от представители на държавите-членки. Комисията може да получи информация от въздушните превозвачи само общо и по неин избор, за да изпълни своите задължения (член 12 от Регламента). Следователно, регламентът сам по себе си не предоставя права на защита на даден въздушен превозвач, поставен в положение, като това, в което е поставен ищецът по настоящото дело.

58. Доколкото Комисията иска да оправдае това мълчание чрез твърдението, че производството в съответствие с член 8, параграф 3 е моделирано съобразно това, предвидено в член 169 от Договора, в което участват само Комисията и засегнатата държава-членка, трябва да се отбележи, че в съответствие с член 169 от Договора, неизпълнението от страна на една държава-членка на нейните задължения се установява само чрез решението на Съда на ЕО, докато, в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента, посредством решение на Комисията се налага разпределянето на трафика, каквото Комисията би искала да наложи. Процедурата в съответствие с член 169 следователно по същество е съдебна производство, докато процедурата в съответствие с член 8, параграф 3 е изцяло административна. Следователно, двете производства разкриват съществени различия, така че не може да се приеме твърдението на Комисията, което се основава на позоваване на член 169 от Договора.

59. Що се отнася до производството, започнато в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента, което приключва до приемането на оспорваното решение, установено право е, че съблюдаването на правата на защитата, във всяко производство, започнато срещу едно лице и което би могло да доведе до една мярка, която неблагоприятно засяга това лице, съставлява основополагащ принцип на правото на Общността, който трябва да се гарантира дори при отсъствието на всякакви изрични норми (вж., например, решението по Нидерландия и други/Комисия, параграф 44). Този принцип изисква засегнатото лице да бъде поставено в положение, при което то ефективно да може да изложи своето становище относно въпросите, въз основата на които Комисията е приела своята мярка (решение по делото Fiskano/Комисия, точка 40).

60. Доколкото Комисията твърди, че решението Нидерландия и други/Комисия, произнесено в контекста на член 90, параграф 3 от Договора, няма отношение към настоящото дело, тъй като разглежданата процедура е установена чрез конкретни норми, които изключват участието на въздушните превозвачи, които биха били засегнати, трябва да се отбележи, че приложението на основополагащия принцип за правата на защитата не може да се изключи или ограничи чрез каквато и да е законодателна разпоредба. Уважаването на този принцип, следователно, трябва да се гарантира както когато не е налице специално законодателство и също така, когато е налице законодателство, което само по себе си не отчита този принцип (вж., в този смисъл, Решение на Съда от 24 октомври 1996 г., Комисия/Lisrestal и други, по дело C-32/95 P, Recueil, стр. I-5373, точка 30). Следователно, твърдението на Комисията, което се основава на липсата на изрична разпоредба във въпросното законодателство, трябва да се отхвърли.

61. Що се отнася до твърдението на правителството на Обединеното кралство, че разглежданото в настоящото дело производство не е "открито срещу" жалбоподателя, трябва да се отбележи, че при все че въпросното производство формално не е започнато срещу жалбоподателя като отделен икономически оператор, такъв не е и случаят по делото Нидерландия и други/Комисия, при което, в едно производство, започнато в съответствие с член 90, параграф 3 от Договора, Комисията формално се обръща само към Кралство Нидерландия, а не към нидерландски РТТ дружества. Това заключение, обаче, не пречатва Съда на ЕО от това да предостави на тези дружества правна защита поради това, че те са преките ползватели на разглежданата държавна мярка и че те изрично се позовават на нидерландското законодателство, което е било обявено за незаконно, че те са били изрично определени в разглежданото решение и че икономическите последици на това решение пряко ги засягат (точки 50 и 51 от упоменатото решение).

62. Следователно, необходимо е да се проучи дали мотивирането, възприето по решението по делото Нидерландия и други/Комисия, което предоставя правна защита в контекста на член 90, параграф 3 от Договора, може да се приложи към настоящото дело. Преди всичко, жалбоподател е пряк бенефициент на разглежданата държавна мярка, именно продължаването, в негова полза, на привилегированото положение на двата въпросни маршрути, като не е необходимо, на този етап, да се установи дали на практика той е могъл да твърди правна изключителност. Икономическото положение на жалбоподателя, следователно, би било засегнато от оспорваното решение, което постановява на френските власти да отворят тези два транспортни маршрути за конкуренцията от страна на други въздушни превозвачи на Общността. Така, ищецът пряко трябва да понесе икономическите последици на оспорваното решение. Второ, ищецът е изрично назован в националния акт, от който той се позовава за своите изключителни права на трафик, именно Споразумението от 1985 г., като тук не е необходимо да се разглежда правното действие на това Споразумение. Накрая, оспорваното решение няколкократно изрично упоменава жалбоподателя. Следователно, условията,

предвидени в решението Нидерландия и други/Комисия, са изпълнени по това дело.

63. Следователно, ищецът е имал права на защита, които е трябвало да бъдат спазени в производството при приемането на оспорваното решение и не е необходимо да се разгледа общия въпрос, повдигнат от Комисията, дали е налице право на защита и в ситуация, когато едно производство, започнато в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента, което трябва да бъде завършено в рамките на едномесечен период, би засегнало неопределен брой въздушни превозвачи.

64. Що се отнася до въпроса дали правната защита на ищецът са били спазени в настоящото дело, Първоинстанционният съд поддържа, че в Решение от 6 декември 1994 г., *Lisrestal* и други/Комисия (по дело T-450/93, *Recueil*, стр. II-1177), което се отнася до намаляването на финансовата подкрепа, която Европейският социален фонд първоначално предоставя на предприятията бенефициенти в хода на едно производство, при което националният орган е бил единствения събеседник на фонда, че предприятията кандидати са имали правото да бъдат изслушани и той посочва, че правото не е било подкрепено в контактите между Комисията и бенефициентите или в тези между националния орган и бенефициентите (точки 49 и 50 от Решението).

65. В настоящото дело, следователно, е необходимо да се разгледа дали правото на защита на жалбоподателя е било конкретно спазено, дали пряко в контактите с Комисията или косвено чрез френските власти, или чрез съчетанието на тези два административни канала.

66. Самият жалбоподател е този, който сезира Комисията като изпраща писмо на 7 Март 1994 г., след като му е насрочена среща от страна на Комисията на 4 Март 1994 г. В това писмо той обяснява своето търговско положение, по-специално по отношение на въздушните услуги, които предоставя и неговата договорна връзка с френската държава, която му е възложила задачи в услуга на обществото. То сочи на своето финансово положение, което произтича от нарасналата конкуренция, както от страна на въздушните превозвачи, така и от железопътните превозвачи. Накратко, то е особено против едно рязко и бързо отваряне на основните въздушни маршрути, които то обслужва от и до летище Орли.

67. При все че, както заявява пред Съда, ищецът е направил само "чисто икономически" забележки в тази връзка, нищо не му е пречело също така да представи и правни доводи. Причината, поради която той се е въздържал може да се обясни само чрез факта, че той заема становището, че Комисията е адекватно информирана от правна гледна точка.

68. Комисията като препраща към твърденията на френските власти (вж. точка 55 упомената по-горе) посочва, без да противоречи в тази връзка от страна на жалбоподателя, че той е бил държан в течение от тези власти относно хода на процедурата. Следователно, трябва да се заключи от това, че ищецът най-малкото е

знаел относно забележките, предоставени на Комисията от страна на френските власти.

69. Тези забележки, по-специално тези, изложени в писмата от 21 декември 1993 г. и 17 март 1994 г., се отнасят до изискванията, наложени на жалбоподателя от Споразумението от 1985 г., застрашаването на оперирането на жалбоподателя на френската национална въздушна мрежа и на вътрешната система за кръстосано субсидиране, ако бъдат отворени маршрутите Орли-Тулуза и Орли-Марсилия за конкуренцията, последиците на Споразумението от 1990 г., които според мнение на френските власти, засягат само голямото предназначение от Шарл де Гол, и твърдяната отмяна на изключителното положение на жалбоподателя в следствие на правата, предоставени по-специално на Air Afrique. Освен това, френските власти заявяват в тези писма, че ищецът е предприятие, на което е поверена услуга от общ интерес по смисъла на член 90, параграф 2 от Договора, като тази разпоредба е поставена по-високо в йерархията на нормите над тези на Регламент № 2408/92, с който се извършва хармонизиране в рамките на Общността. Накрая, те предприемат едно задълбочено тълкуване на член 5 от Регламента, което по тяхно мнение, засяга маршрутите между две летища, а не между градове и по този начин позволява да бъде запазено изключителното положение, предоставено на жалбоподателя.

70. Забележките, направени от френските власти по този начин разглеждат значимите правни аспекти от настоящото дело, както те са визирани в оспорваното решение. По-специално, те разкриват специфичното положение на жалбоподателя. Ищецът никога не е твърдял в хода на производството пред Съда, че направените забележки в тази връзка са непълни или противоречат на неговите интереси. Ако случаят е бил такъв, то със сигурност не би пропуснал да допълни правните доводи, предоставени от френските власти.

71. Това заключение не се опровергава от твърдението, направено от жалбоподателя във връзка с друг иск, съобразно който тълкуването на Комисията на понятието за адекватна и непрекъсната услуга по смисъла на член 5 от Регламента е предоставено за първи път пред Първоинстанционния съд, което доказва, че ищецът не е в състояние да приеме позиция в тази връзка по време на административната процедура (вж. точка 101 упомената по-долу). Както се обяснява по-долу (точка 123), изходът от настоящия спор не зависи от тълкуването на тези понятия; освен това, не се вземат предвид в решението само като допълнително съображение (ОВ, стр. 36, дясна колона, предпоследна алинея). Следователно, те не са съществени правни аспекти от настоящото дело.

72. При тези обстоятелства, е уважено правото на защита на жалбоподателя. Следователно, искът за нарушение на тези права не може да се приеме.

Исковете за нарушение на принципа за audi alteram partem и за добросъвестност срещу Френската република.

Доводи на страните

73. Ищецът твърди, че Комисията е уведомила френското правителство относно нейното благоприятно положение с оглед на доводите на ТАТ, дори преди да е изслушала френското правителство относно доводите, представени от ТАТ в неговата жалба и в притурката към нея. Този подход доказва, пристрастието на Комисията в тази връзка. Това фактическо положение не може да се промени от по следващото провеждане на производство, в чийто край Комисията на практика поставя френското правителство в положение да изложи своята защита. Комисията на практика вече е приела своето решение преди да изслуша правителството.

74. Ищецът заявява, че в настоящото дело Комисията не се е придържала към процедурата за дела, която обхваща неизпълнение на задължения или дела, които попадат в обхвата на Регламент № 17 на Съвета от 6 февруари 1962 г., Първи Регламент за приложение на членове 85 и 86 от Договора (ОВ 1962, 13, стр. 204), при която тя първо информира въпросната държава-членка, предприятия или сдружения на предприятия относно своите възражения и иска от тях да я уведомят относно своята позиция и тогава приема своята позиция, след като е получила представените доводи.

75. Ищецът отбелязва, че разглеждането на член 5 от Договора и член 10, параграф 2 от Регламент № 17, както и съдебната практика на Съда на ЕО и на Първоинстанционния съд (Определение на Съда от 13 юли 1990 г., Imm. Zwartveld и други, по дело С-2/88 I-3365, Решение на Първоинстанционния съд от 18 септември 1992 г., Autom EO/Комисия, по дело Т-24/90, Recueil, стр. II-2223 и на Съда от 10 юни 1993 г., Комисия/Гърция, по дело С-183/91, Recueil, стр. I-3131), че е налице задължение за сътрудничество между институциите на Общността и държавите-членки и че това сътрудничество трябва да е добросъвестно. Комисията трябва да действа добросъвестно спрямо държавите-членки.

76. В този контекст, като твърди, че изключителното положение на жалбоподателя е било преустановена от самите френски власти на 1 март 1992 г., когато те отварят двата маршрути Париж (Шарл де Гол)-Марсилия и Париж (Шарл де Гол)-Тулуза за ТАТ, Комисията не е действала добросъвестно. Тя е трябвало да знае, че именно поради нейното искане за подобен достъп през 1990 г. въпросните двата маршрути са били отворени. Следователно, тя не може да твърди, че френските власти са прекратили изключителното положение, особено след като тези власти и жалбоподателя винаги твърдо са желали да прилагат Споразумението от 1985 г. за целия му период на продължителност. Това Споразумение не се отнася до маршрути, а до самата мрежа от маршрути като такава.

77. Комисията твърди, че от началото на процедурата френските власти са разполагали с цялата информация, която е била необходима за гарантиране на тяхната защита. Тя отбелязва, че процедурата в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента предвижда, че нейното решение не може да бъде прието преди Консултативният комитет, предвиден в член 11 от Регламента, да е предоставил

своето мнение. В рамките на този комитет, всички държави-членки, и също така засегнатата държава-членка, могат да изложат своите становища по разглежданите въпроси, които са предмет на проекторешението, което им е било съобщено своевременно. В настоящото дело, този проект е бил съобщен 15 дни преди заседанието на Комитета и съдържа точно и пълно обяснение на възраженията, които Комисията е възнамерявала да повдигне срещу Франция, както и точно и пълно обобщение на правните и фактическите доказателства, включително тези, представени от ТАТ.

78. Според Комисията, когато тя започва разследване по собствена инициатива в съответствие с член 8, параграф 3, не се налага срок спрямо нея в нейното решение, което се основава на придобитата в хода на нейното разследване информация, без ограничения относно областта на нейното разследване и източниците на информация. Следователно, тя не е обвързана от предмета на една жалба.

79. Накрая, като се позовава на съдържанието на оспорваното решение (ОВ, стр. 36), тя твърди, че е заявила, че ползваното от жалбоподателя изключително положение е било прекратено от самите френски власти на 1 март 1992 г.

Заклучения на съда

80. Ищецът има законен интерес да твърди нарушение на принципа за *audi alteram partem* срещу Френската република, доколкото отправеното да тази държава-членка искане, с покана да представи своите забележки съставлява съществено процесуално изискване по смисъла на член 173 от Договора (вж., в този смисъл, Решението на Съда от 7 май 1991 г., *Oliveira/Комисия*, по дело C-304/89 *Recueil*, стр. I-2283, точки 17 и 21, и на Първоинстанционния съд от 7 март 1995 г., *Socurte и други/Комисия*, по съединени дела T-432/93, T-433/93 и T-434/93, *Recueil*, стр. II-503, точка 63).

81. Що се отнася до въпроса дали правната защита на Френската република са спазени, с други думи, дали тя е поставена в положение, при което ефективно да изложи становищата си по доказателствата, на които се позовава Комисията при приемането на оспорваното решение, трябва да се отбележи, че производството в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента може да бъде започнато от Комисията или по искане на една държава-членка или по нейна собствена инициатива.

82. В настоящото дело, разглежданото производство е започнато от Комисията единствено по нейна инициатива. В схемата на приложената разпоредба, първоначалните и допълнителните жалби, заведени от страна на ТАТ, не съставляват документи, които са крайно необходими за започването на производството, а са доказателства, които биха накарали Комисията да заеме становището, че са налице основания пред нея, за да започне това производство по своя инициатива.

83. При тези обстоятелства и в съответствие с принципа, предвиден в решението по делото Нидерландия и други/Комисия (в точка 45), се изисква Комисията да съобщи на Френската република само пълното и подробно изложение на мотивите, поради които тя е започнала производството по своя инициатива. Що се отнася до оплакванията на ТАТ, то, следователно, е могло да избере или да ги изпрати в не съкратен вид на Френската република или да включи тяхното съдържание по същество в това изложение.

84. Това заключение не е несъвместимо с втория принцип, установен в решението по делото Нидерландия и други/Комисия (в точка 46), според което въпросната държава-членка трябва да бъде поставена в положение, при което тя може да изрази своите становища относно забележките, предоставени от заинтересовани трети страни. Съдът, по принцип, не изключва възможността Комисията да обобщи тези забележки и да съобщи това обобщение на държавата, при условие че то е точно и пълно. В същото това решение (в точка 49) той критикува процедурата на Комисията само на общото основание, че на въпросното правителство не е предоставено изслушване с оглед на консултациите, които Комисията е провела със засегнатите ... “търговски организации”.

85. В настоящото дело, Комисията уведомява френските власти по въздушен превоз чрез писмо от 20 октомври 1993 г. относно получаването от страна на ТАТ на една жалба срещу Френската република и групата на Air France и им изпраща копие от тази жалба с искане да представят всякакви забележки, каквито имат. Освен това, чрез писмо от 22 октомври 1993 г. до френското правителство тя обобщава оплакването на ТАТ и прави първоначална оценка на правното положение, като при това още веднъж иска от него да представи всякакви забележки. Въпреки че по повод на това писмо, Комисията посочва, че доводите, изтъкнати от ТАТ, изглеждат добре обосновани като се имат предвид документите, които тя притежава към този момент, че преценката, далеч от съставляваща предубеждение срещу жалбоподателя и френските власти, би могло да съставлява само временна оценка, в очакване на забележките на френските власти. Нищо от доказателствата, представени пред Съда, не предполага, че тази оценка не е могла да бъде променена преди приемането на окончателното решение, което в настоящото дело е взето шест месеца по-късно.

86. Второ, Комисията уведомява френското правителство с писмо от 21 януари 1994 г., че ТАТ е допълнило своето първоначално оплакване, като също така го основава на нарушение от страна на френските власти, разпоредбите на член 8, параграф 1 от Регламента. Тя добавя, че ТАТ твърди, че, чрез неправилното приложение на член 5 от Регламента, френските власти на практика са дискриминационни, в полза на жалбоподателя, при предоставянето на трафика между летищата в рамките на Парижката система и че ТАТ, следователно, иска от Комисията да приеме решение въз основа на член 8, параграф 3. При все че е вярно, че по този начин Комисията просто предоставя обобщение на това допълнително оплакване, без да изпраща копие от жалбата на френското правителство, ищецът не твърди, че обобщението е погрешно или непълно. По-

специално, той не твърди, че оспорваното решение съдържа нови въпроси, които са ясно взети от пълния текст на допълнителната жалба, която не е била съобщена от Комисията в хода на административното производство.

87. На последно място, безспорно е, че преди заседанието на Консултативния комитет от 28 февруари 1994 г. е било изпратено проекторешение от Комисията до френските власти и че те не твърдят, че то е било погрешно или непълно, що се отнася до представянето на фактическите и правните въпроси. Освен това, са проведени няколко заседания между представители на Комисията и на френското правителство преди оспорваното решение накрая да бъде прието (вж. точки 13 до 24 упоменато по-горе).

88. При тези обстоятелства, Комисията поставя Френската република в положение, при което то да може ефективно да изложи своите становища относно същностните доказателства, които то използва за целите на приемането на оспорваното решение. Освен това, както Съдът е установил по-горе (точки 69 и 70), Френската република всъщност е упражнила своите права на защита чрез коментирането на всички съществени фактически и правни въпроси, които са имали значение за провеждането на административната процедура.

89. Следователно, искът за нарушение на принципа за *audi alteram partem* срещу Френската република трябва да бъде отхвърлен.

90. Искът за нарушение на принципа за добросъвестност срещу Френската република се разглежда по-нататък в контекста на исковете за нарушение на съответните разпоредби на Регламент № 2408/92 и нарушението на член 90, параграф 2 от Договора.

Исковете за нарушение на Регламент № 2408/92

91. Възраженията относно приложенията на Комисията на Регламент № 2408/92 трябва да се разгледат заедно. Това разглеждане се отнася до тълкуването на членове 8 и 5 от Регламента. В този контекст, то също така ще засегне въпроса дали изключителното положение, запазено за жалбоподателя, дискриминира неблагоприятно останалите въздушни превозвачи, такива като ТАТ или дали ищецът е могъл, както в предишния иск, да твърди по-специално нарушение на принципа за добросъвестност срещу Френската република, да се позове на Споразумението от 1985 г. и Споразумението от 1990 г., за да оправдае своето изключително положение дори в съответствие със схемата от Регламента.

Доводи на страните

92. Ищецът твърди, принципно, че Комисията неправилно е използвала ускорената процедура, предвидена в член 8, параграф 3 от Регламента, за да преустанови, преди срока от три години, позволен от член 5 от този регламент относно договорното изключително положение, което той ползва по маршрутите Орли-

Марсилия и Орли-Тулуза в съответствие със Споразумението от 1985 г. Въпросът за наличието на изключителни концесии не се упоменава или обхваща от член 8, параграфи 1 и 2 от Регламента. Положението на жалбоподателя се връща назад няколко десетилетия и се урежда от споразумение, което се основава на изискванията на една обществена услуга, насочена към регионално развитие и към справедливо разпределяне на трафика. Ако Комисията е пожелала да прекрати изключителното положение на жалбоподателя във френската национална мрежа, тя е трябвало да започне процедурата в съответствие с член 169 от Договора.

93. Ищецът твърди, обратното, че Комисията неправилно тълкува член 5 от Регламента. Първо, предположението на Комисията, че свободата на въздушен трафик е правилото и че ограничения спрямо тази свобода като изключения трябва да се отхвърлят. Тълкуването на член 5 не трябва да бъде с оглед на принципи и изключения, а по-скоро с оглед на обща транспортна политика, при която трябва да бъдат взети предвид всички различни интереси. Този член представлява отстъпките, направени от страна на Съвета на тези задачи, които защитават общия интерес.

94. От това ищецът прави заключението, че член 5 е очевидно предназначен да позволи законно съществуващите ситуации преди влизането в сила на регламента да продължат да действат за срок от три години. По този начин, във всяка държава-членка, която не желае да изложи своята обществена услуга на резки промени, споразуменията предоставят възможността изключителните концесии за въздушен трафик да бъдат продължени през този период, което цели да предостави време на държавите-членки да установят разпоредби, които да гарантират поддържането на общия интерес в степен, която да съответства на новия контекст на Общността и да позволява на засегнатите предприятия едно минимално време, през което да направят изменения в техните оперативни разпоредби.

95. Това тълкуване се потвърждава от предварителната работа за приемането на регламента. Както член 4, последния параграф от проекторазпоредбата, която впоследствие става член 5, предвижда едни "преходни разпоредби за вече наличните концесии с оглед на задълженията във връзка с обществената услуга". Намерението на Съвета, следователно, е било да запази подобни концесии за един срок от три години.

96. В тази връзка, ищецът заявява, че по силата на член 5, Споразумението от 1985 г., което гарантира една изключителна концесия, би могло да продължи да действа до 1 януари 1996 г. Нито една от двете страни не е прекратила действието на това споразумение и, следователно, действието му не е изтекло. Той твърди, че фактът, че това споразумение изрично позволява на Air Afrique да оперира по транспортната връзка Париж-Марсилия, не е бил от такова естество, че да лиши неговата концесия на нейния изключителен характер. Отпътуването по маршрутите, оперирани от Air Afrique, се осъществяват единствено от Шарл де Гол, а не и от летище Орли. Освен това, връзката, оперирана от Air Afrique, е

просто един каботажен маршрут, удължен до Африка, чиято честота е изключително ограничена (един полет седмично).

97. Нито пък изключителното положение, ползвано от жалбоподателя по двата въпросни маршрути, се преустановява като следствие от факта, че TAT оперира редовно по маршрутите Шарл де Гол - Тулуза и Шарл де Гол - Марсилия. Отварянето на тези маршрути съставлява изключение, наложено от Комисията, на френското правителство в съответствие със Споразумението от 1990 г. Обаче, това споразумение трябва да се тълкува, като се имат предвид изключителните права на жалбоподателя. Освен това, фактът, че по повод на Споразумението от 1990 г. Комисията не изисква сключването на ново споразумение, потвърждава, че правилното тълкуване, че ищецът запазва изключителното си положение от Орли.

98. Ищецът заявява, че неговото изключително положение засяга една цялостна мрежа от няколко транспортни маршрути, тъй като само подобен един "мрежов подход" позволява кръстосаното субсидиране на тарифите, което е необходимо за регионалното развитие, желано от френската държава. На съдебното заседание тя допълва това твърдение, като изтъква, че установяването на мрежи е твърде типично за Франция, но е трудно разбираемо за някои от нейните европейски партньори. Понятието за мрежа е свързано с това за обществена услуга. От операторите, натоварени с предоставянето на обществена услуга, подобна на жалбоподателя, се изисква да предоставят тази услуга на сходни цени на цялата територия на Франция. Тъй като ищецът е трябвало да финансира своя въздушен превоз изцяло сам, без обществена подкрепа, той се е нуждаел от кръстосани субсидирани тарифи в рамките на мрежовата система. В контекста на тази кръстосана субсидия, приходът от т.нар. печеливши маршрути, такива като Париж-Марсилия и Париж-Тулуза, са предназначени да финансират носещите загуби маршрути. Подобна една система от субсидии не може да функционира без предоставянето на изключително положение на тези приходоносни маршрути.

99. Едно буквално тълкуване на член 5 от Регламента трябва да се ръководи от упоменатите по-горе съображения. Така, "вътрешни маршрути" са тези, определени в изключителните концесии, именно маршрути, които са част от упоменатата по-горе мрежа, а не маршрутите между градове, както твърди Комисията. Това тълкуване съответства на съдържанието на регламента, който няколкократно препраща към услуги между едно летище и друго. Според жалбоподателя, ако член 5 от Регламента беше тълкуван като означаващ, че думата "връзка" означава връзка от град до град, тази разпоредба би била лишена от всякакво същество: достатъчно би било да има две летища в един град за една изключителна концесия, която съществува на датата на влизане в сила на регламента, за да бъде изключена от обхвата на член 5.

100. Ищецът освен това оспорва доводите на Комисията, че по негово мнение, е налице "адекватна и непрекъсната услуга", предлагана от "други форми за превоз", именно въздушната услуга между Париж (Шарл де Гол)-Марсилия и Париж (Шарл де Гол)-Тулуза, причината за което Комисията твърди, че е необходимо да се

изключат маршрутите Париж (Орли)-Марсилия и Париж (Орли)-Тулуза от обхвата на изключителното положение. В тази връзка, понятието за "форма на превоз" трябва да се схваща като означаващо "начин за превоз", така че да не се вземат предвид въздушните маршрути. Във всеки случай, услугата на ТАТ по маршрутите Шарл де Гол - Марсилия и Шарл де Гол - Тулуза, които от месец март 1992 г. са варирали между един полет дневно и един полет седмично не може да се характеризира като "адекватна и непрекъсната услуга" с оглед на нуждите на бизнес кръговете в засегнатите региони.

101. Ищецът също така твърди че той е узнал, за първи път в защитата относно тълкуването на Комисията относно критерия за "адекватно и непрекъснато". Това доказва, че той не е бил поставен в положение да направи забележки. Освен това, ТАТ отказва да влезе в същинска конкуренция чрез развиването на пазара от Шарл де Гол, като предпочита да оперира на Орли. ТАТ е имал достъп до Тулуза и Марсилия от Шарл де Гол, което е по-голяма платформа отколкото Орли предвид на размер, брой на писти и пътници. Ако на практика ТАТ отказва да оперира маршрутите Париж-Марсилия и Париж-Тулуза от Шарл де Гол, това не е защото ищецът или френското правителство са преследвали дискриминационни практики.

102. Накрая, член 5 от Регламента оставя на държавите-членки остатъчно правомощие с оглед на изключителните концесии. Не е възможно да се поддържа едно изключително положение по смисъла на тази разпоредба без при това да се препятстват всички други въздухоплавателни дружества от достъпа до защитения маршрут. Тази разпоредба, следователно, обхваща възможността за налагането на мерките, които Комисията неправилно е характеризирала като дискриминационни. При приемането на оспорваното решение, Комисията се опитва да наложи тотално либерализиране с непосредствен ефект, докато подобно либерализиране трябва да бъде прогресивно, премерено и насочено към сближаване на множеството засегнати интереси. Въз основа на това, трябва да се направи едновременно разглеждане на принципа за не-дискриминация и изискванията на една обществена услуга, и по-специално изискванията на регионалното развитие, социалното сближаване и правата на потребителите, както и изискванията на околната среда и безопасността.

103. Комисията заявява, преди всичко, че разглежданата френска мярка съставлява мярка за разпределяне на трафика между летищата от Парижката система, която може да се оцени въз основата на член 8 от Регламента. Това разпределяне приема формата на прикрита дискриминация. Тя накърнява принципа за не-дискриминация, установен в член 8 от Регламента, поради което Комисията разполага с правомощията, предвидени в член 8, параграф 3.

104. Комисията твърди, че член 5 от Регламента цели недопускането на разрыв в дадена услуга между две точки в рамките на една държава-членка. Поддържането, при спазването на определени условия, на изключителна концесия, следователно, се оправдава от обществения интерес при гарантирането на приемствеността на маршрутите между два града, когато не е налице адекватна и непрекъсната

транспортна услуга. В настоящото дело, тези условия не са изпълнени. Към 1 януари 1993 г. ищецът вече не е изключителен концесионер по маршрутите Париж-Марсилия и Париж-Тулуза, тъй като ТАТ е получил разрешение на 1 март 1992 г. да оперира полети между Париж и двата въпросни града. Въз основа на това, Споразумението от 1985 г. трябва да се приема като отменено. Независимо от схемата за кръстосано субсидиране, предвидена през 1985 г. от Френската република и жалбоподателя, тази схема сега трябва да се оценява въз основа на разпоредбите на правото на Общността, и по-специално на Регламент № 2408/92, който има приоритет над противоречащите национални мерки.

105. Комисията отбелязва, второ, че „вътрешните маршрути” по смисъла на член 5 от Регламента са маршрути между два града, а не маршрути от летище до летище. Терминът ”връзка” е родов и се отнася както до въздушните маршрути, така и до железопътни, автобусни или за други видове превоз. Освен това, в настоящото дело, ”други форми за превоз” са налице, което може да гарантира ”адекватна и непрекъсната услуга”, именно транспортни маршрути по въздуха от и до Шарл де Гол и няколко железопътни маршрути. Понятието за ”непрекъснат” предполага липсата на риск за прекъсване на услугата поради климатични или други причини; адекватното естество на тази услуга се оценява като се имат предвид различни фактори, такива като честотата на услугата и времето на пътуване, но също така нуждите на пътниците, цените и предложените възможности.

Становище на Първоинстанционния съд

- Тълкуване на член 8, параграф 3 от Регламента

106. Тъй като жалбоподателя се жалва, че Комисията е приела решение в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламента вместо да започне процедурата за неизпълнение на задължения, предвидена съгласно член 169 от Договора, ищецът не е оспорил тази разпоредба чрез повдигането на иск за незаконосъобразност в съответствие с член 184 от Договора. Следователно, той не твърди, че процедурата, установена от член 8, параграф 3 от Регламента, като такава е несъвместима с повисоко поставеното йерархически право на Общността, по-специално с член 169 от Договора. Следователно, разследването на това оплакване се ограничава до проверката на това дали Комисията правилно е приложила това процесуално правило.

107. В тази връзка, достатъчно е да се отбележи, че ТАТ, на който вече е било позволено да предоставя услуга по маршрутите Париж-Тулуза и Париж-Марсилия (маршрутите) до и от Шарл де Гол, се сблъсква с отказ от страна на френските власти да му разрешат достъп до летище Орли за целите на упражняването на права на трафик по същите маршрути, като този отказ се е основавал на факта, че предоставянето на услуги по тези маршрути от и до Орли е запазено само за жалбоподателя. Обаче, тъй като двете летища са част от Парижката система от летища по смисъла на член 2, буква м) и приложение II към регламента, мярката на френските власти по необходимост е приета като част от разпределянето на трафик

между летищата в рамките на тази система за целите на член 8, параграф 1 от Регламента. Следователно, Комисията е оправомощена да се позове на правомощията, предоставени по силата на член 8, параграф 3 от Регламента и да разгледа приложението от страна на френските власти на член 8, параграф 1.

108. Освен това, твърдението, което ищецът основава на ”ускореното” естество на процедурата, предвидено в член 8, параграф 3 е неправилно, тъй като Комисията не е започнала разгледаната процедура по искане на една държава-членка, в който случай тя е трябвало да приключи в рамките на едномесечен срок, а по нейна собствена инициатива. Всъщност, тази процедура е започната по инициатива на Комисията след оплакване от ТАТ в края на м. септември 1993 г. и приключва с (приемането на) оспорваното решение в края на м. април 1994 г., а именно седем месеца по-късно.

109. Освен това, Регламент № 2408/92 е приет на 23 юли 1992 г.. държавите-членки, следователно, са знаели, от м. юли 1992 г. относно възможността на член 8, параграф 3 от този регламент да бъде приложен в областта на разпределянето на трафик между летища в рамките на една система от летища.

110. Накрая, нищо в член 8 не подкрепя заключението, че простият факт, че една мярка за разпределяне на трафик в рамките на една система от летища е част от една схема за национални изключителни концесии, съществували от повече от няколко десетилетия, такива като тази, на която се позовава ищецът, сама по себе си може да извади въпросната мярка извън обхвата на процедурата, предвидена от този член.

111. Следователно Комисията нито е злоупотребила с процедурата при решаването на това да започне въпросното производство, нито пък е нарушила условията за приложението на член 8, параграф 3 от Регламента. Следователно, първото възражение на жалбоподателя трябва да бъде отхвърлено.

- Връзката между член 8 и член 5 от Регламента

112. Що се отнася до въпроса дали оспорваното решение, прието в следствие на упоменатото по-горе производство, може да противоречи на другите възражения, повдигнати от жалбоподателя като алтернатива, трябва да се отбележи, преди всичко, че правомощието, предоставено от член 8, параграф 1 от Регламента на държавите-членки да регулират разпределянето на трафик в рамките на една система от летища, е ограничено, доколкото те трябва да сторят това „без дискриминация по признак на гражданство или самоличност на въздушния превозвач”. Отказът на френските власти да предоставят на ТАТ достъп до летище Орли се основава на член 5 от Регламента, поради това че тази разпоредба оправомощава продължаването на изключителната концесия, предоставена на жалбоподателя по маршрутите Орли-Марсилия и Орли-Тулуза коридори. Този отказ, следователно, може да се приеме, че е бил направен без дискриминация, основаваща се на самоличността на ТАТ, само ако изключителното право, запазено

за жалбоподателя относно двата въпросни маршрута на практика е било позволено от член 5 от Регламента.

113. Във всеки случай, член 1 от оспорваното решение просто заявява, че Френската република не може да продължава да отказва достъп до тези два маршрута ”поради това, че френските власти прилагат член 5 (от Регламента) ...”. Тъй като предметът на оспорваното решение се ограничава по този начин, всички доводи на жалбоподателя относно правата на потребителя и изискванията на околната среда и безопасността трябва да се отхвърлят като безполезни в настоящия контекст, който се отнася до член 8, параграфи 1 и 3 и член 5 от Регламента.

- Що се отнася до тълкуването на член 5 от Регламента

114. Същинското съдържание на член 5 от Регламента не потвърждава твърдението на жалбоподателя, че, първо, членът по същество е предназначен да остави в сила националните споразумения, които предоставят изключителна концесия, и, второ, че тези споразумения оказват решително въздействие върху тълкуването на този член. Член 5 поставя продължаването на една действаща изключителна концесия в зависимост от няколко специфични условия. По този начин законодателят на Общността не просто е приел една норма като тази, упомената от жалбоподателя, която се съдържа в проекта в член 4, параграф последен от Регламента, предвиждаща директното продължаване на преди това действащите концесии (вж. точка 95 упомената по-горе).

115. Освен това, Съдът на ЕО последователно поддържа, че правения ред на Общността, по принцип не е насочен към определянето на неговите понятия въз основата на една или повече национални правни системи без изрична разпоредба в този смисъл (вж., по-специално Решение от 14 януари 1982 г., *Corman/Hauptzollamt Gronau*, по дело 64/81, *Recueil*, стр. 13, точка 8). Клаузите на една разпоредба на правото на Общността, която изрично не препраща към правото на държавите-членки за целите на определянето на нейното значение и обхват обичайно трябва да ѝ се предостави едно независимо и еднообразно тълкуване, което трябва да бъде установено като се вземе предвид контекста на разпоредбата и целта на съответните регламенти (вж., по-специално Решение на Съда от 18 януари 1984 г., *Eckro/Produktschap voor Vee en Vlees*, по дело 327/82, *Recueil*, стр. 107, точка 11). Следователно член 5 от Регламента изисква независимо тълкуване, което отчита неговото съдържание, обща схема и цел.

116. Като се приложат тези правила относно тълкуването, първо трябва да се разгледа дали изключителната концесия, на която се позовава ищецът относно маршрутите Орли-Марсилия и Орли-Тулуза коридори е предоставена за национална „връзка”.

117. Регламентът използва понятието ”връзка” няколкократно и в различни контексти, без терминът да се явява като такъв в списъка с 15 понятия, изложен в

член 2. Следователно, това е понятие, чието значение понякога може да се различава според контекста, в който то е употребено, по-специално според специфичната контекстуална цел, за да означава или въздушен маршрут между две летища или превозна връзка, в родов смисъл, между два града или региони.

118. Що се отнася до схемата и целта на член 5 от Регламента, тази разпоредба се отнася само до "маршрути", за които не е налице адекватна и непрекъсната алтернативна превозна услуга. Тази форма на думи трябва да означава по-скоро маршрути между градове и региони, отколкото маршрути между летища, както твърди жалбоподателя. Летищата не са крайната отправна точка на пътниците, товара и пощата, а са по-скоро една необходима транзитна точка, като крайната отправна точка е или даден град или регион, които се обслужват от засегнатото летище. Следователно, ясно е, че член 5 цели гарантирането, на преходна основа, непрекъсваемостта на услугите по въздушен превоз, които са защитени от една изключителна концесия, при условие че без подобно изключително положение, клиентите биха били изправени пред една неудобна загуба на маршрути между конкретни градове или региони.

119. Що се отнася до Орли и Шарл де Гол летища, които са част от Парижката система от летища, това заключение се подкрепя от член 2, буква м) в съответствие с приложение II към регламента, според който тези две летища са групирани заедно, за да обслужват Париж или околността на Париж. Той също така трябва да се прилага спрямо летищата на Марсилия и Тулуза, които не могат основателно да се разглеждат, като се приемат за крайната отправна точка на едно пътуване, което е започнало в Париж и които също така са предназначени да обслужват своите съответни градове или околности. Следователно твърдението на жалбоподателя, че понятието "връзка" се отнася до въздушен маршрут, в техническия смисъл на понятието, между две летища, трябва да се отхвърли.

120. Следователно, само по "Вътрешни маршрути", определени като маршрути за трафик между конкретни градове или региони, е възможно да съществува една изключителна концесия, в съответствие с член 5, в полза на жалбоподателя. Обаче, дори ако се предположи, че в съответствие със Споразумението от 1985 г. и Споразумението от 1990 г., ищецът наистина се е ползвал от едно изключително положение от и до летище Орли по маршрутите Париж-Марсилия и Париж-Тулуза, не се оспорва, че дори преди влизането в сила на регламента други въздушни предприятия, различни от жалбоподателя, са обслужвали същите маршрути, било то и само от и до летище Шарл де Гол. Член 19 от Споразумението от 1985 г. оправомощава Air Afrique да оперира по маршрута Париж-Марсилия. Освен това, ищецът не оспорва твърдението в оспорваното решение, че френските власти са оправомощили TAT да оперира по тези два въпросни маршрути от и до летище Шарл де Гол, считано от 1 март 1992 г. и оттогава не е поставяло никакви препятствия пред други дружества от Общността, които желаят да оперират същите тези маршрути (ОВ, стр. 36).

121. Следователно, независимо от начина по който се тълкуват Споразумението от 1985 г. и Споразумението от 1990 г., ищецът не може да твърди, че е притежавал към материалното време една изключителна концесия по отношение на двата „вътрешни маршрути“ по смисъла на член 5, именно между град Париж и съответно градовете Марсилия и Тулуза.

122. Това заключение не се засяга от доводите на жалбоподателя, че връзката, по която оперира Air Afrique, е просто каботажна и че услугите, предоставяни от TAT от и до летище Шарл де Гол не са нито адекватни, нито непрекъснати, доколкото те варират между един полет дневно и един полет седмично. Ясно е от самото съдържание на член 5, че въпросът дали ”други форми за превоз могат да гарантират адекватна и непрекъсната услуга” се повдига само при наличието на една изключителна концесия по въпросните ”вътрешни маршрути”. Тъй като, както Съдът вече е установил, ищецът не се е ползвал от подобно изключително положение, въпросът относно адекватното и непрекъснато естество на услугите, предоставени от Air Afrique и TAT по маршрутите Париж-Марсилия и Париж-Тулуза, не е релевантен.

123. Следователно, твърдението на жалбоподателя, че Комисията основава своето тълкуване на критериите за адекватност и непрекъснатост за първи път в своята защита също така трябва да се отхвърли като безполезно (вж. точки 71 и 101 упоменати по-горе).

124. От предходното следва, че член 5 от Регламента е неприложим в настоящото дело. Противно на твърденията на жалбоподателя, това заключение не лишава напълно тази разпоредба от нейното съществуване. Член 5 обхваща по-специално положението на изключителна концесия, предоставена по даден маршрут между два града, никой от които не е част от една система от летища, маршрутите Marseille-Ajaccio или Nice-Calvi, при условие че не съществува.

125. Накрая, твърдението на жалбоподателя, че ако член 5 не е бил приложим спрямо въпросните два маршрути, конкретната френска система за вътрешно кръстосано субсидиране на тарифи, може напълно да е подкопано, ирелевантно е в контекста на искове, които твърдят само нарушение на регламента. Член 5 от Регламента предвижда едно разследване ”маршрут по маршрут”, като изключение от всякакъв мрежов подход и на всякакво кръстосано субсидиране на тарифи, свързано с подобно мрежово схващане. Въпросите относно необходимостта от френската вътрешна мрежа и свързаната система за кръстосано субсидиране, следователно, се разглеждат по-долу във връзка с иска за нарушение на член 90, параграф 2 от Договора. Във всеки случай, ищецът не твърди, че разрешаването за друго въздухоплавателно дружество на летище Орли засяга, в ущърб на пътниците, услугите, които то предоставя по маршрутите Париж-Марсилия и Париж-Тулуза.

126. Следователно TAT, на когото е отказан достъп до летище Орли, е бил дискриминиран по признак на неговата самоличност по смисъла на член 8, параграф 1 от Регламента, тъй като този отказ не може да се оправдае в

съответствие с член 5 от Регламента. Следователно, всяко твърдение, че няма такава дискриминация трябва да се отхвърли. Това по-специално е така с оглед на твърдението, чрез което ищецът се опитва да покаже, че летище Шарл де Гол в действителност представлява една по-благоприятна платформа за икономическите нужди на ТАТ, отколкото летище Орли. Тъй като не се допуска позоваване на член 5, за да се възпрепятства достъпа до летище Орли, нито ищецът, нито френските власти могат да избират вместо други въздухоплавателни дружества, подобни на ТАТ, платформата, която те смятат, че е икономически най-благоприятна.

127. Накрая, следователно ищецът не може да твърди, както прави във втората част на своя втори иск (вж. точка 76 упомената по-горе), че Комисията е действала недобросъвестно срещу Френската република чрез приемането на оспорваното решение на 27 април 1994 г.. Френските власти трябва да са знаели, че Регламент № 2408/92 би имал приоритет над всяка несъответстваща му договорна клауза или законодателна разпоредба. Този регламент, приет на 23 юли 1992 г., не съдържа никаква разпоредба, която да урежда връзката между тези нови разпоредби на Общността и специалните аспекти на френската политика относно регионалното развитие, управлението на националната въздушна мрежа и създаването на система за кръстосано субсидиране на тарифите, както се позовава ищецът.

128. От предходното следва, че исковете за нарушение на регламента, както и искът за липса на добросъвестност срещу Френската република, трябва да бъдат отхвърлени.

Искът за нарушение на член 90, параграф 2 от Договора

Доводи на страните

129. Ищецът твърди, че той извършва задача от общ интерес, именно приносът му за отварянето на голям брой френски градове и региони в контекста на регионалното развитие, основаващо се на кръстосано субсидиране на тарифи, което му помага да финансира около 20 непечеливши национални въздушни маршрути, благодарение, преди всичко, на печелившото естество на маршрутите Париж (Орли)-Марсилия и Париж (Орли)-Тулуза. Следователно, той повтаря доводите, изложени в контекста на предишните искове (вж. точка 98 упомената по-горе). Тук той се позовава на документи в приложение б към жалбата, които показват че вътрешните субсидии, направени възможни от изключителното положение, което той има относно въпросните два маршрути, му помага да финансира загуби по 27 други маршрути през 1992 г.. Той добавя, че в съответствие със споразуменията, сключени с френската държава, задачата му за предоставяне на услуги означава заемането на мястото на френската държава във френското регионално развитие във въздушния сектор. Следователно, на него трябва да се предоставят необходимите средства, които са били постигнатите печалби по разглежданите две маршрути.

130. Ищецът съответно прави заключението че, доколкото съществува подобна задача за обществена услуга, френското правителство има право да откаже достъп до двата печеливши маршрути на конкурентните въздухоплавателни дружества. Според него, подобен подход е оправдан като се имат предвид Решение на Съда от 19 май 1993 г., Corbeau, (по дело C-320/91 Recueil, стр. I-2533) и от 27 април 1994 г., Municipality of Almelo и други/Energiebedrijf IJsselmij NV (по дело C-393/92, Recueil, стр. I-1477). Следователно, чрез решаването, че френското правителство не е имало право да откаже на конкурентите на жалбоподателя достъп до въпросните печеливши маршрути, Комисията е нарушила член 90, параграф 2 от Договора.

131. Ищецът добавя, че твърдението, че член 4 от Регламента възпроизвежда клаузите на член 90, параграф 2 от Договора е неправилно, тъй като обхватът на последната разпоредба е по-широк, отколкото този на член 4. Несъвместимо е с йерархията на нормите на вторичното законодателство да се позволява установяването на ограничения върху едно постоянно изключение, което се съдържа в една разпоредба от договора. Член 90, параграф 2 от Договора, следователно, допуска оправдаването на ограничения спрямо конкуренцията и е приложим спрямо въпроса, разглеждан в член 5 от Регламента.

132. ТАТ греши като твърди, че изключителното положение относно въпросните маршрути, не е крайно необходимо за опосредстването на това ищецът да гарантира финансовото равновесие за своята мрежа и да поема своите задължения в обществена услуга. Накрая, следва от Решението на Съда от 10 юли 1984 г., Campus Oil и други/Minister for Industry и Energy и други (по дело 72/83, Recueil, стр. 2727) и от 25 юли 1991 г., Комисия/Нидерландия (по дело C-353/89, Recueil, стр. I-4069), че ограниченията спрямо конкуренцията могат да се оправдаят въз основата на доста специфични основания. Тези съображения са *inter alia* прозрачност, универсална услуга, еднообразно фиксиране на тарифи и интереса на Общността. Всички тези условия са изпълнени в този случай от Споразумението от 1985 г.

133. Комисията приема, че, след приемането на Регламент № 2408/92, повече не трябва пряко да се препраща към приложението на член 90, параграф 2 от Договора, за да се изпълнят изискванията на всички задачи в обществена услуга, извършени в съответствие с действащото законодателство. Чрез член 4 от Регламента Съветът е придал значение на абстрактните клаузи на член 90, параграф 2, във връзка с услугите по въздушен превоз в рамките на Общността, и е претеглил различните обхванати интереси. Доколкото положението, упоменато в член 90, параграф 2 от Договора, по този начин беше разглеждано от Съвета с оглед на авиационния сектор, член 4 от Регламента вече е осъществил целите на член 90, параграф 2 от Договора.

Заключения на съда

134. Член 90, параграф 2 от Договора изключва приложението на нормите от Договора, доколкото тяхното приложение би възпрепятствало изпълнението,

правно или фактическо, на ”особените задачи”, предоставени на едно предприятие, „натоварено с оперирането на услуги от общ икономически интерес”.

135. Тъй като член 90, параграф 2 е разпоредба, която по този начин позволява, при някои обстоятелства, дерогиране на нормите от Договора, той трябва да се тълкува строго (Решение на Съда от 21 март 1974 г., BRT/SABAM и NV Fonior, по дело 127/73, Recueil, стр. 313, точка 19) и неговото приложение не е оставено на преценката на държавата-членка, която е поверила на едно предприятие оперирането на услуга от общ икономически интерес (Решение на Съда от 20 март 1985 г., Италия/ Комисия, по дело 41/83, Recueil, стр. 873, точка 30).

136. Като се имат предвид тези принципи е необходимо да се разгледа дали ищецът има право да се позовава на член 90, параграф 2 от Договора в настоящото дело.

137. Ищецът се противопоставя на приложението на членове 5 и 8 от Регламент № 2408/92, приет в съответствие с член 84 от Договора, по начина, по който тези членове са тълкувани по-горе.

138. Приложението на тези членове, обаче, може да се изключи само доколкото те ”възпрепятстват” изпълнението на задачите, поверени на жалбоподателя. Тъй като това условие трябва да се тълкува строго, не е достатъчно простото възпрепятстване на подобно изпълнение или това то да бъде затруднено. Освен това, ищецът е трябвало да установи всяко едно възпрепятстване на неговата задача (вж., в този смисъл, Решение на Съда от 30 април 1974 г., Sacchi, по дело 155/73, Recueil, стр. 409, точка 15).

139. В тази връзка, ищецът просто твърди, че организирането на националния въздушен превоз се основава на система за кръстосано субсидиране между печеливши и непечеливши маршрути и че изключителното право, което му е било предоставено по маршрутите Орли-Марсилия и Орли-Тулуза е било оправдано от неговото задължение да оперира непечелившите маршрути редовно и по тарифи, които не са забранени, за да допринесе за регионалното развитие. Той не изчислява вероятната загуба на приход, ако се позволи на другите въздушни превозвачи да се конкурират с него по тези два въпросни маршрути. Нито пък е посочил, че тази загуба на доход ще бъде толкова голяма, че то да бъде принудено да изостави някои маршрути, които съставляват част от неговата мрежа.

140. Във всеки случай, националната въздушна мрежова система, съчетана с вътрешната система за кръстосано субсидиране, до което препраща ищецът в подкрепа на своето дело, не съставляват цел сами по себе си, а са били средствата, избрани от френските обществени власти за развитие на френските региони. Ищецът не е оспорил, а още по-малко установил, че, след влизането в сила на Регламент № 2408/92, не е имало налице подходяща алтернативна система, която да може да гарантира регионалното развитие и по-специално гарантирането на това да продължи финансирането на загуба генериращите маршрути (вж. също така

определението на председателя на Съда по дело Франция/Комисия, упоменато по-горе, точка 35).

141. Следователно, ищецът не е показал, че оспорваното решение би възпрепятствало правното или фактическото изпълнение на поверената му особена задача. Следователно искът за нарушение на член 90, параграф 2 от Договора също така не може да бъде приет.

Искът за нарушение на принципа за пропорционалност

Доводи на страните

142. Ищецът отбелязва, че е утвърдено право (Решение на Съда от 2- февруари 1979 г., *Vuitoni*, по дело 122/78, *Recueil*, стр. 677 и от 5 юли 1977 г., *Bela-Mühle*, по дело 114/76, *Recueil*, стр. 1211), че принципът за пропорционалност, при който оспорените мерки се разглеждат, за да се определи дали те са както необходими, така и подходящи като се имат предвид преследваните цели, може да бъде привлечен от страна на физически или юридически лице, за да оспорят някоя мярка, приета от властите на Общността, без оглед на това дали тя е приета чрез закон, регламент или административно действие. В настоящото дело, решението на френското правителство да изготви нов закон за регионалното развитие и нова система за финансиране на национален генериращи загуба маршрути и да позволи прогресивното отваряне за конкуренцията на същия национален пазар е доста съразмерно на целта за либерализиране на въздушните пътища. От друга страна, решението на Комисията да наложи отварянето за конкуренцията на печелившите маршрути няколко месеца преди графика, предвиден от френското правителство, е несъразмерно с оглед на преследваната цел и не отчита интересите на жалбоподателя, който се нуждае от един преходен период, за да се адаптира.

143. Комисията твърди, че упоменатите дела не са релевантни в това дело, тъй като те засягат процедурата в съответствие с член 177 от Договора, докато настоящото дело се отнася до процедура в съответствие с член 173 от Договора, и че тя е приела своето решение въз основата на регламент, чиято незаконосъобразност може да се разглежда само в съответствие с член 184 от Договора. Така, ищецът не оспорва самия регламент, а използването на правомощията, които са поверени на Комисията от този регламент.

Заклучения на съда

144. Установено право е, че принципът за пропорционалност изисква приетите от институциите на Общността мерки да не надхвърлят подходящото и необходимото за постигането на преследваната цел; при наличието на избор между няколко подходящи мерки, трябва да се използва най-леката мярка (вж., например, Решение на Съда от 17 май, *Denkavit Nederland/Hoofdproduktschap voor Akkerbouwprodukten*, по дело 15/83, *Recueil*, стр. 2171, точка 25 и Решение от 11 юли 1989 г., *Schröder/Hauptzollamt Gronau*, по дело 265/87, *Recueil*, стр. 2237, точка 21).

145. В настоящото дело, от разследването на предишните иски следва, че, при приемането на оспорваното решение, Комисията правилно е приложила членове 8 и 5 от Регламент № 2408/92. Освен това, законосъобразността на тези разпоредби не се оспорва чрез иск за незаконосъобразност, повдигнат в съответствие с член 184 от Договора. Следователно, оспорваното решение не може да се характеризира като прекомерно, особено тъй като член 3 от това решение дори предоставя на Френската република период от шест месеца, в който да направи корекции.

146. Следва, че искът за нарушение на принципа за пропорционалност също трябва да бъде отхвърлен.

147. Тъй като не е бил подкрепен никой от подадените от жалбоподателя иски, жалбата трябва да бъде отхвърлена като неоснователна.

По съдебните разноски

148. В съответствие с член 87, параграф 2 от Процедурния правилник, трябва да се нареди на загубилата делото страна да понесе разноските, ако това е било поискано в исковите на спечелилата делото страна. Тъй като ищецът е в качеството на изгубила делото страна, той трябва, като се има предвид търсеното от Комисията съдебно постановление, да му се нареди да понесе разноските, включително тези, направени от ТАТ и тези във връзка с производството по дело С-301/94, което се проведе пред Съда на ЕО. Трябва да се нареди на Обединеното кралство, което се включи като встъпила страна, да понесе собствените си разноски в съответствие с член 87, параграф 4 от Процедурния правилник.

149. Искът на жалбоподателя, повдигнат за първи път по време на съдебното заседание, за определението на Комисията да заплати всички разноски в съответствие с член 87, параграф 3 от Процедурния правилник, не трябва да бъде уважен. Той не съдържа подробности относно наличието на изключителни основания или несъобразното или неоснователно естество на разноските, които се твърди че Комисията е причинила на жалбоподателя да понесе.

По изложените съображения, Първоинстанционният съд (втори състав, разширен състав), реши:

1. Отхвърля жалбата.

2. Нареща на жалбоподателя да заплати разноските, включително тези във връзка с производството по дело С-301/94, което се проведе пред Съда на ЕО и тези, понесени от страна на ТАТ, но не и тези, понесени от правителството на Обединеното кралство, встъпила страна, която сама ще понесе собствените си разноски.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 19 юни 1997 година.

Подписи