URTEIL DES GERICHTSHOFS (Große Kammer)

24. April 2007 *

In der Rechtssache C-523/04

betreffend eine Vertragsverletzungsklage nach Art. 226 EG, eingereicht am 23. Dezember 2004,

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Huttunen und W. Wils als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Königreich der Niederlande, vertreten durch H. G. Sevenster und M. de Grave als Bevollmächtigte

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

Beklagter,

unterstützt durch:

Französische Republik, vertreten durch G. de Bergues und A. Hare als Bevollmächtigte,

Streithelferin,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Große Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten V. Skouris, der Kammerpräsidenten P. Jann, C. W. A. Timmermans, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász und J. Klučka sowie der Richter J. N. Cunha Rodrigues (Berichterstatter), K. Schiemann, J. Makarczyk, U. Lõhmus, E. Levits und A. Ó Caoimh,

Generalanwalt: P. Mengozzi,
Kanzler: R. Grass,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 16. November 2006

folgendes

Urteil

1 Mit ihrer Klage beantragt die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, festzustellen, dass das Königreich der Niederlande dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 5 EG-Vertrag (jetzt Art. 10 EG), Art. 52 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Art. 43 EG) sowie aus den Verordnungen (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. L 240, S. 15) und Nr. 2299/89 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (ABl. L 220, S. 1) in der durch die Verordnung (EWG) Nr. 3089/93 des Rates vom 29. Oktober 1993 (ABl. L 278, S. 1) geänderten Fassung verstoßen hat, dass es mit den Vereinigten Staaten von Amerika völkerrechtliche Verpflichtungen eingegangen ist oder trotz der Revision des am 3. April 1957 zwischen dem Königreich der Niederlande und den Vereinigten Staaten geschlossenen Abkommens über den Luftverkehr (*Tractatenblad* 1957, Nr. 53, im Folgenden: Abkommen von 1957) aufrechterhalten hat,

— die die Flugpreise der von den Vereinigten Staaten bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf Strecken in der Gemeinschaft betreffen,

— die in niederländischem Gebiet angebotene oder verwendete computergesteuerte Buchungssysteme (im Folgenden: CRS) betreffen,

— mit denen den Vereinigten Staaten das Recht eingeräumt wird, die Verkehrsrechte zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn die vom Königreich der Niederlande bezeichneten Luftfahrtunternehmen nicht in dessen Eigentum oder im Eigentum niederländischer Staatsangehöriger stehen.

2 Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 6. Juni 2005 ist die Französische Republik als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge des Königreichs der Niederlande zugelassen worden.

Rechtlicher Rahmen

3 Art. 1 der Verordnung Nr. 2299/89 sieht vor:

„Diese Verordnung gilt für [CRS], sofern diese im Gebiet der Gemeinschaften zur

Benutzung angeboten und/oder benutzt werden, für den Vertrieb und Verkauf von Luftverkehrsprodukten; sie gilt ungeachtet

— des Status oder der Staatsangehörigkeit des Systemverkäufers,

— der benutzten Informationsquelle oder des Standorts der entsprechenden zentralen Datenverarbeitungsanlage,

— des Standorts des betreffenden Luftverkehrsprodukts."

4 Dagegen bestimmt Art. 7 Abs. 1 und 2 der Verordnung:

„(1) Die in den Artikeln 3 bis 6 enthaltenen Verpflichtungen eines Systemverkäufers gelten nicht gegenüber einem Mutterluftfahrtunternehmen eines Drittlandes, soweit dessen [CRS] dieser Verordnung nicht entspricht oder Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht eine Behandlung, wie in dieser Verordnung vorgesehen, gewährleistet.

(2) Die in Artikel 8 enthaltenen Verpflichtungen von Mutterluftfahrtunternehmen und teilnehmenden Luftfahrtunternehmen gelten nicht gegenüber einem von Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes kontrollierten [CRS], soweit ein Mutter- oder teilnehmendes Luftfahrtunternehmen in dem betreffenden Land nicht eine gleichwertige Behandlung erfährt, wie sie in dieser Verordnung und in der Verordnung (EWG) Nr. 2672/88 der Kommission vorgesehen ist."

5 Nach ihrem Art. 1 Abs. 1 regelt die Verordnung Nr. 2409/92 Kriterien und Verfahren für die Aufstellung von Flugpreisen und Luftfrachtraten für Beförderungen im Flugverkehr ausschließlich innerhalb der Gemeinschaft.

6 Art. 1 Abs. 2 und 3 lautet wie folgt:

„(2) Unbeschadet des Absatzes 3 findet diese Verordnung keine Anwendung auf

a) Flugpreise und Luftfrachtraten der Luftfahrtunternehmen, die keine Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind;

b) Flugpreise und Luftfrachtraten, die im Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs ... im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen festgesetzt werden.

(3) Nur Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft dürfen neuartige Leistungen oder Flugpreise, die niedriger als die für identische Leistungen sind, anbieten."

7 Art. 12 der Verordnung Nr. 2409/92 sieht vor:

„Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1993 in Kraft."

Vorgeschichte des Rechtsstreits

Das Abkommen von 1957

8 Am 3. April 1957 schlossen das Königreich der Niederlande und die Vereinigten Staaten das Abkommen von 1957.

9 Dieses Abkommen wurde durch ein Protokoll vom 31. März 1978 (*Tractatenblad* 1978, Nr. 55, im Folgenden: Protokoll von 1978) ergänzt und durch einen Notenaustausch vom 13. Oktober und 22. Dezember 1987 (*Tractatenblad* 1988, Nr. 12), vom 29. Januar und 13. März 1992 (*Tractatenblad* 1992, Nr. 63) und vom 14. Oktober 1992 (*Tractatenblad* 1992, Nr. 177, im Folgenden: Notenaustausch vom Oktober 1992) geändert.

10 Das Protokoll von 1978 wurde durch ein Protokoll vom 11. Juni 1986 (*Tractatenblad* 1986, Nr. 88) sowie durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 geändert.

11 Durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 wurden verschiedene Bestimmungen des Abkommens von 1957, u. a. Art. 1 (Begriffsbestimmungen), Art. 2 (Zuweisung von Rechten), Art. 3 (Bezeichnung), Art. 4 (Eigentum an den und Kontrolle über die Luftfahrtunternehmen), Art. 6 (Sicherheit), Art. 7 (Zölle und Benutzungsgebühren), Art. 8 (Lauterer Wettbewerb), Art. 13 (Streitbeilegung) und Art. 16 (Kündigung) sowie dessen Anhang mit einer Übersicht der Flugstrecken geändert. Außerdem wurde das Protokoll von 1978 mehrfach geändert.

12 Dagegen wurden die Bestimmungen des Abkommens von 1957 über die Flugpreise und die CRS durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 nicht geändert.

13 Dieser Notenaustausch sah vor, dass er vom Tag seines Abschlusses an, d. h. dem 14. Oktober 1992, vorläufig anwendbar war. Nachdem das niederländische Parlament diesen Notenaustausch am 26. April 1993 ratifiziert hatte, trat er am 11. Mai 1993 in Kraft (vgl. *Tractatenblad* 1993, Nrn. 84 und 85).

Die „Open skies"-Rechtssachen und ihre Folgen

14 Vor der Einleitung des vorliegenden Verfahrens gegen das Königreich der Niederlande hatte die Kommission Vertragsverletzungsverfahren gegen acht andere Mitgliedstaaten angestrengt, die mit den Vereinigten Staaten Abkommen über den Luftverkehr geschlossen hatten.

15 Die Kommission richtete zwischen Juni 1995 und Mai 1996 Mahnschreiben und zwischen März und April 1998 mit Gründen versehene Stellungnahmen an diese Mitgliedstaaten und erhob am 18. Dezember 1998 Klage gegen sie. Das Königreich der Niederlande trat allen Verfahren als Streithelfer der beklagten Staaten bei. Der Gerichtshof entschied über diese Rechtssachen (sogenannte „Open skies"-Rechtssachen) mit den Urteilen vom 5. November 2002, Kommission/Vereinigtes Königreich (C-466/98, Slg. 2002, I-9427), Kommission/Dänemark (C-467/98, Slg. 2002, I-9519), Kommission/Schweden (C-468/98, Slg. 2002, I-9575), Kommission/Finnland (C-469/98, Slg. 2002, I-9627), Kommission/Belgien (C-471/98, Slg. 2002, I-9681), Kommission/Luxemburg (C-472/98, Slg. 2002, I-9741), Kommission/Österreich (C-475/98, Slg. 2002, I-9797) und Kommission/Deutschland (C-476/98, Slg. 2002, I-9855).

16 In den letzten sieben Urteilen (die Klage gegen das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland betraf eine andere Sachlage) stellte der Gerichtshof fest, dass der jeweilige beklagte Mitgliedstaat dadurch gegen seine Verpflichtungen

aus den Art. 5 und 52 EG-Vertrag sowie der Verordnung Nr. 2409/92 und der Verordnung Nr. 2299/89 in der durch die Verordnung Nr. 3089/93 geänderten Fassung verstoßen hat, dass er durch Vereinbarung mit den Vereinigten Staaten völkerrechtliche Verpflichtungen eingegangen ist oder trotz der Neuverhandlung der bestehenden Abkommen aufrechterhalten hat, die die Flugpreise der von den Vereinigten Staaten bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf Strecken in der Gemeinschaft und die in dem betreffenden Mitgliedstaat zur Benutzung angebotenen oder benutzten CRS betreffen und mit denen den Vereinigten Staaten das Recht eingeräumt wird, die Verkehrsrechte zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn die von dem Mitgliedstaat bezeichneten Luftfahrtunternehmen nicht in dessen Eigentum oder im Eigentum seiner Staatsangehörigen stehen.

17 Infolge dieser Urteile forderte die Kommission das Königreich der Niederlande mit Schreiben vom 25. November 2002, 30. Juli 2004 und 10. März 2005 auf, die bilateralen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten nicht fortzusetzen und das Abkommen von 1957 zu kündigen.

Vorverfahren und Klage

18 In Bezug auf den Notenaustausch vom Oktober 1992 übersandte die Kommission dem Königreich der Niederlande am 19. Januar 1999 ein Mahnschreiben, auf das dieses mit Schreiben vom 1. Juni 1999 antwortete.

19 Am 24. Oktober 2000 richtete die Kommission eine mit Gründen versehene Stellungnahme an das Königreich der Niederlande und forderte es auf, die Maßnahmen zu treffen, die erforderlich seien, um der Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten nach ihrer Zustellung nachzukommen. Das Königreich der Niederlande antwortete mit Schreiben vom 23. Februar 2001 auf die mit Gründen versehene Stellungnahme.

20 Am 23. Dezember 2004 hat die Kommission die vorliegende Klage erhoben.

Zur Einrede der Unzulässigkeit wegen übermäßig langer Dauer des Vorverfahrens

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

21 Das Königreich der Niederlande weist auf die sehr lange Dauer des Vorverfahrens im vorliegenden Fall hin. Die Kommission habe zwischen dem Notenaustausch vom Oktober 1992 und der Übersendung des Mahnschreibens (Januar 1999) mehr als sechs Jahre und zwischen der Übersendung der mit Gründen versehenen Stellungnahme (Oktober 2000) und der Einreichung der vorliegenden Klage (Dezember 2004) mehr als vier Jahre verstreichen lassen. Dadurch habe die Kommission das Königreich der Niederlande in eine so nachteilige Lage gebracht, dass sie das Recht verloren habe, es in der vorliegenden Rechtssache beim Gerichtshof zu verklagen.

22 Obwohl die Kommission 1995 in den „Open skies"-Rechtssachen Vertragsverletzungsverfahren gegen acht andere Mitgliedstaaten eingeleitet habe, habe sie damals den Notenaustausch vom Oktober 1992 nicht in Frage gestellt. Indem die Kommission mehr als sechs Jahre zugewartet habe, bevor sie ein Mahnschreiben an das Königreich der Niederlande gerichtet habe, habe sie bei diesem ein berechtigtes Vertrauen entstehen lassen, dass keine Verletzung der Gemeinschaftsvorschriften vorliege.

23 Die Kommission sei der Verpflichtung zur Einhaltung einer angemessenen Frist, die Teil des Grundsatzes der ordnungsgemäßen Verwaltung sei und sich aus dem Grundsatz der Rechtssicherheit ableite, nicht nachgekommen.

24 Das Königreich der Niederlande, insoweit unterstützt von der französischen Regierung, ist der Auffassung, dass das Abkommen von 1957 in seiner geänderten Fassung den betroffenen Unternehmen, die daraus einen Zugang zum amerikanischen Markt herleiteten, Rechtssicherheit gebe. Inzwischen habe die Kommission die Allianz der Gesellschaften KLM Royal Dutch Airlines (im Folgenden: KLM) und Northwest Airlines genehmigt. Die Vereinigten Staaten seien der Ansicht, dass die in dem Abkommen enthaltenen Verpflichtungen Bedingung für die Gewährung der für diese Allianz erforderlichen „kartellrechtlichen Immunität" seien. Die Kündigung des Abkommens von 1957 würde alsbald zum Entzug dieser „kartellrechtlichen Immunität" durch die amerikanischen Behörden führen und die Erteilung einer derartigen Immunität im Hinblick auf die Zusammenarbeit von KLM und Air France (die bereits von der Kommission genehmigt sei) illusorisch machen. Der Schaden aufgrund des Entzugs der „kartellrechtlichen Immunität" würde sich auf mehrere Millionen Euro belaufen.

25 Die Kommission erwidert, dass sie nach ständiger Rechtsprechung in Verfahren nach Art. 226 EG nicht zur Einhaltung bestimmter Fristen gezwungen sei.

26 Im Übrigen sei das Königreich der Niederlande nicht dadurch benachteiligt worden, dass die Kommission das Vertragsverletzungsverfahren gegen es später als gegen die acht anderen Mitgliedstaaten eingeleitet habe. Ganz im Gegenteil habe das Königreich der Niederlande gegenüber den acht anderen Mitgliedstaaten den Vorteil gehabt, über eine zusätzliche Frist zu verfügen, um durch Kündigung des Notenaustauschs vom Oktober 1992 einer Klage zu entgehen.

Würdigung durch den Gerichtshof

27 Zwar kann in bestimmten Fällen eine überlange Dauer des in Art. 226 EG vorgesehenen Vorverfahrens es dem betroffenen Staat erschweren, die Argumente der Kommission zu widerlegen, und somit seine Verteidigungsrechte beeinträchtigen. Im vorliegenden Fall hat die niederländische Regierung jedoch nicht nachgewiesen, dass die ungewöhnlich lange Dauer des Verfahrens Auswirkungen auf die Gestaltung ihrer Verteidigung gehabt hätte (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 16. Mai 1991, Kommission/Niederlande, C-96/89, Slg. 1991, I-2461, Randnrn. 15 und 16, und Kommission/Österreich, Randnr. 36).

28 Außerdem ist hervorzuheben, dass das Vertragsverletzungsverfahren von der objektiven Feststellung eines Verstoßes eines Mitgliedstaats gegen seine Verpflichtungen aus dem Gemeinschaftsrecht abhängt und sich ein Mitgliedstaat in einem Fall wie dem vorliegenden nicht auf den Grundsatz des Vertrauensschutzes berufen kann, um die objektive Feststellung eines Verstoßes gegen seine Verpflichtungen aus dem EG-Vertrag oder einem sekundären Rechtsakt zu verhindern, denn die Zulassung einer solchen Rechtfertigung widerspräche dem Zweck des Verfahrens nach Art. 226 EG (vgl. in diesem Sinne Urteil Kommission/Österreich, Randnr. 38).

29 Der Umstand, dass die Kündigung des Abkommens von 1957 zum Entzug der „kartellrechtlichen Immunität" durch die amerikanischen Behörden führen könnte, und die sich daraus ergebenden eventuellen Schäden haben keine Auswirkung auf die Zulässigkeit der vorliegenden Klage. Diese auf Art. 226 EG gestützte Klage bezweckt nämlich ausschließlich die Feststellung eines Verstoßes gegen das Gemeinschaftsrecht, der sich aus den vom Königreich der Niederlande und den Vereinigten Staaten eingegangenen Verpflichtungen ergibt.

30 Daher ist diese Einrede zurückzuweisen.

Zum Vorbringen hinsichtlich der Entwicklungen, die nach der mit Gründen versehenen Stellungnahme eingetreten sind

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

31 Das Königreich der Niederlande macht, unterstützt durch die französische Regierung, geltend, dass die Kommission die Klage erhoben habe, ohne dabei den Entwicklungen hinreichend Rechnung getragen zu haben, die nach der mit Gründen versehenen Stellungnahme eingetreten seien. Nach der Verkündung der Urteile in den „Open skies"-Rechtssachen habe der Rat der Europäischen Union der Kommission am 5. Juni 2003 für den Abschluss von Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten und anderen Drittstaaten zwei Verhandlungsmandate erteilt, die von der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten (ABl. L 157, S. 7) flankiert worden seien. Die Kommission habe die Mitgliedstaaten mehrfach ersucht, von bilateralen Verhandlungen über den Luftverkehr abzusehen, um die laufenden Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene nicht zu gefährden.

32 Gäbe der Gerichtshof der Klage statt, müsste das Königreich der Niederlande die für gemeinschaftsrechtswidrig befundenen Bestimmungen rückgängig machen. Es

geriete dadurch in eine unmögliche Lage. Da das Königreich der Niederlande eine solche Rückgängigmachung mit den Vereinigten Staaten aushandeln müsste, griffe es in die laufenden Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene ein.

33 Unterstützt durch die französische Regierung vertritt das Königreich der Niederlande die Ansicht, dass die Kommission im vorliegenden Verfahren weder den beiden Verhandlungsmandaten, die der Rat ihr im Juni 2003 erteilt habe, noch der Verordnung Nr. 847/2004 Rechnung getragen habe. Daher habe es keine Bewertung des erheblichen Schadens gegeben, den eine Kündigung der bilateralen Luftverkehrsabkommen den Luftfahrtunternehmen zufügen könne.

34 Der Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit zwischen den Gemeinschaftsorganen und den Mitgliedstaaten nach Art. 5 EG-Vertrag gelte wechselseitig, so dass auch die Kommission verpflichtet sei, bei der Wahrung der Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts mitzuwirken. Von einer loyalen Zusammenarbeit könne keine Rede sein, wenn die Kommission das Königreich der Niederlande tatsächlich daran hindere, seinen gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen nachzukommen. Die Kommission habe gegen Art. 5 EG-Vertrag verstoßen, indem sie die vorliegende Klage erhoben habe, obwohl die Mitgliedstaaten und der Rat ihr die Mittel an die Hand gegeben hätten, die erforderlich seien, um den transatlantischen Luftverkehr mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang zu bringen.

35 Die Kündigung des Abkommens von 1957 würde zu einem Rechtsvakuum führen, das den Interessen des Königreichs der Niederlande sowie denen der übrigen Mitgliedstaaten schaden würde. Auch wenn Flüge auf der Grundlage des Comity-

Grundsatzes möglich blieben, wie die Kommission meine, könne dieser Grundsatz den Gemeinschaftsunternehmen nicht mehr die rechtliche und wirtschaftliche Sicherheit bieten, die durch die Existenz eines Abkommens wie des in Rede stehenden garantiert werde. Die Zulassung ihrer Luftfahrtprogramme müsste jede Saison erneuert werden und wäre ungewiss. Die Genehmigung oder die Ablehnung ihrer Betriebsbedingungen würde zu einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand führen und die Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft dem Risiko aussetzen, dass die Behörden der Vereinigten Staaten bestimmte Flüge ablehnten.

36 Die Kommission entgegnet, dass sie das Königreich der Niederlande mit Schreiben vom 25. November 2002, 30. Juli 2004 und 10. März 2005 aufgefordert habe, nicht in Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten einzutreten, sondern die im Abkommen von 1957 vorgesehenen Kündigungsklauseln anzuwenden. Dies brächte das Königreich der Niederlande nicht in eine unhaltbare Lage.

37 Im Übrigen sei die Befürchtung, dass die Kündigung des fraglichen Abkommens zu einem Rechtsvakuum führe, unbegründet. Falls ein neues Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten nicht zustande komme, blieben die Flüge auf der Grundlage des Comity-Grundsatzes möglich.

Würdigung durch den Gerichtshof

38 Neben den in Randnr. 29 des vorliegenden Urteils angeführten Erwägungen ist daran zu erinnern, dass die Kommission für die Anwendung von Art. 226 EG keine

bestimmte Frist einhalten muss. Im vorliegenden Fall hat die Kommission erklärt, dass sie beschlossen habe, vor Einreichung dieser Klage die „Open skies"-Urteile, die der Gerichtshof 2002 erlassen habe, und die Reaktion der niederländischen Regierung hierauf abzuwarten. Damit hat die Kommission ihr Ermessen, über das sie nach Art. 226 EG verfügt, nicht entgegen dem EG-Vertrag ausgeübt.

39 Nach ständiger Rechtsprechung ist das Vorliegen einer Vertragsverletzung anhand der Lage zu beurteilen, in der sich der Mitgliedstaat bei Ablauf der Frist befand, die in der mit Gründen versehenen Stellungnahme gesetzt wurde, und später eingetretene Veränderungen können vom Gerichtshof nicht berücksichtigt werden (vgl. u. a. Urteil vom 14. Juli 2005, Kommission/Deutschland, C-433/03, Slg. 2005, I-6985, Randnr. 32 und die dort angeführte Rechtsprechung).

40 Im vorliegenden Fall lief die in der mit Gründen versehenen Stellungnahme gesetzte Frist am 24. Dezember 2000 ab, so dass sich die vom Königreich der Niederlande geltend gemachten Entwicklungen nicht auf diesen Rechtsstreit auswirken.

41 Daher ist dieses Argument zurückzuweisen.

Zur Begründetheit

Zur Notwendigkeit einer Entscheidung über das Bestehen eines neuen Abkommens als Folge der durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 vorgenommenen Änderungen

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

42 Nach Auffassung der Kommission haben die durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 erfolgten Änderungen die Natur des Abkommens von 1957 grundlegend geändert, indem sie es zu einem völlig neuen Abkommen vom Typ eines „Open skies"-Abkommens umgestaltet hätten, d. h. zu einem Abkommen, das mehrere von der Regierung der Vereinigten Staaten festgelegte Kriterien wie den freien Zugang zu allen Routen, die Gewährung unbegrenzter Linien- und Verkehrsrechte, die Preisfestlegung nach einem sogenannten System „der doppelten Missbilligung" für Luftverkehrsstrecken zwischen den Vertragsparteien und die Möglichkeit eines „code sharing" zu erfüllen habe. Diese Änderungen hätten einen Rahmen für eine engere Zusammenarbeit zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich der Niederlande geschaffen, aus dem sich für dieses neue, bedeutende völkerrechtliche Verpflichtungen ergäben. Die Änderungen belegten, dass das gesamte Abkommen von 1957 revidiert worden sei. In einem solchen Fall dürften die Mitgliedstaaten nicht nur keine neuen völkerrechtlichen Verpflichtungen eingehen, sondern auch keine völkerrechtlichen Verpflichtungen aufrechterhalten, wenn diese gegen das Gemeinschaftsrecht verstießen.

43 Das Königreich der Niederlande bestreitet, dass der Notenaustausch vom Oktober 1992 ein neues Abkommen darstelle. Das Abkommen von 1957 sei als solches

bestehen geblieben. Die ihm hinzugefügten Klauseln konsolidierten bereits im ursprünglichen Abkommen vorhandene Elemente. Die Anpassungen vom Oktober 1992 seien das Ergebnis der viele Jahre zuvor zugunsten der Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsstaaten begonnenen Liberalisierung. Das Abkommen von 1957 habe bereits vor 1992 die wesentlichen Elemente eines „Open skies"-Abkommens enthalten, so dass der Notenaustausch vom Oktober 1992 es nicht in ein neues Abkommen dieses Typs umgestaltet habe.

44 Da das Abkommen von 1957 vor dem 1. Januar 1958 geschlossen worden sei, werde es von Art. 307 Abs. 1 EG erfasst, wonach der EG-Vertrag die Verpflichtung des betreffenden Mitgliedstaats, die Rechte von Drittstaaten aus einer vor dem Inkrafttreten des EWG-Vertrags geschlossenen Übereinkunft zu beachten, unberührt lasse. Dies gelte auch für späteres Sekundärrecht: Die bloße Existenz dieses Rechts habe nicht zur Folge, dass ein Mitgliedstaat verpflichtet sei, die gegenüber einem Drittstaat eingegangenen Verpflichtungen zu kündigen.

Würdigung durch den Gerichtshof

45 Festzustellen ist, dass das Abkommen von 1957 ursprünglich keine Bestimmung über die CRS enthielt. Durch den Notenaustausch vom 29. Januar und 13. März 1992 wurde in dieses Abkommen ein Anhang über die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und des Wettbewerbs im Rahmen der CRS aufgenommen. Dieser wurde durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 nicht geändert.

46 Auch die Bestimmungen des Abkommens von 1957, die die Flugpreise betreffen, d. h. Art. 11 des Abkommens, sind Ergebnis des Notenaustauschs vom 29. Januar und 13. März 1992; der Notenaustausch vom Oktober 1992 enthält keine diesbezüglichen Bestimmungen.

47 Auch die Kommission räumt in ihrer Klageschrift ein, dass der Notenaustausch vom Oktober 1992 die Bestimmungen über die CRS und die Flugpreise, die im Abkommen von 1957 in seiner vor Oktober 1992 geänderten Fassung enthalten seien, unverändert gelassen habe.

48 Wie der Generalanwalt in Nr. 136 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, bringt der Notenaustausch vom Oktober 1992 im Übrigen den Willen der Vertragsparteien zum Ausdruck, das Abkommen von 1957 nicht etwa zu ersetzen, sondern nur einige – wenn auch erhebliche – Bestimmungen zu ändern.

49 Aus den Akten ergibt sich, dass die in Randnr. 11 des vorliegenden Urteils geschilderten, im Oktober 1992 erfolgten Änderungen des Abkommens von 1957 zu einer vollständigen Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich der Niederlande führten, da freier Zugang zu allen Routen zwischen allen in diesen beiden Staaten gelegenen Punkten gewährt wurde, ohne Beschränkung von Kapazität und Frequenz, ohne Einschränkungen in Bezug auf dazwischen liegende sowie auf davor oder dahinter liegende Punkte („behind, between and beyond rights") und mit allen gewünschten Kombinationen von Maschinen („change of gauge"). Diese völlige Freiheit wurde durch Vorschriften über die Möglichkeiten der betroffenen Luftfahrtunternehmen, Vereinbarungen über die Teilung von Codes („code sharing") zu treffen, und durch Vorschriften über die Förderung des Wettbewerbs vervollständigt.

50 Daraus folgt, dass die Änderungen, die im Oktober 1992 am Abkommen von 1957 vorgenommen wurden, den Rahmen für eine eingehendere Zusammenarbeit zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich der Niederlande geschaffen haben, aus dem sich für dieses neue, bedeutende völkerrechtliche Verpflichtungen ergeben.

51 Außerdem belegen die Änderungen vom Oktober 1992, dass das gesamte Abkommen von 1957 einer Revision unterzogen wurde. Auch wenn dabei einzelne Bestimmungen dieses Abkommens nicht förmlich geändert wurden oder nur marginale redaktionelle Änderungen erfahren haben, sind die sich aus ihnen ergebenden Verpflichtungen bei dieser Revision nichtsdestoweniger bestätigt worden. In einem solchen Fall dürfen die Mitgliedstaaten aber nicht nur keine neuen völkerrechtlichen Verpflichtungen eingehen, sondern auch keine völkerrechtlichen Verpflichtungen aufrechterhalten, wenn diese gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen.

52 Im Übrigen steht fest, dass die Änderungen, die im Oktober 1992 am Abkommen von 1957 insgesamt vorgenommen wurden, die Tragweite einiger der Bestimmungen berühren, die nicht förmlich oder nur leicht geändert wurden.

53 Daher sind alle mit der Klage beanstandeten völkerrechtlichen Verpflichtungen im Hinblick auf die von der Kommission zur Begründung dieser Klage angeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zu beurteilen (vgl. in diesem Sinne Urteile Kommission/Dänemark, Randnrn. 36 bis 42, Kommission/Schweden, Randnrn. 34 bis 40, Kommission/Finnland, Randnrn. 36 bis 42, Kommission/Belgien, Randnrn. 47 bis 53, Kommission/Luxemburg, Randnrn. 42 bis 48, und Kommission/Österreich, Randnrn. 46 bis 52).

54 Daraus folgt, dass das Vorbringen der niederländischen Regierung zu Art. 307 Abs. 1 EG nicht begründet ist.

Zur Vertragsverletzung wegen Verstoßes gegen die Außenkompetenz der Gemeinschaft

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

55 Die Kommission ist der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten in den Bereichen, in denen die Gemeinschaft zur Verwirklichung einer vom EG-Vertrag vorgesehenen gemeinsamen Politik Vorschriften erlassen habe, die in irgendeiner Form gemeinsame Rechtsnormen vorsähen, weder einzeln noch gemeinsam berechtigt seien, gegenüber Drittstaaten Verpflichtungen einzugehen, die diese Normen beeinträchtigten oder deren Tragweite änderten. In diesem Zusammenhang wirft die Kommission dem Königreich der Niederlande vor, die ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft durch diejenigen Verpflichtungen gegenüber den Vereinigten Staaten verletzt zu haben, die die Flugpreise der von den Vereinigten Staaten bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf Strecken in der Gemeinschaft und die in den Niederlanden zur Benutzung angebotenen oder benutzten CRS beträfen.

56 Hinsichtlich der Flugpreise macht die Kommission in ihrer Klageschrift geltend, dass das Königreich der Niederlande seit dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 2409/92 allein keine völkerrechtlichen Verpflichtungen in Bezug auf die von Luftfahrtunternehmen von Drittländern auf innergemeinschaftlichen Strecken angewandten Flugpreise mehr habe vereinbaren oder aufrechterhalten dürfen. Art. 11 des Abkommens von 1957 in der durch den Notenaustausch vom 29. Januar und 13. März 1992 und durch Art. 6 des Protokolls von 1978 geänderten Fassung enthalte jedoch eine solche Verpflichtung. Außerdem habe das Königreich der Niederlande beim Abschluss des Notenaustauschs vom Oktober 1992 diese Klausel aufrechterhalten. Demnach habe dieser Mitgliedstaat die der Gemeinschaft in Art. 1 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2409/92 verliehene ausschließliche Außenkompetenz verletzt.

57 In Bezug auf die CRS trägt die Kommission vor, dass das Königreich der Niederlande bei der Revision des Abkommens von 1957 im Oktober 1992 den Anhang des Abkommens über die Grundsätze für CRS aufrechterhalten habe. Damit habe das Königreich der Niederlande gegen die ausschließliche Außenkompetenz verstoßen, die der Gemeinschaft nach der Verordnung Nr. 2299/89 zukomme.

58 Das Königreich der Niederlande macht geltend, dass die Kompetenz zum Abschluss bilateraler Abkommen beim gegenwärtigen Rechtszustand so lange bei den Mitgliedstaaten verbleibe, bis die Kommission ein konkretes Mandat erhalte. Anders verhalte es sich nur, wenn gemeinsame Regeln durch bilaterale Verpflichtungen eines Mitgliedstaats berührt werden könnten, was vorliegend nicht der Fall sei.

59 Selbst wenn sich die Gemeinschaft auf eine ausschließliche Außenkompetenz aufgrund des Erlasses einer innergemeinschaftlichen Regelung berufen könnte, bestünde eine solche Kompetenz erst mit dem Inkrafttreten dieser Regelung. Da die Verordnung Nr. 2409/92 am 1. Januar 1993 in Kraft getreten sei, habe sie das Königreich der Niederlande im Oktober 1992 nicht betroffen.

60 In ihrer Erwiderung führt die Kommission das Urteil vom 18. Dezember 1997, Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Slg. 1997, I-7411, Randnr. 45), analog an, in dem der Gerichtshof festgestellt habe, dass die Mitgliedstaaten während der Frist für die Umsetzung einer Richtlinie keine Vorschriften erlassen dürften, die geeignet seien, die Erreichung des in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Zieles ernstlich in Frage zu stellen. In diesem Zusammenhang verweist die Kommission darauf, dass das niederländische Parlament den Notenaustausch vom Oktober 1992 am 26. April 1993, d. h. nach dem 1. Januar 1993, dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung Nr. 2409/92, ratifiziert habe.

61 Hierauf entgegnet das Königreich der Niederlande, insoweit unterstützt durch die französische Regierung, dass das Argument, die ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft entstehe mit dem Erlass der Verordnung Nr. 2409/92 und nicht erst durch deren Inkrafttreten, wenn es erstmals, wie hier von der Kommission, in der Erwiderung vorgebracht werde, ein neues Vorbringen sei, das den Streitgegenstand ändere und das nach Art. 42 § 2 der Verfahrensordnung verboten sei. Das genannte Urteil Inter-Environnement Wallonie sei jedenfalls im vorliegenden Fall nicht einschlägig, weil die vorliegende Rechtssache eine Verordnung und keine Richtlinie betreffe und weil keine einzige Bestimmung des Abkommens von 1957 geeignet sei, die Erreichung des in der Verordnung Nr. 2409/92 vorgeschriebenen Zieles ernstlich in Frage zu stellen. Schließlich sei die Ratifizierung des Notenaustauschs vom Oktober 1992 durch das niederländische Parlament ohne Bedeutung, da dieser Notenaustausch bereits seit dem 14. Oktober 1992 angewandt worden sei.

Würdigung durch den Gerichtshof

62 Was, erstens, die Flugpreise betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung Nr. 2409/92 nach ihrem Art. 1 Abs. 2 Buchst. a auf Flugpreise und Luftfrachtraten der Luftfahrtunternehmen, die keine Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind, keine Anwendung findet, allerdings „unbeschadet des Absatzes 3" dieses Artikels. Nach Art. 1 Abs. 3 dürfen nur Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft neuartige Leistungen oder Flugpreise anbieten, die niedriger als die für identische Leistungen sind.

63 Aus diesen Vorschriften zusammen ergibt sich, dass die Verordnung Nr. 2409/92 den in der Gemeinschaft tätigen Luftfahrtunternehmen von Drittstaaten mittelbar, aber mit Bestimmtheit verbietet, neuartige Leistungen oder Flugpreise anzubieten, die niedriger als die für identische Leistungen sind. Damit hat der Gemeinschaftsgesetzgeber die Preisgestaltungsfreiheit dieser Luftfahrtunternehmen beschränkt, wenn sie Strecken in der Gemeinschaft bedienen. Die Gemeinschaft hat daher in dem in Art. 1 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2409/92 festgelegten Rahmen die ausschließliche Zuständigkeit erworben, durch Vereinbarung mit Drittstaaten Verpflichtungen einzugehen, die sich auf diese Beschränkung der Preisgestaltungsfreiheit der Luftfahrtunternehmen, die keine Unternehmen der Gemeinschaft sind, beziehen.

64 Daraus folgt, dass das Königreich der Niederlande seit dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 2409/92 allein keine völkerrechtlichen Verpflichtungen in Bezug auf die von Luftfahrtunternehmen von Drittstaaten auf innergemeinschaftlichen Strecken angewandten Flugpreise mehr vereinbaren oder trotz der Revision des Abkommens von 1957 aufrechterhalten durfte.

65 Eine derartige Verpflichtung ergibt sich aber aus Art. 11 des Abkommens von 1957 in der durch den Notenaustausch vom 29. Januar und 13. März 1992 und durch Art. 6 des Protokolls von 1978 geänderten Fassung. Das Königreich der Niederlande hat diese Verpflichtung trotz der Revision des Abkommens von 1957, die zu dem Notenaustausch vom Oktober 1992 führte, aufrechterhalten. Damit hat das Königreich der Niederlande die sich aus Art. 1 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2409/92 ergebende ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft verletzt (vgl. in diesem Sinne Urteile Kommission/Dänemark, Randnrn. 97 bis 100, Kommission/Schweden, Randnrn. 93 bis 96, Kommission/Finnland, Randnrn. 98 bis 101, Kommission/Belgien, Randnrn. 110 bis 113, Kommission/Luxemburg, Randnrn. 103 bis 106, Kommission/Österreich, Randnrn. 112 bis 115, und Kommission/Deutschland, Randnrn. 123 bis 126).

66 Dieses Ergebnis kann nicht durch das Argument der niederländischen Regierung in Frage gestellt werden, dass der Notenaustausch vom Oktober 1992 vor dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 2409/92 erfolgt sei. Wie der Generalanwalt in den Nrn. 153 bis 158 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, war das Abkommen, auch wenn der Notenaustausch vorläufig ab Oktober 1992 anwendbar gewesen sein sollte, zwischen dem Königreich der Niederlande und den Vereinigten Staaten erst nach seiner Ratifikation durch das niederländische Parlament am 26. April 1993 endgültig geschlossen. Dies war jedoch nach dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 2409/92.

67 Was, zweitens, die CRS angeht, so beantragt die Kommission die Feststellung, dass das Königreich der Niederlande gegen seine Verpflichtungen aus der Verordnung Nr. 2299/89 in der durch die Verordnung Nr. 3089/93 geänderten Fassung verstoßen habe.

68 Die Verordnung Nr. 3089/93 wurde am 29. Oktober 1993 erlassen und trat nach ihrem Art. 2 Abs. 1 am 11. Dezember 1993 in Kraft.

69 Unabhängig davon, ob auf den Erlass oder das Inkrafttreten der Verordnung abgestellt wird, erfolgte beides nach der Ratifizierung des Notenaustauschs vom Oktober 1992. Daher konnte sich die von der Kommission geltend gemachte ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft nicht aus der Verordnung Nr. 3089/93 ergeben.

70 Folglich ist die Rüge hinsichtlich der CRS allein anhand der Verordnung Nr. 2299/89 ohne Berücksichtigung der Verordnung Nr. 3089/93 zu prüfen.

71 Aus den Art. 1 und 7 der Verordnung Nr. 2299/89 ergibt sich, dass diese Verordnung vorbehaltlich der Gegenseitigkeit auch für Angehörige von Drittstaaten gilt, wenn sie im Gebiet der Gemeinschaft ein CRS zur Benutzung anbieten oder benutzen.

72 Aufgrund dieser Verordnung hat die Gemeinschaft die ausschließliche Zuständigkeit erworben, durch Vereinbarung mit Drittstaaten Verpflichtungen in Bezug auf die in ihrem Gebiet zur Benutzung angebotenen oder benutzten CRS einzugehen.

73 Es ist unstreitig, dass das Königreich der Niederlande und die Vereinigten Staaten durch den Notenaustausch vom 29. Januar und 13. März 1992 in das Abkommen von 1957 einen Anhang über die Grundsätze für CRS, insbesondere für im Gebiet des Königreichs der Niederlande zur Benutzung angebotene oder benutzte CRS, aufgenommen haben. Das Königreich der Niederlande hat diesen Anhang trotz der Revision des Abkommens von 1957, die zu dem Notenaustausch vom Oktober 1992 führte, aufrechterhalten. Damit hat dieser Mitgliedstaat die sich aus der Verordnung Nr. 2299/89 ergebende ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft verletzt (vgl. in diesem Sinne Urteile Kommission/Dänemark, Randnrn. 102 bis 104, Kommission/Schweden, Randnrn. 98 bis 100, Kommission/Finnland, Randnrn. 103 bis 105, Kommission/Belgien, Randnrn. 115 bis 117, Kommission/Luxemburg, Randnrn. 108 bis 110, Kommission/Österreich, Randnrn. 117 bis 119, und Kommission/Deutschland, Randnrn. 128 bis 130).

74 Im Übrigen verpflichtet Art. 5 EG-Vertrag die Mitgliedstaaten, der Gemeinschaft die Erfüllung ihrer Aufgaben zu erleichtern und alle Maßnahmen zu unterlassen, die die Verwirklichung der Ziele des EG-Vertrags gefährden könnten.

75 Zum Bereich der auswärtigen Beziehungen hat der Gerichtshof entschieden, dass die Aufgabe der Gemeinschaft und die Ziele des EG-Vertrags gefährdet wären, wenn die Mitgliedstaaten völkerrechtliche Vereinbarungen eingehen könnten, deren Bestimmungen von der Gemeinschaft erlassene Rechtsnormen beeinträchtigen oder in ihrer Tragweite ändern könnten.

76 Aus alledem ergibt sich, dass das Königreich der Niederlande dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 5 EG-Vertrag sowie den Verordnungen Nr. 2409/92 und Nr. 2299/89 verstoßen hat, dass es völkerrechtliche Verpflichtungen in Bezug auf die Flugpreise der von den Vereinigten Staaten bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf Strecken in der Gemeinschaft und in Bezug auf die in den Niederlanden zur Benutzung angebotenen oder benutzten CRS trotz der Revision des Abkommens von 1957 aufrechterhalten hat (vgl. in diesem Sinne Urteile Kommission/Dänemark, Randnrn. 110 bis 112, Kommission/Schweden, Randnrn. 106 bis 108, Kommission/Finnland, Randnrn. 111 bis 113, Kommission/Belgien, Randnrn. 124 bis 126, Kommission/Luxemburg, Randnrn. 116 bis 118, Kommission/Österreich, Randnrn. 124 bis 126, und Kommission/Deutschland, Randnrn. 135 bis 137).

Zur Vertragsverletzung wegen Verstoßes gegen Art. 52 EG-Vertrag

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

77 Die Kommission macht geltend, dass Art. 4 des Abkommens von 1957 über das Eigentum an den und die Kontrolle über die Luftfahrtunternehmen durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 vollständig ersetzt worden sei.

78 Nach Art. 4 in der geänderten Fassung (im Folgenden nur: Eigentums- und Kontrollklausel) könnten die Luftfahrtunternehmen anderer Mitgliedstaaten als des Königreichs der Niederlande von der Anwendung des Abkommens von 1957 jederzeit ausgeschlossen werden, während es für die niederländischen Luftfahrtunternehmen automatisch gelte. Die Luftfahrtunternehmen der anderen Mitgliedstaaten würden somit diskriminiert, da ihnen die nationale Regelung in den Niederlanden – entgegen Art. 52 EG-Vertrag – nicht zugutekomme.

79 Die niederländische Regierung erwidert, dass entgegen dem Vorbringen der Kommission der Notenaustausch vom Oktober 1992 Art. 4 des Abkommens von 1957 nicht vollständig ersetze, sondern sich auf die Klarstellung einiger Begriffe beschränke. Art. 4 sei im Wesentlichen unverändert geblieben. Insoweit stelle der Notenaustausch vom Oktober 1992 kein neues Abkommen dar, und jenes von 1957 sei durch Art. 307 Abs. 1 EG geschützt.

Würdigung durch den Gerichtshof

80 Art. 4 des Abkommens von 1957 sah in seiner ursprünglichen Fassung vor:

„Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Vergünstigung, die Rechte nach Art. 3 dieses Abkommens auszuüben, einem von der anderen Partei bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu versagen oder zu widerrufen, wenn nicht zu ihrer Zufriedenheit dargetan worden ist, dass dieses Luftfahrtunternehmen überwiegend im Eigentum von Staatsangehörigen der anderen Vertragspartei steht und deren tatsächlicher Kontrolle unterliegt ...“

81 Durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 wurde der Anfang dieses Artikels wie folgt geändert, während der Artikel im Übrigen unverändert blieb:

„Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Vergünstigung, die Rechte nach diesem Abkommen auszuüben, ... zu versagen, auszusetzen, einzuschränken, Bedingungen zu unterwerfen oder zu widerrufen ...“

82 Hieraus wird klar ersichtlich, dass Art. 4 des Abkommens von 1957 durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 nicht vollständig ersetzt wurde, wie dies die Kommission behauptet.

83 Gleichwohl ist festzustellen, wie der Generalanwalt dies in Nr. 170 seiner Schlussanträge hervorgehoben hat, dass durch den Notenaustausch vom Oktober 1992 Art. 4 des Abkommens von 1957 formal betrachtet zwar wenig abgewandelt wurde, sein Inhalt und seine Tragweite jedoch tief greifend verändert wurden, da der Notenaustausch nach der vollständigen Liberalisierung der Strecken der Fünften Freiheit im Sinne des Art. 1 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago, 7. Dezember 1944, 1953 UNTS 389) zwangsläufig Auswirkungen auf den Anwendungsbereich dieses Artikels hatte.

84 Daraus folgt, dass die Eigentums- und Kontrollklausel im Hinblick auf die angeführten Vorschriften des Gemeinschaftsrechts zu beurteilen ist und dass das auf Art. 307 Abs. 1 EG gestützte Vorbringen der niederländischen Regierung nicht begründet ist.

85 Zur Anwendbarkeit von Art. 52 EG-Vertrag ist darauf hinzuweisen, dass diese Bestimmung im Luftverkehrsbereich Anwendung findet und insbesondere für in einem Mitgliedstaat ansässige Luftfahrtunternehmen gilt, die Luftverkehrsdienste zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittstaat erbringen.

86 Im vorliegenden Fall bietet die Eigentums- und Kontrollklausel namentlich den Vereinigten Staaten die Möglichkeit, eine Konzession oder Genehmigung für ein vom Königreich der Niederlande bezeichnetes Luftfahrtunternehmen zu versagen oder zu widerrufen, wenn es nicht überwiegend im Eigentum dieses Mitgliedstaats oder niederländischer Staatsangehöriger steht und nicht deren tatsächlicher Kontrolle unterliegt.

87 Es steht außer Frage, dass die in den Niederlanden ansässigen Luftfahrtunternehmen, die überwiegend im Eigentum entweder eines anderen Mitgliedstaats als des Königreichs der Niederlande oder von Angehörigen eines solchen Mitgliedstaats stehen und deren tatsächlicher Kontrolle unterliegen (im Folgenden: Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft), von dieser Klausel nachteilig betroffen sein können.

88 Umgekehrt ergibt sich aus der Formulierung dieser Klausel, dass die Vereinigten Staaten grundsätzlich verpflichtet sind, die erforderlichen Konzessionen und Genehmigungen den Luftfahrtunternehmen zu gewähren, die überwiegend im Eigentum des Königreichs der Niederlande oder niederländischer Staatsangehöriger stehen und deren tatsächlicher Kontrolle unterliegen (im Folgenden: niederländische Luftfahrtunternehmen).

89 Demnach können die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft jederzeit von der Vergünstigung des Abkommens von 1957 ausgeschlossen werden, während die niederländischen Luftfahrtunternehmen einen gesicherten Anspruch darauf haben. Infolgedessen werden die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft diskriminiert, da sie im Aufnahmemitgliedstaat, d. h. im Königreich der Niederlande, nicht wie Inländer behandelt werden.

90 Somit verstößt die Eigentums- und Kontrollklausel gegen Art. 52 EG-Vertrag (vgl. in diesem Sinne Urteile Kommission/Dänemark, Randnrn. 122 bis 124 und 128 bis 133, Kommission/Schweden, Randnrn. 113 bis 115 und 119 bis 124, Kommission/Finnland, Randnrn. 118 bis 120 und 124 bis 129, Kommission/Belgien, Randnrn. 131 bis 133 und 137 bis 142, Kommission/Luxemburg, Randnrn. 122 bis 124 und 128 bis 133, Kommission/Österreich, Randnrn. 130 bis 134 und 138 bis 143, und Kommission/Deutschland, Randnrn. 144 bis 146 und 150 bis 156).

91 Unter diesen Umständen ist der gegenüber dem Königreich der Niederlande wegen Verstoßes gegen diesen Artikel erhobene Vorwurf der Vertragsverletzung begründet.

92 Nach alledem ist festzustellen, dass das Königreich der Niederlande dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Art. 5 und 52 EG-Vertrag sowie aus den Verordnungen Nr. 2409/92 und Nr. 2299/89 verstoßen hat, dass es mit den Vereinigten Staaten völkerrechtliche Verpflichtungen eingegangen ist oder trotz Revision des Abkommens von 1957 aufrechterhalten hat,

— die die Flugpreise der von den Vereinigten Staaten bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf Strecken in der Gemeinschaft betreffen,

— die in niederländischem Gebiet angebotene oder verwendete CRS betreffen,

— mit denen den Vereinigten Staaten das Recht eingeräumt wird, die Verkehrsrechte zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn die vom Königreich der Niederlande bezeichneten Luftfahrtunternehmen nicht in dessen Eigentum oder im Eigentum niederländischer Staatsangehöriger stehen.

Kosten

93 Nach Art. 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission die Verurteilung des Königreichs der Niederlande beantragt hat und dieses mit seinem Vorbringen unterlegen ist, sind ihm die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

94 Gemäß Art. 69 § 4 der Verfahrensordnung trägt die Französische Republik ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Große Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

1. **Das Königreich der Niederlande hat dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 5 EG-Vertrag (jetzt Art. 10 EG), Art. 52 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Art. 43 EG) und aus den Verordnungen (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten und Nr. 2299/89 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen verstoßen, dass es mit den Vereinigten Staaten von Amerika völkerrechtliche Verpflichtungen eingegangen ist oder trotz Revision des am 3. April 1957 zwischen dem Königreich der Niederlande und den Vereinigten Staaten von Amerika geschlossenen Abkommens über den Luftverkehr aufrechterhalten hat,**

   — **die die Flugpreise der von den Vereinigten Staaten von Amerika bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf Strecken in der Gemeinschaft betreffen,**

   — **die in niederländischem Gebiet angebotene oder verwendete computergesteuerte Buchungssysteme betreffen,**

   — **mit denen den Vereinigten Staaten von Amerika das Recht eingeräumt wird, die Verkehrsrechte zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschrän-**

ken, wenn die vom Königreich der Niederlande bezeichneten Luftfahrtunternehmen nicht in dessen Eigentum oder im Eigentum niederländischer Staatsangehöriger stehen.

2. Das Königreich der Niederlande trägt die Kosten.

3. Die Französische Republik trägt ihre eigenen Kosten.

Unterschriften