

Odkaz:

Rozsudek Soudu prvního stupně (druhého rozšířeného senátu) ze dne 19. června 1997, Air Inter SA proti Komisi Evropských společenství, věc T-260/94, Recueil 1997, s. II-997¹

Klíčová slova:

Letecká doprava – Zachování výlučné licence na domácích trasách – Nařízení (EHS) č. 2408/92 – Články 5 a 8 – Právo na obhajobu – Zásada kontradiktornosti – Zásada dobré víry – Zásada proporcionality – Ustanovení čl. 90 odst. 2 Smlouvy o ES

Předmět:

Návrh na zrušení článku 1 rozhodnutí Komise 94/291/ES, ze dne 27. dubna 1994, v řízení podle nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 [věc VII/AMA/IV/93 – TAT – Paris (Orly) – Marseille a Paris (Orly) – Toulouse] (Úř. věst. L 127, s. 32)

Skutkové okolnosti a právní otázky:

Právní rámec

¹ V letech 1987, 1990 a 1992 přijal zákonodárce Společenství za účelem postupného zřízení vnitřního trhu letecké dopravy tři soubory opatření, známé jako „balíčky“, neboť sestávají z několika dokumentů. Třetí „balíček“, přijatý dne 23. července 1992, se skládá z pěti nařízení, která mají za cíl zajistit jednak volné poskytování služeb letecké dopravy, jednak uplatňování pravidel Společenství v oblasti hospodářské soutěže v tomto odvětví.

² Jedním z těchto pěti nařízení je nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, s. 8, dále jen „nařízení č. 2408/92“ nebo „nařízení“), které vstoupilo v platnost dne 1. ledna 1993 na základě svého článku 16.

³ Ustanovení čl. 3 odst. 1 nařízení stanoví zásadu, že „[s] výhradou tohoto nařízení povolují členské státy leteckým dopravcům Společenství výkon provozních práv na trasách ve Společenství“.

⁴ Článek 5 zní takto:

„Na domácí trasy, pro které v době vstupu tohoto nařízení v platnost byla ze zákona nebo na základě smlouvy vydána výlučná licence a na kterých jiné druhy dopravy nemohou zajistit dostatečnou a nepřerušovanou dopravu, může tato licence pokračovat do uplynutí platnosti nebo po dobu tří let, podle toho, co nastane dříve.“

⁵ Článek 8 zní takto:

¹ Jednací jazyk: francouzština

„1. Tímto nařízením není dotčeno právo členského státu regulovat bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo totožnosti leteckého dopravce rozdělení provozu mezi letiště v rámci letištního systému.

2. Výkon provozních práv podléhá vyhlášeným pravidlům Společenství, státním, regionálním nebo místním pravidlům vztahujícím se k bezpečnosti, ochraně životního prostředí a přidělení volných letištních časů.

3. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise přezkoumá použití odstavců 1 a 2 a ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení žádosti a po konzultaci s výborem podle článku 11 rozhodne, zda může členský stát nadále používat toto opatření. Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členskými státy.

4. Každý členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise ve lhůtě jednoho měsíce. Rada může za výjimečných okolností ve lhůtě jednoho měsíce přijmout kvalifikovanou většinou jiné rozhodnutí.

[...]“.

6 Podle čl. 2 písm. m) ve spojení s přílohou II nařízení „letištní systémy“ uvedené v čl. 8 odst. 1 zahrnují, pokud jde o Francii, zejména „Paris-Charles de Gaulle/Orly/Le Bourget“.

7 Podle článku 11 nařízení je Komisi nápomocen poradní výbor složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise.

8 Článek 12 stanoví, že za účelem plnění úkolů svěřených jí tímto nařízením může Komise získávat všechny nezbytné informace od zúčastněných členských států a dotčených leteckých dopravců.

Skutkový základ sporu

Správní řízení

9 Společnost TAT European Airlines (dále jen „TAT“), se sídlem v Tours (Francie), požádala dopisem ze dne 21. června 1993 generální ředitelství civilního letectví francouzského ministerstva dopravy o licenci na trasy Paříž (Orly) – Toulouse a Paříž (Orly) – Marseille, přičemž se ve své žádosti odvolala na nařízení.

10 Generální ředitel civilního letectví dopisem ze dne 21. července 1993 tuto žádost zamítl s poukazem na článek 5 nařízení. Ve svém dopise uvedl, že podle tohoto ustanovení mohou francouzské orgány zachovávat výlučnost, kterou poskytly společnosti Air Inter dohodou ze dne 5. července 1985 podepsanou francouzským státem a uvedenou společností (dále jen „dohoda z roku 1985“). V té době Air France, na jejímž akciovém kapitálu měl francouzský stát podíl ve výši přes 99 %, vlastnila přes 70 % akciového kapitálu Air Inter.

11 Dne 28. září 1993 podala TAT Komisi stížnost na porušení čl. 3 písm. f) a článků 86 a 90 Smlouvy o EHS, jakož i na porušení dohody uzavřené dne 30. října 1990 mezi Komisí, francouzskou vládou a Air France (dále jen „dohoda z roku 1990“) s cílem otevřít konkurenci mimo jiné trasy Paříž – Toulouse a Paříž – Marseille. Podpůrně

TAT uplatňovala, že došlo k porušení nařízení. Poukázala na to, že monopol skupiny Air France na trasách Paříž (Orly) – Marseille a Paříž (Orly) – Toulouse měl podle dohody z roku 1990 skončit dnem 1. března 1992. Kromě toho, článek 5 nařízení nebyl použitelný, neboť Air Inter nepožívala výlučnost na těchto dvou trasách, protože TAT provozovala letecké služby na stejných trasách z letiště Roissy-Charles de Gaulle (dále jen „CDG“). Konečně, diskriminace vůči TAT je neslučitelná s ustanovením čl. 8 odst. 1 nařízení.

12 Dopisem ze dne 13. října 1993, určeným generálnímu řediteli Komise pro dopravu (dále jen „DG VII“), TAT doplnila argumenty týkající se článku 5 a čl. 8 odst. 1 nařízení a požádala Komisi, aby přijala rozhodnutí podle čl. 8 odst. 3 nařízení.

13 Generální ředitelství Komise pro hospodářskou soutěž (dále jen „DGV IV“) dopisem ze dne 20. října 1993 zaslalo kopii stížnosti TAT francouzským orgánům a skupině Air France a požádalo je o zaslání případných připomínek. Dodatek ke stížnosti podané TAT nebyl k tomuto dopisu připojen.

14 Generální ředitel DG VII dopisem ze dne 22. října 1993 rovněž informoval francouzské orgány o podání stížnosti TAT, aniž by jim však zaslal její kopii. Mimo jiné jim sdělil, že na první pohled se mu argumenty TAT jeví jako podložené.

15 Společnosti Air Inter Komise nezaslala ani stížnost, ani doplněk stížnosti.

16 Francouzské orgány v odpověď sdělily své připomínky ke stížnosti TAT dopisem ze dne 21. prosince 1993, určeným generálnímu tajemníkovi Komise, s kopií pro DG IV a DG VII. Uvedly v něm, že článek 5 nařízení je použitelný, jelikož otevření konkurenci stanovené dohodou z roku 1990 se týká, s výjimkou nicejské trasy, jenom tras z CDG nebo na CDG, takže Air Inter si zachovala výlučnost pro trasy vedoucí na letiště Orly a z tohoto letiště. Tato odpověď neobsahovala žádnou zmínku o článku 8 nařízení.

17 Dopisem ze dne 21. ledna 1994 informoval generální ředitel DG VII francouzské orgány o tom, že TAT předložila dodatek ke stížnosti, a připomněl, že čl. 8 odst. 3 nařízení dává Komisi pravomoc přijmout rozhodnutí.

18 V odpověď na uvedený dopis zaslaly francouzské orgány dne 16. února 1994 Komisi dopis, v němž shrnuly své stanovisko.

19 Po této korespondenci se dne 28. února 1994 sešel poradní výbor uvedený v článku 11 nařízení. Během zasedání měly delegace členských států možnost uplatnit své stanovisko k návrhu rozhodnutí podle čl. 8 odst. 3 nařízení, který jim Komise zaslala dne 10. února 1994.

20 Stanovisko poradního výboru znělo takto:

„Většina přítomných členů vyjadřuje následující stanovisko: na základě informací dostupných výboru se zdá, že nesprávné použití článku 5 ze strany Francie mělo diskriminační účinky. Většina členů se však vyjádřila proti přijetí rozhodnutí podle článku 8 nařízení.“

21 Dne 4. března 1994 delegace vedená vedoucím kabinetu člena Komise odpovědného za dopravu přijala delegaci Air Inter za účelem projednání možných dopadů

rozhodnutí Komise, ve světle zaujatého stanoviska, na budoucnost Air Inter na trhu Společenství. Po této schůzce následoval dopis Air Inter, podepsaný náměstkem generálního ředitele, ze dne 7. března 1994, který popisuje „situaci Air Inter před rozhodnutím Komise ve věcech TAT“. Konečně, správní rada Air Inter vyjádřila v dopise ze dne 15. března 1994, určeném předsedovi Komise, své znepokojení ohledně budoucnosti Air Inter v kontextu liberalizace domácí letecké dopravy, a zejména v kontextu zavedení hospodářské soutěže na nejziskovějších trasách francouzské sítě.

22 Dne 17. března 1994 zaslala francouzská vláda Komisi další dopis, v němž připomněla vyjádření francouzské delegace na zasedání poradního výboru, zejména k článkům 5 a 8 nařízení, článku 90 Smlouvy o ES, jakož i k dohodě z roku 1985 a dohodě z roku 1990.

23 Na žádost francouzské vlády se ředitel právního odboru ministerstva zahraničních věcí setkal dne 30. března 1994 s generálním ředitelem právní služby Komise, aby s ním projednal stížnost TAT.

24 Dne 12. dubna 1994 se člen Komise odpovědný za dopravu setkal s předsedou francouzské vlády za účelem rozhovoru o různých otázkách francouzské letecké dopravy, a zejména o otázkách rozdělení provozu v pařížském letištním systému.

Napadené rozhodnutí

25 Dne 27. dubna 1994 Komise přijala rozhodnutí 94/291/ES v řízení podle nařízení Rady EHS č. 2408/92 [věc VII/AMA/IV/93 – TAT – Paris (Orly) – Marseille a Paris (Orly) – Toulouse] (Úř. věst. L 127, s. 32, dále jen „rozhodnutí 94/291“ nebo „napadené rozhodnutí“), jehož výrok zní takto:

„Článek 1

Francie nemůže nadále odírat leteckým dopravcům Společenství výkon provozních práv na trasách Paříž (Orly) – Marseille a Paříž (Orly) – Toulouse z důvodu, že francouzské orgány na těchto trasách uplatňovaly ustanovení článku 5 nařízení (EHS) č. 2408/92.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice. [...]

Článek 3

Francie je povinna provést toto rozhodnutí nejpozději do 27. října 1994.“

26 V odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise úvodem prohlašuje, že ve věci rozdělení provozu mezi letiště v rámci jednoho letištního systému disponuje pravomocemi, které jí svěřuje čl. 8 odst. 3 nařízení. Pokud jde zejména o stížnost podanou TAT, považuje za nezbytné tyto pravomoci použít. Opatření, jímž

francouzské orgány odpírají dopravcům Společenství, konkrétně TAT, výkon provozních práv na trasách Paříž (Orly) – Marseille a Paříž (Orly) – Toulouse, představuje diskriminační rozdělení provozu mezi letišti pařížského letištního systému pouze ve prospěch společnosti Air Inter.

27 Komise dále uvádí, že zachovávání výlučné licence Air Inter představuje nesprávné použití článku 5 nařízení ze strany francouzských orgánů. Tento článek má za cíl zajistit dostatečné a nepřerušované dopravní služby mezi dvěma body (městy nebo regiony) v rámci téhož členského státu. Výlučnost lze zachovávat, jen pokud neexistuje žádná jiná možnost cestovat adekvátně a nepřerušovaně z jednoho města do druhého, vlakem, autobusem, nebo v případě nepřímých letů nebo kde je k dispozici alternativní letiště, letadlem. Proto výlučná práva na trase, která končí v určitém letištním systému, by plnila svůj účel pouze tehdy, pokud by se vztahovala na všechna letiště tohoto systému.

28 Komise poté poznamenává, že dohoda z roku 1985 sama vymezuje trasy přidělené výlučně Air Inter jako trasy z jednoho bodu do druhého, a nikoli z jednoho letiště na druhé, a nijak se nezmiňuje o jednotlivých letištích pařížského letištního systému. Za těchto okolností francouzské orgány tím, že od 1. března 1992 povolily TAT obsluhovat trasy Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse z letiště CDG, ukončily výlučnost, kterou požívala Air Inter. Navíc se Komise domnívá, že od vstupu nařízení v platnost Air Inter nedisponuje výlučnou licencí na dotyčné trasy. Pokud jde o trasu Paříž – Marseille, dohoda z roku 1985 výslovně povolila společnosti Air Afrique obsluhovat tuto trasu souběžně s Air Inter. Pokud jde o trasu Paříž – Toulouse (a dále o trasu Paříž – Marseille), z dohody z roku 1990 vyplývá, že výlučnost Air Inter na této trase byla ukončena nejpozději ke dni 1. března 1992.

29 Podpůrně Komise uvádí, že i kdyby bylo teoreticky možné poskytnout výlučnou licenci na pravidelnou leteckou dopravu mezi letištem Orly na jedné straně a Marseille a Toulouse na straně druhé, článek 5 by v tomto případě nebylo možné použít. Vedle těchto leteckých tras existují další způsoby dopravy, které zde mohou zajistit dostatečnou a nepřerušovanou dopravu: stávající přímá letecká doprava mezi Paříží (CDG) a Marseille, respektive Toulouse.

30 Komise tvrdí, že účinky dotyčné diskriminace jsou závažné. Letiště Orly se těší přízni zákazníků a soustředí 85 až 90 % domácího francouzského provozu z Paříže a do Paříže. Kromě toho obsluhování tras Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse z letiště CDG je nákladnější než z letiště Orly, zčásti kvůli geografickým důvodům.

31 Závěrem Komise připouští, že její rozhodnutí může mít významné dopady na strukturu a organizaci dotyčných tras, a z tohoto důvodu považuje za vhodné poskytnout lhůtu pro přizpůsobení, která vyprší dne 27. října 1994.

Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

32 Návrhem došlým kanceláři Soudu dne 12. července 1994 Air Inter podala tuto žalobu.

33 Návrhem došlým kanceláři Soudního dvora dne 22. června 1994 Francouzská republika rovněž podala žalobu směřující k určení, že napadené rozhodnutí je neplatné. Tato žaloba byla zapsána v kanceláři Soudního dvora pod číslem C-174/94.

Usnesením o návrhu na předběžné opatření ze dne 26. října 1994, Francie v. Komise (C-174/94 R, Recueil, s. I-5229), předseda Soudního dvora zamítl žádost Francouzské republiky o odklad vykonatelnosti napadeného rozhodnutí.

34 Usnesením ze dne 28. října 1994, vydaným na základě čl. 47 třetího pododstavce druhé věty statutu (ES) Soudního dvora, upustil Soud od projednání této věci T-260/94, aby Soudní dvůr mohl rozhodnout o návrhu na zrušení, který byl rovněž předmětem žaloby podané Francouzskou republikou ve věci C-174/94. Usnesení o upuštění od projednání věci bylo zapsáno do rejstříku Soudního dvora pod číslem C-301/94.

35 Usneseními ze dne 19. ledna a 8. února 1995 předseda Soudního dvora povolil vedlejší účastenství Spojeného království a TAT na podporu návrhových žádání Komise ve věci C-301/94. Vedlejší účastníkům byly doručeny některé důvěrné písemnosti v nedůvěrné verzi, kterou vyhotovili hlavní účastníci řízení.

36 Soudní dvůr rozhodl o zahájení ústní části řízení ve věci C-301/94 bez dokazování. Účastníkům řízení byla rozeslána zpráva k jednání.

37 Nato Francouzská republika, dospějíc k závěru, že již nemá zájem na zrušení napadeného rozhodnutí, vzala zpět svou žalobu C-174/94. V důsledku toho byla věc C-174/94 usnesením ze dne 19. března 1996 vymazána z rejstříku Soudního dvora. Usnesením Soudního dvora ze dne 14. května 1996 byla věc C-301/94 vrácena zpět Soudu s tím, že o nákladech řízení bude rozhodnuto později.

38 Řízení v této věci T-260/94 bylo tedy znovu zahájeno před Soudem, který přijal některá organizační procesní opatření. Ústní část řízení probíhala v podstatě na základě dříve distribuované zprávy k jednání ve věci C-301/94.

39 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky Soudu byly vyslechnuty na jednání, které se konalo dne 13. listopadu 1996 před Soudem ve složení C. W. Bellamy, předseda, H. Kirschner, C. P. Briët, A. Kalogeropoulos a A. Potocki, soudci.

40 V důsledku úmrtí soudce H. Kirschnera dne 6. února 1997 byl tento rozsudek v souladu s čl. 32 odst. 1 jednacího řádu projednán třemi soudci, jejichž podpis nese.

41 Žalobkyně navrhuje, aby Soud:

- zrušil článek 1 rozhodnutí 94/291;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

42 Komise navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu jako neopodstatněnou;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

43 TAT navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu jako neopodstatněnou;

- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení včetně nákladů řízení vynaložených TAT.

44 Spojené království navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení včetně nákladů řízení vynaložených Spojeným královstvím.

K věci samé

45 Žalobkyně uplatňuje na podporu své žaloby několik žalobních důvodů směřujících jak proti vnější, tak proti vnitřní legalitě napadeného rozhodnutí. Pokud jde o vnější legalitu, vytýká Komisi, že porušila její právo na obhajobu, a podpůrně, že porušila zásadu kontradiktornosti a zásadu dobré víry vůči Francouzské republice. Pokud jde o vnitřní legalitu, vytýká Komisi, že zneužila řízení stanovené v čl. 8 odst. 3 nařízení, a podpůrně, že porušila článek 5 téhož nařízení. Dále podpůrně se dovolává porušení čl. 90 odst. 2 Smlouvy, jakož i porušení zásady proporcionality. Konečně, ještě podpůrněji tvrdí, že odmítnutí francouzských orgánů povolit TAT přístup k dotyčným dvěma trasám tuto společnost nediskriminuje, protože výlučnost, kterou žalobkyně požívá na těchto trasách, je oprávněna článkem 5 nařízení.

K žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení práva žalobkyně na obhajobu

Argumenty účastníků řízení

46 Žalobkyně připomíná, že podle ustálené judikatury představuje dodržování práva na obhajobu základní zásadu práva Společenství, která musí být dodržována i v rámci správního řízení. V důsledku toho musí být osobě, která může být dotčena rozhodnutím Komise, umožněno vyjádřit své stanovisko před přijetím rozhodnutí.

47 Žalobkyně prohlašuje, že v projednávaném případě, ačkoli je jediným hospodářským subjektem, který je dotčen napadeným rozhodnutím, ji Komise nikdy formálně nepozvala, aby se před ni dostavila, nikdy jí nezaslala žádné písemnosti a nevyzvala ji k předložení vyjádření ke spisu. Žalobkyně proto soudí, že nemohla vyjádřit své stanovisko. Její postavení je tedy podobné situaci nizozemských poštovních a telekomunikačních podniků, kterou Soudní dvůr zkoumal v rozsudku ze dne 12. února 1992, Nizozemsko a další v. Komise (C-48/90 a C-66/90, Recueil, s. I-565). Poukazuje také na rozsudek Soudního dvora ze dne 29. června 1994, Fiskano v. Komise (C-135/92, Recueil, s. I-2885).

48 Pokud Komise tvrdí, že žalobkyni formálně vyslechla dne 4. března 1994, žalobkyně odpovídá, že tato schůzka se konala na její vlastní žádost, a to čtyři měsíce poté, co Komise zaujala stanovisko. Kromě toho byl účel této schůzky čistě hospodářský, stejně jako dopis žalobkyně ze dne 7. března 1994. Konečně, dopis vedoucích pracovníků žalobkyně ze dne 15. března 1994 pouze vyjadřoval jejich obavy.

49 Žalobkyně zpochybňuje tvrzení Komise, že napadené rozhodnutí, aniž se jakkoli týká její specifické situace, je obecné povahy, jelikož se týká politiky francouzské

vlády na letištích. Předmětným vnitrostátním opatřením bylo odmítnutí francouzských orgánů poskytnout TAT dotyčná provozní práva, odmítnutí, z něhož měla žalobkyně přímý prospěch. Mimoto, žalobkyně je výslovně dotčena napadeným rozhodnutím, které se týká legality výlučnosti, jež byla žalobkyni udělena na dotyčných trasách. Konečně, žalobkyně se plně a přímo dotýká důsledky napadeného rozhodnutí.

50 Žalobkyně uvádí, že čl. 8 odst. 3 nařízení je nutno vykládat v tom smyslu, že ukládá Komisi, aby umožnila hájit vlastní zájmy nejen dotyčnému členskému státu, ale také každé jiné přímo dotčené straně, jako například žalobkyni. I při neexistenci zvláštních ustanovení tak byla Komise povinna přijmout z vlastního podnětu procesní opatření, aby byla zajištěna účinná ochrana. Obecná zásada ochrany práva na obhajobu je použitelná jak v případě existence zvláštních pravidel, tak tím spíše, jestliže taková pravidla neexistují.

51 Pro případ, že by Soudní dvůr vykládal čl. 8 odst. 3 v tom smyslu, že povoluje odchylku od zásady dodržování práva na obhajobu všech zúčastněných stran, má žalobkyně za to, že by Soudní dvůr měl přezkoumat platnost tohoto ustanovení. Jakékoli nařízení Společenství, které povoluje odchylku od základní zásady práva Společenství, je bez dalšího v rozporu s právem Společenství. V důsledku toho by Soudní dvůr musel prohlásit čl. 8 odst. 3 nařízení za neplatný.

52 Závěrem, žalobkyně pokládá v této souvislosti tvrzení, že postačovalo konzultovat zástupce členských států zasedající v poradním výboru, za scestné. Úlohou tohoto výboru není zastupovat zájmy soukromých podniků, ale napomáhat Komisi a informovat ji o stanoviscích členských států.

53 Komise uvádí, že nařízení nestanoví postup, který by dotčeným podnikům umožňoval se účastnit. Řízení podle čl. 8 odst. 3 nařízení tak přejímá hlavní rysy postupu podle článku 169 Smlouvy, který také nestanoví žádnou povinnost konzultace. Dále Komise uvádí, že v rámci řízení zahájeného na žádost členského státu podle čl. 8 odst. 3 nařízení musí přijmout rozhodnutí ve lhůtě jednoho měsíce. Je-li tu velký počet leteckých společností, jež mají prospěch z diskriminačního opatření, je prakticky nemožné uvedenou lhůtu dodržet.

54 Komise zpochybňuje relevanci výše uvedených rozsudků Nizozemsko a další v. Komise a Fiskano v. Komise pro projednávaný případ. V tomto ohledu zejména tvrdí, že napadené rozhodnutí se týká přidělování leteckých tras v pařížském letištním systému a že žalobkyně se hospodářské důsledky tohoto rozhodnutí dotkly pouze nepřímo a částečně. Skutečnost, že francouzské orgány uplatňovaly, že žalobkyně požívá výlučnou licenci podle článku 5 nařízení, nebrání tomu, aby meritorní otázkou byla otázka, zda obecná opatření přijatá Francouzskou republikou mohou diskriminovat v rozdělení provozu v pařížském letištním systému, a dotýkat se tak práv všech společností Společenství. Nesprávné použití uvedeného ustanovení by samo o sobě nemohlo založit povinnost konzultovat žalobkyni.

55 Komise tvrdí, že žalobkyně v každém případě byla formálně vyslechnuta dne 4. března 1994 a vyjádřila své stanovisko, zejména dopisem ze dne 7. března 1994, čímž odpadla potřeba jejího dalšího vyslechnutí ze strany Komise. Ve své duplice (s. 6) uvádí, že o vývoji záležitosti byla žalobkyně soustavně informována francouzskými orgány. Tento informační tok byl potvrzen těmi samými orgány

v rámci souběžného řízení probíhajícího před Soudním dvorem. V tomto ohledu Komise poukazuje na stranu 10 repliky předložené Francouzskou republikou ve věci C-174/94 (viz výše bod 33).

56 Spojené království podporuje linii argumentace Komise a poukazuje na to, že rozsudek Nizozemsko a další v. Komise není v projednávaném případě relevantní, neboť dotyčné řízení, které zdaleka nebylo „vedeno proti“ žalobkyni, probíhalo pouze mezi Komisí a Francouzskou republikou samotnou. Krom toho se uvedený rozsudek týká použití čl. 90 odst. 3 Smlouvy, který nezavádí zvláštní pravidla ohledně osob, jež mají být konzultovány, ani postup konzultací, zatímco v projednávaném případě stanoví nařízení č. 2408/92 zvláštní pravidla.

Závěry Soudu

57 Ustanovení čl. 8 odst. 3 nařízení nestanoví přímou účast leteckých dopravců ve správním řízení, které vede k přijetí rozhodnutí Komise o rozdělení provozu v letištním systému. Právní rámec pouze vyžaduje, aby se Komise obrátila na dotyčný členský stát, po konzultaci s poradním výborem složeným ze zástupců členských států. Pouze obecně a podle své volby „může“ Komise za účelem plnění svých úkolů získávat informace od leteckých dopravců (článek 12 nařízení). Z toho vyplývá, že nařízení samo o sobě neuděluje právo na obhajobu leteckému dopravci, který čelí situaci toho druhu, v jaké se ocitla žalobkyně v projednávané věci.

58 Pokud se Komise pokouší odůvodnit toto mlčení nařízení tvrzením, že předobrazem řízení podle čl. 8 odst. 3 bylo řízení stanovené v článku 169 Smlouvy, jehož účastníky jsou pouze Komise a dotyčný členský stát, je třeba uvést, že podle článku 169 Smlouvy lze nesplnění povinnosti ze strany členského státu konstatovat pouze rozsudkem Soudního dvora, zatímco podle čl. 8 odst. 3 nařízení se rozdělení provozu, jaké považuje Komise za žádoucí, stanoví rozhodnutím Komise. Řízení podle článku 169 je tedy v podstatě soudním řízením, zatímco postup podle čl. 8 odst. 3 je čistě správním řízením. V důsledku toho tato dvě řízení vykazují podstatné rozdíly, takže argument Komise založený na článku 169 Smlouvy nelze přijmout.

59 Pokud jde o řízení zahájené podle čl. 8 odst. 3 nařízení, které vedlo k přijetí napadeného rozhodnutí, je namíste připomenout, že podle ustálené judikatury je dodržování práva na obhajobu v každém řízení vedeném vůči osobě, které může vést k aktu nepříznivě zasahujícímu do jejího právního postavení, základní zásadou práva Společenství, která musí být zajištěna, i když neexistuje žádná zvláštní právní úprava (viz např. výše uvedený rozsudek Nizozemsko a další v. Komise, bod 44). Tato zásada vyžaduje, aby dotyčná osoba mohla užitečně vyjádřit své stanovisko ke skutečnostem, na základě kterých Komise přijala svůj akt (výše uvedený rozsudek Fiskano v. Komise, bod 40).

60 Pokud Komise tvrdí, že výše uvedený rozsudek Nizozemsko a další v. Komise – vydaný v kontextu čl. 90 odst. 3 Smlouvy – není relevantní pro projednávaný případ, protože na řízení dotčené v této věci se vztahuje zvláštní právní úprava, která vylučuje účast případných dotčených leteckých dopravců, je třeba uvést, že použití základní zásady práva na obhajobu nelze vyloučit ani omezit žádným právním předpisem. Dodržování této zásady musí být proto zajištěno jak při absenci zvláštní právní úpravy, tak v případě, že existuje právní úprava, která sama k uvedené zásadě

nepřihlíží (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 24. října 1996, Komise v. Lisrestal a další, C-32/95 P, Recueil, s. I-5373, bod 30). Z toho vyplývá, že argument Komise založený na absenci zvláštního ustanovení v předmětné právní úpravě musí být odmítnut.

61 Pokud jde o argument Spojeného království, že sporné řízení nebylo „vedeno proti“ žalobkyni, je třeba připomenout, že i když dotyčné řízení nebylo formálně vedeno vůči žalobkyni jako jednotlivému hospodářskému subjektu, takto tomu nebylo ani ve výše uvedené věci, která byla předmětem rozsudku Nizozemsko a další v. Komise, kdy se Komise v řízení zahájeném na základě čl. 90 odst. 3 Smlouvy formálně obrátila jen na Nizozemské království a nikoli na nizozemské společnosti PTT. Toto zjištění však nebránilo Soudnímu dvoru přiznat těmto společnostem právo na obhajobu z důvodu, že byly přímými beneficienty napadeného státního opatření, že byly výslovně jmenovány v nizozemském zákoně, který byl prohlášen za protiprávní, že se na ně výslovně vztahovalo sporné rozhodnutí a že se jich přímo dotýkaly hospodářské důsledky tohoto rozhodnutí (body 50 a 51 výše uvedeného rozsudku).

62 Proto je třeba posoudit, zda odůvodnění použité ve výše uvedeném rozsudku Nizozemsko a další v. Komise, které přiznává soukromým podnikům právo na obhajobu v oblasti čl. 90 odst. 3 Smlouvy, lze přenést také na projednávaný případ. V tomto ohledu je v první řadě třeba uvést, že žalobkyně byla přímým beneficentem předmětného státního opatření, tj. zachování jejího výsadního postavení na dotyčných dvou trasách, aniž by bylo nutné v tomto stadiu zjišťovat, zda se opravdu mohla dovolávat právní výlučnosti. Hospodářské postavení žalobkyně tedy mělo být dotčeno napadeným rozhodnutím, které nařídilo francouzským orgánům otevřít tyto dvě trasy konkurenci ostatních leteckých dopravců Společenství. Žalobkyně tak měla přímo nést hospodářské důsledky napadeného rozhodnutí. Zadržet, žalobkyně byla výslovně jmenována ve vnitrostátním nástroji, na jehož základě se dovolávala svých výlučných provozních práv, tj. v dohodě z roku 1985, aniž by bylo třeba na tomto místě zkoumat právní následky této dohody. Konečně, napadené rozhodnutí opakovaně výslovně žalobkyni zmiňuje. V důsledku toho jsou podmínky stanovené výše uvedeným rozsudkem Nizozemsko a další v. Komise v tomto případě splněny.

63 Z těchto důvodů požívala žalobkyně práva na obhajobu, které mělo být v řízení vedoucím k přijetí napadeného rozhodnutí zachováno, a není třeba posuzovat obecnou otázku vznesenou Komisí, zda právo na obhajobu existuje také v situaci, kdy by se řízení zahájené podle čl. 8 odst. 3 nařízení, které musí být ukončeno ve lhůtě jednoho měsíce, dotýkalo neurčitého počtu leteckých dopravců.

64 Pokud jde o otázku, zda bylo právo žalobkyně na obhajobu v projednávaném případě dodrženo, je namísto připomenout, že Soud ve svém rozsudku ze dne 6. prosince 1994, Lisrestal a další v. Komise (T-450/93, Recueil, s. II-1177) – který se týkal snížení finanční pomoci poskytnuté Evropským sociálním fondem příjemcům v řízení, v němž byl pro fond jediným partnerem pro jednání vnitrostátní orgán – přiznal žalujícím podnikům právo být vyslechnuty, s tím, že toto právo nebylo zajištěno ani ve vztazích mezi Komisí a příjemci, ani ve vztazích mezi vnitrostátním orgánem a příjemci (body 49 a 50 rozsudku).

65 V projednávaném případě je tedy třeba přezkoumat, zda právo žalobkyně na obhajobu bylo dodrženo konkrétním způsobem, ať přímo v jejích vztazích s Komisí,

nebo nepřímo prostřednictvím francouzských orgánů, nebo kombinací těchto dvou administrativních cest.

66 Sama žalobkyně se obrátila na Komisi dopisem ze dne 7. března 1994, poté co byla Komisí přijata dne 4. března 1994. V tomto dopise vysvětlila své obchodní postavení, zejména pokud jde o poskytované služby letecké dopravy a smluvní vztahy s francouzským státem, který jí svěřil úkoly veřejné služby. Poukázala na svou obtížnou finanční situaci, vyplývající ze zvýšené konkurence ze strany leteckých společností i železniční dopravy. Ve zkratce, postavila se zvláště proti náhlému a ukvapenému otevření hlavních leteckých tras, které obsluhuje z letiště Orly.

67 Žalobkyně se sice při této příležitosti omezila na předložení „čistě hospodářských“ argumentů, jak uvedla před Soudem, nic jí však nebránilo vyslovit také právní argumenty. To, že tak neučinila, lze vysvětlit jen tím, že považovala Komisi za dostatečně informovanou o právních aspektech.

68 Komise totiž – s poukazem na prohlášení francouzských orgánů (viz výše bod 55) – uvedla, aniž by jí v tom žalobkyně odporovala, že tyto orgány žalobkyni pravidelně informovaly o průběhu řízení. Z toho je třeba vyvodit závěr, že žalobkyně byla informována přinejmenším o vyjádřeních předložených Komisi francouzskými orgány.

69 Tato vyjádření, zejména ta, jež byla formulována v dopisech ze dne 21. prosince 1993 a 17. března 1994, se týkala zejména požadavků kladených na žalobkyni dohodou z roku 1985, ohrožení žalobkyní provozované francouzské domácí letecké sítě a vnitřního systému křížových dotací, budou-li trasy Orly – Toulouse a Orly – Marseille otevřeny hospodářské soutěži, účinků dohody z roku 1990, která se podle názoru francouzských orgánů týká pouze připuštění více společností pro odlety z letiště CDG, a údajného ukončení výlučnosti žalobkyně v důsledku poskytnutí práv zejména společnosti Air Afrique. Kromě toho francouzské orgány v těchto dopisech uvádějí, že žalobkyně je podnikem pověřeným službami obecného zájmu ve smyslu čl. 90 odst. 2 Smlouvy – což je ustanovení, které se v hierarchii norem řadí výše než nařízení č. 2408/92, kterým byla uskutečněna harmonizace v rámci Společenství. Nakonec byla v těchto vyjádřeních provedena hloubková analýza článku 5 nařízení, který se podle nich týká spojení mezi dvěma letišti, a nikoli mezi dvěma městy, a tím umožňuje, aby výlučnost udělená žalobkyni byla zachována.

70 Francouzské orgány se tedy ve svém vyjádření zabývaly podstatnými právními hledisky projednávané věci, jak jsou uvedena v napadeném rozhodnutí. Nastínily zejména specifickou situaci žalobkyně. Během řízení před Soudem žalobkyně nikdy neuplatňovala, že vyjádření předložená v tomto ohledu jsou neúplná nebo že odporují jejím zájmům. Kdyby tomu tak bylo, jistě by byla právní argumentaci francouzských orgánů doplnila.

71 Tento závěr není zpochybněn tvrzením, předloženým žalobkyní v rámci jiného žalobního důvodu, že svůj výklad pojmu „dostatečná a nepřerušovaná doprava“ ve smyslu článku 5 nařízení Komise předložila poprvé až před Soudem, což dokazuje, že žalobkyně nebyla s to zaujmout k tomu stanovisko během správního řízení (viz níže bod 101). Jak je vysvětleno níže (bod 123), řešení projednávaného sporu nezávisí na výkladu těchto výrazů; napadené rozhodnutí k nim navíc přihlíží jen

podpůrně (Úř. věst., s. 36, pravý sloupec, předposlední pododstavec). Nepředstavují tedy podstatná právní hlediska projednávané věci.

72 Za těchto okolností bylo právo žalobkyně na obhajobu dodrženo. Z toho vyplývá, že žalobní důvod vycházející z porušení tohoto práva nelze přijmout.

K žalobním důvodům vycházejícím z porušení zásady kontradiktornosti a zásady dobré víry vůči Francouzské republice

Argumenty účastníků řízení

73 Žalobkyně vytýká Komisi, že francouzské vládě oznámila své příznivé stanovisko k požadavkům TAT předtím, než tuto vládu vůbec vyslechla ohledně argumentů TAT předložených v její stížnosti a v dodatku k této stížnosti. Tento přístup prokazuje předpojatost Komise v tomto ohledu. Tento faktický stav nemohl být nijak změněn tím, že následně bylo vedeno řízení, v jehož závěru Komise umožnila francouzské vládě předložit svou obhajobu. Komise své rozhodnutí fakticky přijala již před vyslechnutím této vlády.

74 Žalobkyně konstatuje, že v projednávané věci Komise nepoužila postup vztahující se na případy nesplnění povinnosti nebo na případy spadající do působnosti nařízení Rady č. 17 ze dne 6. února 1962, prvního nařízení, kterým se provádějí články 85 a 86 Smlouvy (Úř. věst. 1962, 13, s. 204), v jehož rámci nejprve informuje dotýčný členský stát, podniky nebo sdružení podniků o svých výtkách a žádá je, aby ji informovaly o svém stanovisku, a následně zaujme svůj vlastní postoj, poté co obdrží uplatněné argumenty.

75 Žalobkyně poznamenává, že z analýzy článku 5 Smlouvy a čl. 10 odst. 2 nařízení č. 17, jakož i z judikatury Soudního dvora a Soudu (usnesení Soudního dvora ze dne 13. července 1990, Zwartveld a další, C-2/88 Imm., Recueil, s. I-3365, rozsudky Soudu ze dne 18. září 1992, Automec v. Komise, T-24/90, Recueil, s. II-2223, a Soudního dvora ze dne 10. června 1993, Komise v. Řecko, C-183/91, Recueil, s. I-3131) vyplývá, že existuje povinnost spolupráce mezi orgány Společenství a členskými státy a že tato spolupráce musí být v dobré víře. Komise tudíž musí jednat s členskými státy v dobré víře.

76 V tomto kontextu Komise jednala ve zlé víře, když tvrdila, že výlučnost žalobkyně byla ukončena samotnými francouzskými orgány dnem 1. března 1992, kdy pro TAT zpřístupnily trasy Paříž (CDG) – Marseille a Paříž (CDG) – Toulouse. Musela si být vědoma, že ke zpřístupnění těchto dvou tras v roce 1990 došlo na základě jejího požadavku. Nemůže proto tvrdit, že výlučnost byla ukončena ze strany francouzských orgánů, zvláště když tyto orgány a žalobkyně měly vždy pevnou vůli provádět dohodu z roku 1985 až do uplynutí doby její platnosti. Tato dohoda se přitom netýkala tras, ale sítě tras jako takové.

77 Komise prohlašuje, že francouzské orgány měly od zahájení řízení k dispozici všechny informace nezbytné k zajištění své obhajoby. Připomíná, že podle čl. 8 odst. 3 nařízení může přijmout rozhodnutí jen poté, co poradní výbor uvedený v článku 11 nařízení vydá své stanovisko. V rámci tohoto výboru všechny členské státy, a tedy také dotýčný členský stát, mohou vyjádřit svůj postoj k otázkám, jež

jsou předmětem návrhu rozhodnutí, který jim byl zaslán v dostatečném předstihu. V projednávaném případě byl návrh oznámen 15 dnů před zasedáním poradního výboru a obsahoval podrobný a úplný popis výtek, které Komise zamýšlela uplatnit vůči Francii, jakož i podrobný a úplný souhrn právních a skutkových argumentů, včetně těch, které předložila TAT.

78 Komise vysvětluje, že když podle čl. 8 odst. 3 nařízení zahajuje šetření z vlastního podnětu, není jí uložena žádná lhůta a její rozhodnutí se zakládá na informacích získaných v průběhu přezkumu bez omezení, pokud jde o oblast šetření a zdroje informací. Není tedy vázána předmětem stížnosti.

79 Nakonec Komise s poukazem na znění napadeného rozhodnutí (Úř. věst. s. 36) popírá, že prohlásila, že výlučnost, kterou žalobkyně požívá, byla ukončena samotnými francouzskými orgány dne 1. března 1992.

Závěry Soudu

80 Žalobkyně má oprávněný zájem dovolávat se porušení zásady kontradiktornosti vůči Francouzské republice, jelikož výzva určená dotyčnému členskému státu, aby sdělil své připomínky, představuje podstatnou formální náležitost ve smyslu článku 173 Smlouvy (viz v tomto smyslu rozsudky Soudního dvora ze dne 7. května 1991, Oliveira v. Komise, C-304/89, Recueil, s. I-2283, body 17 a 21, a Soudu ze dne 7. března 1995, Socurte a další v. Komise, T-432/93 a T-433/93, Recueil, s. II-503, bod 63).

81 Pokud jde o otázku, zda bylo respektováno právo Francouzské republiky na obhajobu, tj. zda bylo Francouzské republice umožněno užitečně vyjádřit její stanovisko ke skutečnostem, jichž se Komise dovolávala při přijetí napadeného rozhodnutí, je třeba připomenout, že řízení podle čl. 8 odst. 3 nařízení může Komise zahájit buď na žádost členského státu, nebo z vlastního podnětu.

82 V projednávaném případě bylo předmětné řízení zahájeno z vlastního podnětu Komise. Podle logiky použitého ustanovení nepředstavovala původní či doplňková stížnost TAT akt nezbytný k zahájení tohoto řízení, ale jeden z důkazů, které mohly vést Komisi k názoru, že je důvodné, aby zahájila dotyčné řízení z vlastního podnětu.

83 Za těchto okolností a v souladu se zásadou stanovenou výše uvedeným rozsudkem Nizozemsko a další v. Komise (bod 45) byla Komise povinna sdělit Francouzské republice pouze podrobný a úplný popis důvodů, proč zahájila dotyčné řízení z vlastního podnětu. Pokud jde o stížnosti TAT, měla tedy na vybranou – buď zaslat jejich nezkrácenou verzi Francouzské republice, nebo zahrnout jejich podstatný obsah do uvedeného popisu.

84 Tomuto závěru neodporuje druhá zásada vyjádřená ve výše uvedeném rozsudku Nizozemsko a další v. Komise (bod 46), podle které dotyčný členský stát musí mít příležitost vyjádřit se „k připomínce předloženým zúčastněnými třetími stranami“. Soudní dvůr totiž v zásadě nevyloučil, že Komise může tyto připomínky shrnout a takové shrnutí doručit členskému státu, za předpokladu, že toto shrnutí je podrobné a úplné. V témže rozsudku (bod 49) kritizoval postup Komise jen z toho obecného důvodu, že dotyčná vláda nebyla vyslechnuta „ohledně konzultací, které Komise vedla s dotyčnými obchodními organizacemi“.

85 V projednávané věci Komise nejprve dopisem ze dne 20. října 1993 informovala francouzské orgány pro leteckou dopravu o podání stížnosti TAT proti Francouzské republice a skupině Air France a zaslala jim kopii této stížnosti s výzvou, aby jí sdělily své případné připomínky. Dále Komise v dopise ze dne 22. října 1993 určeném francouzské vládě shrnula stížnost TAT a podala úvodní hodnocení právní situace, přičemž ji ještě jednou vyzvala k předložení jakýchkoli případných připomínek. Jestliže při této příležitosti Komise uvedla, že argumenty TAT se jí zdají být „podložené s ohledem na písemnosti, které má k dispozici“, toto posouzení, které ani zdaleka neznamenalo předpojatost vůči žalobkyni a francouzským orgánům, bylo možné považovat pouze za předběžné, do doby, než Komise obdrží vyjádření francouzských orgánů. Žádná písemnost obsažená v soudním spisu nenaznačuje, že toto posouzení nemohlo být změněno před přijetím konečného rozhodnutí, k němuž v projednávaném případě došlo o šest měsíců později.

86 Zadruhé, Komise dopisem ze dne 21. ledna 1994 informovala francouzskou vládu, že TAT svou původní stížnost doplnila o dodatečnou stížnost na porušení čl. 8 odst. 1 nařízení ze strany francouzských orgánů. Dodala, že TAT tvrdí, že nesprávným uplatňováním článku 5 nařízení francouzské orgány rozdělují diskriminujícím způsobem ku prospěchu žalobkyně provoz mezi letiště zařazená v pařížském systému, a že TAT proto žádá Komisi, aby přijala rozhodnutí na základě čl. 8 odst. 3 nařízení. Ačkoli je pravda, že Komise se tak omezila pouze na shrnutí této doplňkové stížnosti, aniž by zaslala její kopii francouzské vládě, žalobkyně netvrdí, že toto shrnutí je nesprávné nebo neúplné. Zvláště netvrdí, že napadené rozhodnutí obsahuje nové poznatky, které byly zjevně převzaté z plného znění doplňkové stížnosti a které Komise v průběhu správního řízení nesdělila.

87 Nakonec je třeba konstatovat, že je nesporné, že před zasedáním poradního výboru dne 28. února 1994 zaslala Komise francouzským orgánům návrh rozhodnutí a tyto orgány jej neoznačily za nesprávný nebo neúplný z hlediska podaných skutkových a právních okolností. Krom toho se před konečným přijetím napadeného rozhodnutí konalo několik schůzek mezi zástupci Komise a francouzské vlády (viz výše body 13 až 24).

88 Za těchto okolností Komise umožnila Francouzské republice užitečně vyjádřit stanovisko k podstatným skutečnostem, ke kterým přihlédla při přijetí napadeného rozhodnutí. Mímoto, jak Soudní dvůr konstatoval výše (body 69 a 70), Francouzská republika své právo na obhajobu skutečně vykonávala tím, že se vyjadřovala ke všem podstatným skutkovým a právním okolnostem, které byly relevantní pro průběh správního řízení.

89 Žalobní důvod vycházející z porušení zásady kontradiktornosti vůči Francouzské republice proto musí být zamítnut.

90 Pokud jde o žalobní důvod porušení zásady dobré víry vůči Francouzské republice, bude přezkoumán dále v rámci analýzy žalobních důvodů vycházejících z porušení relevantních ustanovení nařízení č. 2408/92, jakož i z porušení čl. 90 odst. 2 Smlouvy.

K žalobním důvodům vycházejícím z porušení nařízení č. 2408/92

91 Námítky týkající se použití nařízení č. 2408/92 Komise je třeba posoudit společně. Toto posouzení se bude týkat výkladu článků 8 a 5 nařízení. V tomto rámci se bude zabývat rovněž otázkou, zda výlučnost vyhrazená žalobkyni představuje diskriminaci jiných leteckých dopravců, jako například TAT, nebo zda se žalobkyně může dovolávat – jako v předchozím žalobním důvodu, vycházejícím zejména z porušení zásady dobré víry vůči Francouzské republice – dohod z roku 1985 a 1990 k odůvodnění své výlučnosti i v rámci režimu zavedeného nařízením.

Argumenty účastníků řízení

92 Žalobkyně tvrdí, že Komise zneužila zrychlené řízení stanovené v čl. 8 odst. 3 nařízení k pokusu o ukončení její smluvní výlučnosti na trasách Orly – Marseille a Orly – Toulouse, kterou požívá podle dohody z roku 1985, před uplynutím tříleté lhůty povolené článkem 5 nařízení. Otázku existence výlučných licencí totiž ustanovení čl. 8 odst. 1 a 2 nijak neupravují ani nezmiňují. Postavení žalobkyně má historii trvající několik desítek let a řídí se dohodou založenou na požadavcích veřejné služby, jež vyplývají z potřeb regionálního rozvoje a spravedlivého rozproštění dopravy. Žalobkyně dodává, že pokud si Komise přála ukončit její výlučnost ve francouzské domácí síti, měla zahájit řízení podle článku 169 Smlouvy.

93 Podpůrně žalobkyně uplatňuje, že Komise nesprávně vyložila článek 5 nařízení. Zaprvé je třeba odmítnout předpoklad Komise, že svoboda letecké dopravy je pravidlem a omezení této svobody jsou výjimkou. Článek 5 je třeba vykládat nikoli ve smyslu zásad a výjimek, ale spíše ve smyslu společné dopravní politiky, v rámci níž se přihlíží ke všem jednotlivým zájmům. Tento článek představuje ústupky, které Rada učinila vůči těm, kteří hájí úkoly v obecném zájmu.

94 Žalobkyně uzavírá, že záměrem článku 5 je zjevně umožnit, aby situace právoplatně existující před vstupem nařízení v platnost zůstaly zachovány po dobu tří let. V každém členském státě, který si nepřál vystavit své veřejné služby náhlým změnám, tak po tuto dobu mohly pokračovat dohody udělující výlučné licence na leteckou dopravu, aby byl členským státům poskytnut čas na zavedení opatření k zajištění obecného zájmu v rozsahu slučitelném s novým kontextem Společenství a aby dotyčné podniky mohly přizpůsobit svá provozní opatření.

95 Tento výklad je potvrzen historií návrhu uvedeného nařízení. Návrh ustanovení posledního odstavce článku 4, který se později stal článkem 5, stanovil „přechodná opatření pro stávající licence v oblasti závazků veřejné služby“. Záměrem Rady tedy bylo zachovat tyto licence po dobu tří let.

96 V tomto ohledu žalobkyně uvádí, že dohoda z roku 1985, která jí zaručuje výlučnou licenci, mohla z titulu článku 5 zůstat v platnosti až do 1. ledna 1996. Tuto dohodu neukončila ani jedna ze stran, a proto nevypršela doba její platnosti. Uplatňuje, že okolnost, že tato dohoda výslovně umožnila společnosti Air Afrique obsluhovat trasu Paříž – Marseille, nemohla dotyčnou licenci zbavit její výlučné povahy. Odlety na trasách obsluhovaných společností Air Afrique totiž probíhaly pouze z letiště CDG, a nikoli z letiště Orly. Kromě toho tato linka Air Afrique byla pouhou kabotážní linkou, prodlouženou do Afriky, s krajně omezenou periodicitou (jeden let týdně).

97 Výlučnost, kterou žalobkyně požívá na dotyčných dvou trasách, nebyla zrušena ani tou skutečností, že TAT pravidelně provozovala trasy CDG – Toulouse a CDG – Marseille. Otevření těchto tras totiž bylo výjimkou, kterou uložila Komise francouzské vládě v rámci dohody z roku 1990. Tuto dohodu je však třeba vykládat ve světle výlučných práv žalobkyně. Krom toho skutečnost, že Komise při příležitosti uzavření dohody z roku 1990 nevyžadovala, aby byla vypracována nová dohoda, potvrzuje správnost výkladu, že žalobkyni byla zachována výlučnost pro odlety z Orly.

98 Žalobkyně zdůrazňuje, že její výlučnost se vztahuje na celou síť čtených tras, protože jen tato „logika sítě“ umožňuje křížové dotování tarifů, které je nezbytné pro potřeby regionálního rozvoje, jež má francouzský stát na mysli. Tuto argumentaci žalobkyně při jednání rozšířila s poukazem na to, že zřizování sítí je velmi typické pro Francii, avšak obtížně pochopitelné pro některé z jejích evropských partnerů. Pojem sítě je spojen s pojmem veřejné služby. Od provozovatelů pověřených poskytováním veřejné služby, jako je žalobkyně, se vyžaduje, aby tuto službu zajišťovali všude ve Francii za obdobné ceny. Vzhledem k tomu, že žalobkyně musela svou leteckou dopravu financovat zcela sama, bez veřejné podpory, byla nucena provádět křížové dotování tarifů v systému sítě. V rámci tohoto křížového dotování byly ztrátové linky financovány z příjmů vytvářených na tzv. „milionářských“ trasách, jako jsou například trasy Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse. Takový systém dotací nemůže fungovat bez udělení výlučnosti pro „milionářské“ trasy.

99 Doslovný výklad článku 5 nařízení by se měl řídit výše uvedenými úvahami. „Domácími trasami“ se tak rozumějí trasy definované ve výlučných licencích, tedy trasy, které tvoří součást výše uvedené sítě, a nikoli trasy mezi městy, jak tvrdí Komise. Tento výklad je v souladu se zněním nařízení, které obsahuje několik odkazů na dopravu z jednoho letiště na druhé. Podle žalobkyně pokud by byl článek 5 nařízení vykládán tak, že výrazem „trasa“ se rozumí trasa z jednoho města do druhého, bylo by toto ustanovení zbaveno veškerého obsahu: stačilo by, aby v jednom městě existovala dvě letiště, a jakákoli výlučná licence existující v době vstupu nařízení v platnost by byla vyloučena z působnosti článku 5.

100 Žalobkyně poté zpochybňuje argumentaci Komise, podle které v každém případě existovala „dostatečná a nepřerušovaná doprava“ nabízená „jinými druhy dopravy“, jmenovitě letecká doprava mezi Paříží (CDG) a Marseille a Paříží (CDG) a Toulouse, což byl důvod, proč bylo podle Komise nezbytné vyjmout trasy Paříž (Orly) – Marseille a Paříž (Orly) – Toulouse z výlučnosti. V tomto ohledu musí být pojem „druh dopravy“ chápán ve smyslu „způsob dopravy“, takže letecké spoje nelze brát v úvahu. V každém případě lety TAT na trasách CDG – Marseille a CDG – Toulouse, které byly od března 1992 provozovány jednou denně až jednou týdně, nelze považovat za „dostatečnou a nepřerušovanou dopravu“ se zřetelem k potřebám obchodních kruhů v dotyčném regionu.

101 Žalobkyně dále tvrdí, že o tom, jak Komise vykládá pojmy „dostatečnost a nepřerušovanost“, se poprvé dozvěděla ze žalobní odpovědi. To dokazuje, že nemohla předložit vyjádření. Mimoto TAT odmítá vstoupit do skutečné hospodářské soutěže rozvíjením trhu s odlety z CDG a místo toho upřednostňuje parazitování na Orly. TAT totiž měla přístup do Toulouse a Marseille z letiště CDG, které je větší základnou než Orly – má více vzletových a přistávacích drah i pasažérů. Jestliže TAT fakticky odmítá obsluhovat trasy Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse z CDG,

není to kvůli tomu, že by se žalobkyně nebo francouzská vláda uchýlovala k diskriminačním praktikám.

102 Závěrem, článek 5 nařízení ponechává členským státům zbytkovou pravomoc týkající se výlučných licencí. Není možné zachovat výlučnost ve smyslu tohoto ustanovení, aniž by byl všem ostatním leteckým společnostem zakázán přístup na chráněnou trasu. Toto ustanovení tak zahrnuje možnost ukládat opatření, která Komise nesprávně považuje za diskriminační. Přijetím napadeného rozhodnutí se Komise pokouší zavést úplnou liberalizaci s okamžitou platností, zatímco tato liberalizace by měla být postupná, omezitelná a zaměřená na usmíření četných existujících zájmů. Z tohoto důvodu by měly být vedle zásady nediskriminace zvaženy také požadavky veřejné služby, a zejména požadavky regionálního rozvoje, sociální soudržnosti a spotřebitelských práv, jakož i požadavky životního prostředí a bezpečnosti.

103 Komise zaprvé uvádí, že sporné francouzské opatření je opatřením k rozdělení provozu mezi letišti pařížského systému, které lze jako takové posuzovat podle článku 8 nařízení. Toto rozdělení nabylo formu skryté diskriminace. Porušuje zásadu nediskriminace vyjádřenou v článku 8 nařízení, protože Komise může využít pravomoc, kterou jí svěřuje odstavec 3 tohoto článku.

104 Komise tvrdí, že článek 5 nařízení má za cíl předcházet zhroucení určité dopravní služby mezi dvěma body na území členského státu. Zachování výlučné licence za stanovených podmínek je proto odůvodněno veřejným zájmem na zajištění nepřetržitosti spojení mezi dvěma městy tam, kde neexistuje dostatečná a nepřerušovaná alternativní doprava. V projednávaném případě tyto podmínky nejsou splněny. Ke dni 1. ledna 1993 již žalobkyně nebyla držitelkou výlučné licence na trasy Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse, jelikož společnost TAT dne 1. března 1992 obdržela povolení provozovat lety mezi Paříží a dotyčnými dvěma městy. Dohoda z roku 1985 musí být z tohoto důvodu považována za překonanou. Ať byl systém křížových dotací zamýšlený v roce 1985 Francouzskou republikou a žalobkyní jakýkoli, nyní musí být posuzován podle ustanovení práva Společenství, a zejména nařízení č. 2408/92, která převládají nad neslučitelnými vnitrostátními opatřeními.

105 Komise dále uvádí, že „domácí trasy“ ve smyslu článku 5 nařízení jsou trasy mezi dvěma městy, a nikoli trasy mezi letišti. Výraz „trasa“ je druhový a týká se spojení leteckého, železničního, autobusového či jiného. Mimoto v tomto případě existují „jiné druhy dopravy“, které mohou zajistit „dostatečnou a nepřerušovanou dopravu“, tj. letecké spojení s odlety z letiště CDG a s přílety na toto letiště, a několik železničních tras. Pojem nepřerušovanosti předpokládá absenci nebezpečí přerušování dopravy z klimatických či jiných příčin; dostatečnost služby se posuzuje na základě různých faktorů, zejména na základě periodicity přepravy, cestovní doby, potřeb uživatelů, cen a nabízených kapacit.

Závěry Soudu

– K výkladu čl. 8 odst. 3 nařízení

106 V rozsahu, v němž žalobkyně Komisi vytýká, že přijala rozhodnutí podle čl. 8 odst. 3 nařízení, místo aby zahájila řízení o nesplnění povinnosti státu podle článku 169

Smlouvy, je třeba konstatovat, že žalobkyně toto ustanovení nezpochybnila námitkou protiprávnosti podle článku 184 Smlouvy. Netvrdí tedy, že řízení stanovené v čl. 8 odst. 3 nařízení je jako takové neslučitelné s právem Společenství vyššího řádu, zejména s článkem 169 Smlouvy. V důsledku toho se přezkum této části žalobního důvodu omezuje na ověření, zda Komise použila uvedené procesní pravidlo správně.

107 V tomto ohledu stačí připomenout, že letecké společnosti TAT, které již bylo povoleno provozovat linky Paříž – Toulouse a Paříž – Marseille s příletovým i odletovým letišťem CDG, odmítly francouzské orgány umožnit přístup na letiště Orly za účelem výkonu provozních práv na těch samých trasách; toto odmítnutí bylo zdůvodněno tím, že poskytování služeb na těchto trasách z letiště Orly je vyhrazeno pouze pro žalobkyni. Avšak vzhledem k tomu, že obě letiště patří do pařížského letištního systému ve smyslu čl. 2 písm. m) a přílohy II nařízení, bylo opatření francouzských orgánů nezbytně přijato jako součást rozdělení provozu mezi letiště v rámci tohoto systému podle čl. 8 odst. 1 nařízení. V důsledku toho byla Komise oprávněna využít svých pravomocí podle čl. 8 odst. 3 nařízení a přezkoumat aplikaci odstavce 1 tohoto článku ze strany francouzských orgánů.

108 Navíc argumentace žalobkyně vycházející ze „zrychlené“ povahy řízení stanoveného v čl. 8 odst. 3 je nepatřičná, protože Komise nezahájila dotyčné řízení na žádost členského státu – v kterémžto případě by muselo být ukončeno ve lhůtě jednoho měsíce – nýbrž z vlastního podnětu. Toto řízení bylo zahájeno z podnětu Komise, poté co koncem září 1993 obdržela stížnost TAT, a ukončeno vydáním napadeného rozhodnutí na konci dubna 1994, tedy o sedm měsíců později.

109 Kromě toho nařízení č. 2408/92 bylo přijato dne 23. července 1992. Členské státy si tedy od července 1992 musely být vědomy toho, že v oblasti rozdělení provozu mezi letiště v rámci jednoho letištního systému může být použit čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení.

110 Konečně, nic v článku 8 nepodporuje závěr, že pouhá skutečnost, že určité opatření k rozdělení provozu v rámci letištního systému tvoří součást vnitrostátního režimu výlučných licencí přetrvávajícího několik desetiletí, jako je ten, jehož se dovolává žalobkyně, může sama o sobě vyjmout toto opatření z dosahu řízení stanoveného tímto článkem.

111 Z toho vyplývá, že Komise se nedopustila zneužití řízení, když se rozhodla zahájit předmětné řízení, ani neporušila podmínky pro použití čl. 8 odst. 3 nařízení. První část žalobního důvodu tedy musí být zamítnuta.

– K vztahu mezi články 8 a 5 nařízení

112 Pokud jde o otázku, zda napadené rozhodnutí, přijaté v rámci výše uvedeného řízení, může obstát vůči dalším námitkám vzneseným podpůrně žalobkyní, je třeba úvodem poznamenat, že pravomoc, kterou čl. 8 odst. 1 nařízení svěřuje členským státům, tj. regulovat rozdělení provozu v rámci letištního systému, je omezena v tom smyslu, že členské státy tak musí činit „bez diskriminace na základě [...] totožnosti leteckého dopravce“. Odmítnutí francouzských orgánů vyhovět žádosti TAT o povolení přístupu na letiště Orly bylo založeno na článku 5 nařízení s odůvodněním, že toto ustanovení umožňuje zachování výlučné licence udělené žalobkyni na trasách Orly – Marseille a Orly – Toulouse. Toto odmítnutí lze tedy považovat za učiněné bez

diskriminace na základě totožnosti TAT, jen pokud výlučnost vyhrazená žalobkyni na obou zmíněných trasách byla článkem 5 nařízení skutečně povolena.

113 Článek 1 napadeného rozhodnutí v každém případě uvádí pouze to, že Francouzská republika nemůže nadále odpírat přístup na tyto dvě trasy „z důvodu, že francouzské orgány na těchto trasách uplatňovaly ustanovení článku 5“. Vzhledem k tomu, že předmět napadeného rozhodnutí je tímto způsobem omezen, veškeré argumenty žalobkyně ohledně spotřebitelských práv a požadavků ochrany životního prostředí a bezpečnosti musí být odmítnuty jako nerelevantní v daném kontextu, který se týká pouze čl. 8 odst. 1 a 3 a článku 5 nařízení.

– K výkladu článku 5 nařízení

114 Samotný text článku 5 nařízení odporuje tvrzení žalobkyně, zaprvé, že účelem tohoto článku je především ponechat v platnosti vnitrostátní dohody udělující výlučnou licenci, a zadruhé, že tyto dohody mají rozhodující vliv na výklad uvedeného článku. Článek 5 podmiňuje zachování stávající výlučné licence několika zvláštními podmínkami. Zákonodárce Společenství se tak neomezil na pouhé přijetí pravidla obsaženého v návrhu posledního odstavce článku 4 nařízení, které stanovilo prosté zachování dříve existujících licencí (viz výše bod 95).

115 Kromě toho z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že právní řád Společenství v zásadě nedefinuje pojmy na základě jednoho nebo několika vnitrostátních právních řádů, nestanoví-li tak výslovně (viz zejména rozsudek ze dne 14. ledna 1982, Corman, 64/81, Recueil, s. 13, bod 8). Znění ustanovení práva Společenství, které výslovně neodkazuje na právo členských států za účelem vymezení svého smyslu a dosahu, musí být zpravidla vykládáno autonomním a jednotným způsobem, přičemž tento výklad je třeba nalézt s přihlédnutím k souvislostem tohoto ustanovení a k cíli sledovanému dotyčnou právní úpravou (viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 18. ledna 1984, Ekro, 327/82, Recueil, s. 107, bod 11). Z toho vyplývá, že ustanovení článku 5 nařízení vyžadují autonomní výklad, který bere v úvahu jejich znění, obecné uspořádání a účel.

116 Podle těchto výkladových pravidel je třeba nejdříve zkoumat, zda výlučná licence, jíž se žalobkyně dovolává na trasách Orly – Marseille a Orly – Toulouse, byla udělena pro domácí „trasy“.

117 Nařízení používá výraz „trasy“ na několika místech a v několika různých souvislostech, aniž by tento výraz figuroval v seznamu patnácti definic uvedeném v článku 2. Jde tedy o výraz, jehož význam se případně může měnit podle kontextu, v němž je použit, zejména podle zvláštního účelu tohoto kontextu, aby označoval buď leteckou trasu mezi dvěma letišti, anebo dopravní spojení ve smyslu druhovém mezi dvěma městy nebo regiony.

118 Pokud jde o uspořádání a účel článku 5 nařízení, toto ustanovení hovoří pouze o „trasách“, na kterých chybí dostatečná a nepřerušovaná alternativní doprava. Tato formulace nutně znamená trasy mezi městy a regiony, a nikoli trasy mezi letišti, jak tvrdí žalobkyně. Letiště totiž nepředstavují pro cestující, náklad a poštu cílové místo jejich cesty, ale jen nezbytné místo průjezdu, zatímco cílovým místem je město nebo region obsluhovaný dotyčným letištem. Je proto jasné, že účelem článku 5 je zajistit po přechodnou dobu nepřetržitost leteckých dopravních služeb chráněných výlučnou

licencí, za podmínky, že bez této výlučnosti by cestující ztratili nepřiměřené množství spojů mezi určitými městy nebo regiony.

119 U letišť Orly a CDG, která jsou součástí pařížského letištního systému, tento závěr podporují ustanovení čl. 2 písm. m) ve spojení s přílohou II nařízení, podle nichž jsou tato letiště seskupena k obsluze města Paříž nebo pařížské aglomerace. Tentýž závěr musí platit také pro letiště Marseille a Toulouse, která nelze rozumně považovat za cílové místo cesty započaté v Paříži a která jsou rovněž určena k obsluze svých příslušných měst nebo aglomerací. Z toho vyplývá, že názor žalobkyně, podle kterého výraz „trasa“ označuje leteckou trasu v technickém smyslu mezi dvěma letišti, nelze přijmout.

120 Vzhledem k tomu může výlučná licence žalobkyně existovat podle článku 5 nařízení pouze na „domácích trasách“ vymezených jako dopravní spojení mezi určitými městy nebo regiony. I za předpokladu, že podle dohod z roku 1985 a 1990 žalobkyně skutečně požívala výlučnost pro trasy Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse z letiště Orly, je nesporné, že už před vstupem nařízení v platnost také jiné letecké společnosti než žalobkyně obsluhovaly tytéž trasy, i když jen z letiště CDG. Článek 19 dohody z roku 1985 totiž povolil společnosti Air Afrique provozovat „linku“ Paříž – Marseille. Mimoto žalobkyně nezpochybnila konstatování uvedené v napadeném rozhodnutí, že francouzské orgány povolily společnosti TAT obsluhovat dotyčné dvě trasy z letiště CDG od 1. března 1992 a že od té doby nekladou žádné překážky pro používání těchto tras jinými společnostmi Společenství (Úř. věst. s. 36).

121 Z toho vyplývá, že ať je výklad dohod z roku 1985 a 1990 jakýkoli, žalobkyně nemůže tvrdit, že v rozhodné době požívala výlučnou licenci na dvě „domácí trasy“ ve smyslu článku 5, tj. mezi městem Paříž a městy Marseille respektive Toulouse.

122 Tento závěr není dotčen argumenty žalobkyně, podle kterých jednak trasa používaná společností Air Afrique je pouhou kabotážní trasou, jednak že služby, jež poskytuje TAT z letiště CDG, nejsou dostatečné ani nepřerušované, jelikož periodicita letů zde kolísá od jednoho letu týdně po jeden let denně. Ze samotného znění článku 5 totiž jasně vyplývá, že otázka, zda „jiné druhy dopravy mohou zajistit dostatečnou a nepřerušovanou dopravu“, vzniká pouze tehdy, jestliže existuje výlučná licence na dotyčných „domácích trasách“. Vzhledem k tomu, že žalobkyně takovou výlučnost nepožívala, jak Soudní dvůr právě shledal, je otázka dostatečnosti a nepřerušovanosti služeb poskytovaných společnostmi Air Afrique a TAT na trasách Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse irelevantní.

123 V důsledku toho argument žalobkyně, že Komise podala svůj výklad pojmů dostatečnosti a nepřerušovanosti poprvé až v žalobní odpovědi, musí být rovněž odmítnut jako nepřipadný (viz výše body 71 a 101).

124 Z předcházejícího vyplývá, že článek 5 nařízení není v projednávané věci použitelný. V rozporu s tvrzením žalobkyně tento závěr neznamená, že uvedené ustanovení je zbaveno veškeré podstaty. Článek 5 se vztahuje zvláště na situaci, kdy je poskytnuta výlučná licence na trasu mezi dvěma městy, z nichž žádné není součástí letištního systému, jako je např. trasa Marseille – Ajaccio nebo Nice – Calvi, za předpokladu, že není k dispozici jiný druh dostatečné a nepřerušované dopravy.

125 Nakonec, argument žalobkyně, podle kterého by nepoužitelnost článku 5 na obě předmětné trasy mohla zcela podkopat zvláštní francouzský systém vnitřního křížového dotování tarifů, postrádá relevanci v souvislosti s žalobními důvody vycházejícími ze samotného porušení nařízení. Článek 5 nařízení totiž stanoví přezkum „trasy po trase“, a vylučuje tak přihlídnutí k jakékoli „logice sítě“ a k jakýmkoli křížovým dotacím spojeným s tímto konceptem sítě. O otázkách týkajících se nezbytnosti francouzské domácí sítě a souvisejícího systému křížových dotací je tedy pojednáno níže v rámci žalobního důvodu vycházejícího z porušení čl. 90 odst. 2 Smlouvy. V každém případě žalobkyně netvrdí, že povolení přístupu na letiště Orly pro některou další leteckou společnost má dopad na služby, které poskytuje na trasách Paříž – Marseille a Paříž – Toulouse, k újmě cestujících.

126 Z toho vyplývá, že společnost TAT, které byl odmítnut přístup na letiště Orly, byla diskriminována na základě své totožnosti ve smyslu čl. 8 odst. 1 nařízení, neboť toto odmítnutí nemohlo být odůvodněno článkem 5 nařízení. Proto nelze přijmout žádná tvrzení, že taková diskriminace neexistovala. To platí zejména o argumentaci, kterou se žalobkyně snaží dokázat, že letiště CDG bylo ve skutečnosti vhodnější základnou pro hospodářské potřeby TAT než letiště Orly. Vzhledem k tomu, že článku 5 se nelze dovolávat za účelem zabránění přístupu na letiště Orly, nepřislušelo ani žalobkyni, ani francouzským orgánům, aby pro jiné letecké společnosti, jako např. TAT, vybíraly základnu, kterou považují za hospodářsky nejvýhodnější.

127 Konečně, žalobkyně nemůže Komisi vytýkat, jak to činí ve druhé části svého druhého žalobního důvodu (viz výše bod 76), že jednala vůči francouzské vládě ve zlém víře tím, že dne 27. dubna 1994 přijala napadené rozhodnutí. Francouzské orgány totiž musely vědět, že nařízení č. 2408/92 má přednost před jakýmkoliv neslučitelným vnitrostátním smluvním pravidlem nebo právním předpisem. Uvedené nařízení, přijaté dne 23. července 1992, neobsahuje žádné ustanovení, které by vymezovalo vztah mezi tímto novým předpisem Společenství a zvláštními stránkami francouzské politiky regionálního rozvoje, řízení domácí letecké sítě a organizace systému křížového dotování tarifů, jichž se žalobkyně dovolává.

128 Ze všech předcházejících úvah vyplývá, že žalobní důvody vycházející z porušení nařízení, včetně toho, který vychází z porušení dobré víry vůči Francouzské republice, musejí být zamítnuty.

K žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení čl. 90 odst. 2 Smlouvy

Argumenty účastníků řízení

129 Žalobkyně tvrdí, že vykonává úkol obecného zájmu, totiž ten, že pomáhá zpřístupňovat velké množství francouzských měst a regionů v rámci regionálního rozvoje, založeného na křížovém dotování tarifů, které jí umožňuje financovat dvacet nerentabilních domácích leteckých linek, hlavně díky ziskovosti linek Paříž (Orly) – Marseille a Paříž (Orly) – Toulouse. Opakuje tak argumentaci použitou v rámci předchozích žalobních důvodů (viz výše bod 98). V této souvislosti odkazuje na písemnosti v příloze 6 žaloby, které prokazují, že vnitřní dotace, které jsou možné díky výlučnosti na obou dotyčných trasách, jí v roce 1992 umožnily financovat ztráty na 27 jiných trasách. Dodává, že podle dohod uzavřených s francouzským státem spočíval její úkol v tom, že převzala místo francouzského státu zajišťování

regionálního rozvoje v oblasti letecké dopravy. Následně bylo třeba jí k tomu dát nezbytné prostředky, tj. zisky dosahované na obou sporných trasách.

130 Žalobkyně konstatuje, že dokud bude tento úkol veřejné služby trvat, je francouzská vláda oprávněna odepřít konkurenčním leteckým společnostem přístup na tyto dvě ziskové trasy. Podle ní tento názor podporují rozsudky Soudního dvora ze dne 19. května 1993, Corbeau (C-320/91, Recueil, s. I-2533), a ze dne 27. dubna 1994, Almelo a další (C-393/92, Recueil, s. I-1477). Proto Komise tím, že rozhodla, že francouzská vláda neměla právo odepřít konkurentům žalobkyně přístup na dotyčné ziskové trasy, porušila čl. 90 odst. 2 Smlouvy.

131 Žalobkyně dodává, že je nesprávné tvrzení, že článek 4 nařízení převzal obsah čl. 90 odst. 2 Smlouvy, neboť čl. 90 odst. 2 Smlouvy má širší působnost než článek 4 nařízení. Je neslučitelné s hierarchií norem, aby sekundární právo dovolovalo stanovit meze pro trvalou výjimku obsaženou v určitém ustanovení Smlouvy. Ustanovení čl. 90 odst. 2 Smlouvy tedy umožňuje ospravedlnit omezení hospodářské soutěže a je použitelné v oblasti, na kterou se vztahuje článek 5 nařízení.

132 TAT se mýlí, když tvrdí, že výlučnost na dotyčných trasách není nezbytná k tomu, aby žalobkyně mohla zajišťovat finanční rovnováhu své sítě a vzít na sebe dotyčné povinnosti veřejné služby. Z rozsudků Soudního dvora ze dne 10. července 1984, Campus Oil (72/83, Recueil, s. 2727), a ze dne 25. července 1991, Komise v. Nizozemsko (C-353/89, Recueil, s. I-4069), dále vyplývá, že na základě poměrně specifických důvodů lze ospravedlnit omezení hospodářské soutěže. Těmito důvody jsou mimo jiné průhlednost, univerzální služba, jednotné stanovení tarifů a zájem Společenství. V projednávané věci všechny tyto podmínky dohoda z roku 1985 splňuje.

133 Komise má za to, že od přijetí nařízení č. 2408/92 již není namístě odvolávat se přímo na čl. 90 odst. 2 Smlouvy ohledně dodržení požadavků kladených na úkoly veřejné služby zajišťované podle platných právních předpisů. Rada totiž prostřednictvím článku 4 nařízení konkretizovala abstraktní ustanovení čl. 90 odst. 2 ve vztahu k službám letecké dopravy uvnitř Společenství, přičemž posoudila váhu jednotlivých dotčených zájmů. V rozsahu, v němž situace uvedená v čl. 90 odst. 2 Smlouvy byla Radou takto posouzena ve vztahu k odvětví letecké dopravy, je účel ustanovení čl. 90 odst. 2 Smlouvy již realizován a vyčerpán článkem 4 nařízení.

Závěry Soudu

134 Ustanovení čl. 90 odst. 2 Smlouvy vylučuje použití pravidel Smlouvy, pokud by jejich použití bránilo právně nebo fakticky plnění „zvláštních úkolů“, které byly svěřeny podniku „pověřenému poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu“.

135 Jelikož je čl. 90 odst. 2 ustanovením, které tímto způsobem povoluje za určitých okolností odchylku od pravidel Smlouvy, musí být vykládán restriktivně (rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1974, BRT, 127/73, Recueil, s. 313, bod 19) a jeho uplatňování není ponecháno volnému uvážení členského státu, který pověřil určitý podnik poskytováním služby obecného hospodářského zájmu (rozsudek

Soudního dvora ze dne 20. března 1985, *Itálie v. Komise*, 41/83, Recueil, s. 873, bod 30).

136 Z hlediska těchto zásad je nezbytné přezkoumat, zda je žalobkyně oprávněna dovolávat se čl. 90 odst. 2 Smlouvy v projednávané věci.

137 Žalobkyně je proti uplatnění článků 5 a 8 nařízení č. 2408/92, přijatého podle článku 84 Smlouvy, tak jak tyto články byly vyloženy výše.

138 Použití uvedených článků by však mohlo být vyloučeno, pouze pokud by „bránily“ plnění úkolů svěřených žalobkyni. Vzhledem k tomu, že tato podmínka musí být vykládána restriktivně, nestačí, aby tomuto plnění jen překáželo nebo je činilo obtížnějším. Krom toho bylo na žalobkyni, aby případné bránění v plnění svých úkolů prokázala (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 30. dubna 1974, *Sacchi*, 155/73, Recueil, s. 409, bod 15).

139 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že žalobkyně se omezuje na tvrzení, že organizace domácí letecké dopravy spočívá na systému křížových dotací mezi ziskovými linkami a nerentabilními linkami a že výlučnost, která jí byla udělena pro trasy Orly – Marseille a Orly – Toulouse, byla odůvodněna její povinností provozovat nerentabilní linky pravidelně a za tarify, které nejsou nedostupné, s cílem přispět k regionálnímu rozvoji. Žalobkyně nijak nevyčíslila pravděpodobnou ztrátu příjmů, k níž by došlo, jestliže by jiným leteckým dopravcům bylo umožněno s ní soutěžit na dotyčných trasách. Neprokázala ani to, že rozsah této ztráty příjmů bude takový, že bude nucena opustit některé trasy, které tvoří součást její sítě.

140 Systém domácí sítě letecké dopravy a systém vnitřních křížových dotací, na něž se žalobkyně odvolává, v každém případě nepředstavovaly účel samy o sobě, nýbrž se jednalo o prostředky zvolené francouzskými veřejnými orgány k dosažení rozvoje francouzských regionů. Žalobkyně netvrdila, tím méně prokázala, že po vstupu nařízení č. 2408/92 v platnost nebyl k dispozici žádný vhodný alternativní systém, který by byl s to zajišťovat regionální rozvoj, a zejména zabezpečovat financování ztrátových linek (viz též výše uvedené usnesení předsedy Soudního dvora ve věci *Francie v. Komise*, bod 35).

141 V důsledku toho žalobkyně neprokázala, že napadené rozhodnutí bude bránit právně nebo fakticky plnění zvláštního úkolu, který jí byl svěřen. Z toho vyplývá, že žalobní důvod vycházející z porušení čl. 90 odst. 2 Smlouvy rovněž nelze přijmout.

K žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení zásady proporcionality

Argumenty účastníků řízení

142 Žalobkyně poukazuje na to, že podle ustálené judikatury (rozsudky Soudního dvora ze dne 20. února 1979, *Buitoni*, 122/78, Recueil, s. 677, a ze dne 5. července 1977, *Bela-Mühle*, 114/76, Recueil, s. 1211) se zásady proporcionality, která spočívá v přezkoumání, zda napadené akty jsou jak nezbytné, tak vhodné z hlediska sledovaných cílů, mohou dovolávat právnické i fyzické osoby za účelem zpochybnění všech právních či správních aktů přijatých orgány Společenství. V projednávané věci bylo rozhodnutí francouzské vlády vypracovat nový zákon

o regionálním rozvoji, jakož i nový systém financování vnitrostátních ztrátových linek, a umožnit postupné otevření téhož vnitrostátního trhu hospodářské soutěži zcela přiměřené cíli liberalizovat letecké trasy. Naproti tomu rozhodnutí Komise nařídít otevření dotyčných ziskových linek hospodářské soutěži o několik měsíců dříve oproti časovému plánu stanovenému francouzskou vládou bylo nepřiměřené sledovanému cíli a nijak nepřihlédlo k zájmům žalobkyně, která potřebovala přechodnou dobu na přizpůsobení.

143 Komise tvrdí, že citovaná judikatura není v projednávaném případě relevantní, protože tato judikatura se týká řízení podle článku 177 Smlouvy, zatímco projednávaná věc se týká řízení podle článku 173 Smlouvy, a že své rozhodnutí přijala na základě nařízení, jehož protiprávnost by bylo možné namítat pouze v souladu s článkem 184 Smlouvy. Žalobkyně však nezpochybňuje nařízení samo, ale použití pravomocí svěřených Komisi tímto nařízením.

Závěry Soudu

144 Podle ustálené judikatury zásada proporcionality vyžaduje, aby akty orgánů Společenství nepřekračovaly meze toho, co je přiměřené a nezbytné k dosažení sledovaného cíle, přičemž se rozumí, že pokud se nabízí volba mezi několika vhodnými opatřeními, je třeba zvolit opatření nejméně omezující (viz např. rozsudky Soudního dvora ze dne 17. května 1984, Denkavit Nederland, 15/83, Recueil, s. 2171, bod 25, a ze dne 11. července 1989, Schröder, 265/87, Recueil, s. 2237, bod 21).

145 V projednávaném případě z přezkumu předchozích žalobních důvodů vyplývá, že Komise přijetím napadeného rozhodnutí správně použila články 8 a 5 nařízení č. 2408/92. Mimoto, legalita těchto ustanovení nebyla zpochybněna námitkou protiprávnosti vznesenou na základě článku 184 Smlouvy. V důsledku toho napadené rozhodnutí nelze kvalifikovat jako nadměrné opatření, tím spíše že článek 3 tohoto rozhodnutí dokonce poskytl Francouzské republice šestiměsíční lhůtu na přizpůsobení.

146 Z toho vyplývá, že žalobní důvod vycházející z porušení zásady proporcionality musí být rovněž zamítnut.

147 Vzhledem k tomu, že žádný ze žalobních důvodů předložených žalobkyní nebyl přijat, je třeba zamítnout žalobu jako neopodstatněnou.

K nákladům řízení

148 Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně jmenované uložit náhradu nákladů řízení, včetně nákladů řízení vynaložených vedlejší účastníci TAT a nákladů připadajících na řízení ve věci C-301/94, které se konalo před Soudním dvorem. Spojené království, vedlejší účastník, ponese vlastní náklady řízení v souladu s čl. 87 odst. 4 jednacího řádu.

¹⁴⁹ Žádosti, aby Komisi byla uložena náhrada veškerých nákladů řízení podle čl. 87 odst. 3 jednacího řádu, předložené žalobkyní poprvé na jednání, není důvodné vyhovět. Tato žádost totiž neobsahuje žádné upřesnění, pokud jde o existenci výjimečných důvodů nebo bezdůvodnou či zlovolnou povahu nákladů, které Komise údajně způsobila žalobkyni.

Z těchto důvodů

Soud (druhý rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
- 2) **Žalobkyni se ukládá náhrada nákladů řízení, včetně nákladů řízení ve věci C-301/94, které se konalo před Soudním dvorem, a nákladů řízení vynaložených vedlejší účastnicí TAT, avšak kromě nákladů vynaložených Spojeným královstvím jako vedlejším účastníkem, které ponese vlastní náklady řízení.**