YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

24 päivänä huhtikuuta 2007 *

Asiassa C-523/04,

jossa on kyse EY 226 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 23.12.2004,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Huttunen ja W. Wils, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Alankomaiden kuningaskunta, asiamiehinään H. G. Sevenster ja M. de Grave,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

vastaajana,

jota tukee

Ranskan tasavalta, asiamiehinään G. de Bergues ja A. Hare,

väliintulijana,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti V. Skouris, jaostojen puheenjohtajat P. Jann, C. W. A. Timmermans, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász ja J. Klučka sekä tuomarit J. N. Cunha Rodrigues (esittelevä tuomari), K. Schiemann, J. Makarczyk, U. Lõhmus, E. Levits ja A. Ó Caoimh,

julkisasiamies: P. Mengozzi,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 16.11.2006 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio vaatii kanteellaan yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Alankomaiden kuningaskunta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen 5 artiklan (josta on tullut EY 10 artikla) ja 52 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 43 artikla) eikä lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 (EYVL L 240, s. 15) ja tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä 24.7.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89 (EYVL L 220, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 29.10.1993 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3089/93 (EYVL L 278, s. 1), mukaisia velvoitteitaan, koska se on tehnyt tai pitänyt voimassa Alankomaiden kuningaskunnan ja Amerikan yhdysvaltojen välillä 3.4.1957 tehdyn lentoliikennettä koskevan sopimuksen (Tractatenblad 1957, nro 53; jäljempänä vuoden 1957 sopimus) uudelleen neuvottelemisesta huolimatta Yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia,

– jotka koskevat Yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä

– jotka koskevat Alankomaiden alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä (jäljempänä TPJ) ja

– joissa tunnustetaan Yhdysvalloille oikeus peruuttaa liikenneoikeuksia, keskeyttää niiden soveltaminen tai rajoittaa niitä tapauksissa, joissa Alankomaiden kuningaskunnan nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole Alankomaiden kuningaskunnan tai Alankomaiden kansalaisten omistuksessa.

2 Yhteisöjen tuomioistuimen presidentti hyväksyi 6.6.2005 antamallaan määräyksellä Ranskan tasavallan väliintulijaksi tukemaan Alankomaiden kuningaskunnan vaatimuksia.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen N:o 2299/89 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tätä asetusta sovelletaan [TPJ:iin], joita tarjotaan käytettäväksi tai käytetään yhteisön alueella lentoliikennetuotteiden jakelussa ja myynnissä, riippumatta:

– järjestelmän toimittajan asemasta tai kansallisuudesta,

– käytettävästä tietolähteestä tai asianomaisen tietokonekeskuksen sijainnista,

– kyseessä olevan lentoliikennetuotteen maantieteellisestä sijainnista."

4 Kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään kuitenkin seuraavaa:

"1. Edellä 3–6 artiklassa tarkoitetut järjestelmän toimittajan velvollisuudet eivät koske kolmannesta maasta olevaa assosioitunutta liikenteenharjoittajaa siltä osin kuin sen TPJ ei ole tämän asetuksen mukainen tai ei takaa yhteisön liikenteenharjoittajille kohtelua, joka vastaa tässä asetuksessa säädettyä kohtelua.

2. Jäljempänä 8 artiklassa tarkoitetut assosioituneiden tai osallistuvien liikenteenharjoittajien velvollisuudet eivät koske TPJ:iä, jossa kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajilla on määräysvalta, siltä osin kuin assosioituneelle tai osallistuvalle liikenteenharjoittajalle ei kyseisessä maassa myönnetä kohtelua, joka vastaa tässä asetuksessa ja komission asetuksessa (ETY) N:o 2672/88 säädettyä kohtelua."

5 Asetuksen N:o 2409/92 1 artiklan 1 kohdan mukaan kyseisessä asetuksessa määritetään ne perusteet ja menettelyt, joita sovelletaan lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksujen vahvistamiseen yhteisössä.

6 Kyseisen artiklan 2 ja 3 kohta kuuluvat seuraavasti:

"2. Tätä asetusta ei sovelleta:

a) muiden kuin yhteisössä toimivien lentoliikenteen harjoittajien veloittamiin kuljetusmaksuihin;

b) yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 – – mukaisesti julkisella palveluvelvoitteella määrättyihin kuljetusmaksuihin,

edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista.

3. Ainoastaan yhteisössä toimivilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus ottaa käyttöön uusia tuotteita tai samanlaisista tuotteista jo veloitettuja hintoja alempia hintoja."

7 Asetuksen N:o 2409/92 12 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993."

Asian tausta

Vuoden 1957 sopimus

8 Alankomaiden kuningaskunta ja Yhdysvallat tekivät vuoden 1957 sopimuksen 3.4.1957.

9 Tätä sopimusta täydennettiin 31.3.1978 tehdyllä pöytäkirjalla (Tractatenblad 1978, nro 55; jäljempänä vuoden 1978 pöytäkirja) ja muutettiin 13.10. ja 22.12.1987 käydyillä noottienvaihdoilla (Tractatenblad 1988, nro 12), 29.1. ja 13.3.1992 käydyillä noottienvaihdoilla (Tractatenblad 1992, nro 63) ja 14.10.1992 käydyllä noottienvaihdolla (Tractatenblad 1992, nro 177; jäljempänä lokakuun 1992 noottienvaihto).

10 Vuoden 1978 pöytäkirjaa muutettiin puolestaan 11.6.1986 tehdyllä pöytäkirjalla (Tractatenblad 1986, nro 88) ja lokakuun 1992 noottienvaihdolla.

11 Lokakuun 1992 noottienvaihdolla muutettiin useita vuoden 1957 sopimuksen määräyksiä, erityisesti sen 1 artiklaa (määritelmät), 2 artiklaa (oikeuksien myöntäminen), 3 artiklaa (nimeäminen), 4 artiklaa (lentoyhtiöiden omistus ja määräysvalta), 6 artiklaa (turvallisuus), 7 artiklaa (tullit ja käyttömaksut), 8 artiklaa (reilu kilpailu), 13 artiklaa (erimielisyyksien sovittelu) ja 16 artiklaa (irtisanominen) sekä sen liitettä, joka sisälsi lentoliikenteen reittitaulukon. Lisäksi vuoden 1978 pöytäkirjaan tehtiin eräitä muutoksia.

12 Lokakuun 1992 noottienvaihdolla ei sitä vastoin muutettu lentoliikenteen kuljetusmaksuja ja TPJ:iä koskevia vuoden 1957 sopimuksen määräyksiä.

13 Tässä noottienvaihdossa määrättiin, että sitä sovelletaan väliaikaisesti sen päättymisestä eli 14.10.1992 lähtien. Koska Alankomaiden parlamentti ratifioi kyseisen noottienvaihdon 26.4.1993, se tuli voimaan 11.5.1993 (ks. Tractatenblad 1993, nrot 84 ja 85).

Niin sanotut open skies -tapaukset ja niiden seuraukset

14 Ennen tämän menettelyn aloittamista Alankomaiden kuningaskuntaa vastaan komissio käynnisti jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn kahdeksaa muuta jäsenvaltiota vastaan, jotka olivat tehneet Yhdysvaltojen kanssa lentoliikennettä koskevia sopimuksia.

15 Komissio osoitti kullekin näistä jäsenvaltioista virallisen huomautuksen kesäkuun 1995 ja toukokuun 1996 välisenä aikana sekä perustellun lausunnon vuoden 1998 maalis- ja huhtikuun välisenä aikana ja nosti kanteen kyseisiä jäsenvaltioita vastaan 18.12.1998. Alankomaiden kuningaskunta oli väliintulijana tukemassa vastaajana olevaa jäsenvaltiota kussakin näistä asioista. Yhteisöjen tuomioistuin ratkaisi nämä asiat (ns. open skies -tapaukset) antamalla 5.11.2002 tuomiot asiassa C-466/98, komissio vastaan Yhdistynyt kuningaskunta (Kok. 2002, s. I-9427), asiassa C-467/98, komissio vastaan Tanska (Kok. 2002, s. I-9519), asiassa C-468/98, komissio vastaan Ruotsi (Kok. 2002, s. I-9575), asiassa C-469/98, komissio vastaan Suomi (Kok. 2002, s. I-9627), asiassa C-471/98, komissio vastaan Belgia (Kok. 2002, s. I-9681), asiassa C-472/98, komissio vastaan Luxemburg (Kok. 2002, s. I-9741), asiassa C-475/98, komissio vastaan Itävalta (Kok. 2002, s. I-9797) ja asiassa C-476/98, komissio vastaan Saksa (Kok. 2002, s. I-9855).

16 Yhteisöjen tuomioistuin katsoi seitsemässä viimeksi mainitussa tuomiossa (Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyttä kuningaskuntaa vastaan nostettu kanne koski erilaista tilannetta), että vastaajina olevat jäsenvaltiot eivät olleet noudattaneet perustamissopimuksen 5 ja 52 artiklan eivätkä asetuksen N:o 2409/92 ja asetuksen

N:o 2299/89, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 3089/93, mukaisia velvoitteitaan, koska ne olivat tehneet tai pitäneet voimassa olemassa olevien sopimusten uudelleen neuvottelemisesta huolimatta Yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskivat Yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä sekä vastaajana olevan jäsenvaltion alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä ja joissa tunnustetaan Yhdysvalloille oikeus peruuttaa liikenneoikeuksia, keskeyttää niiden soveltaminen tai rajoittaa niitä tapauksissa, joissa vastaajana olevan jäsenvaltion nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole kyseisen jäsenvaltion tai sen kansalaisten omistuksessa.

17 Näiden tuomioiden johdosta komissio kirjoitti Alankomaiden kuningaskunnalle 25.11.2002, 30.7.2004 ja 10.3.2005 ja pyysi, että se ei jatkaisi kahdenvälisiä neuvotteluja Yhdysvaltojen kanssa ja että se toisaalta irtisanoisi vuoden 1957 sopimuksen.

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely ja vaatimukset

18 Lokakuun 1992 noottienvaihtoon viitaten komissio osoitti Alankomaiden kuningaskunnalle 19.1.1999 virallisen huomautuksen, johon kyseinen jäsenvaltio vastasi 1.6.1999 päivätyllä kirjeellä.

19 Komissio osoitti Alankomaiden kuningaskunnalle 24.10.2000 perustellun lausunnon, jossa se kehotti sitä ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin kyseisen lausunnon noudattamiseksi kahden kuukauden määräajassa sen tiedoksiannosta lukien. Alankomaiden kuningaskunta vastasi tähän lausuntoon 23.2.2001 päivätyllä kirjeellä.

20 Komissio nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen 23.12.2004.

Oikeudenkäyntiä edeltäneen menettelyn liialliseen kestoon perustuva oikeudenväite

Asianosaisten lausumat

21 Alankomaiden kuningaskunta korostaa oikeudenkäyntiä edeltäneen menettelyn erittäin pitkää kestoa käsiteltävänä olevassa asiassa. Komissio antoi nimittäin kulua yli kuusi vuotta lokakuun 1992 noottienvaihdon ja virallisen huomautuksen lähettämisen (tammikuu 1999) välillä sekä yli neljä vuotta perustellun lausunnon lähettämisen (lokakuu 2000) ja tämän kanteen nostamisen (joulukuu 2004) välillä. Komissio on näin ollen saattanut Alankomaiden kuningaskunnan niin epäedulliseen asemaan, että se on menettänyt oikeutensa haastaa Alankomaiden kuningaskunta yhteisöjen tuomioistuimeen tässä asiassa.

22 Vaikka komissio aloitti vuonna 1995 jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevat menettelyt kahdeksaa muuta jäsenvaltiota vastaan niin sanotuissa open skies -tapauksissa, se ei silloin kyseenalaistanut lokakuun 1992 noottienvaihtoa. Koska komissio odotti yli kuusi vuotta, ennen kuin se osoitti Alankomaiden kuningaskunnalle virallisen huomautuksen, se herätti Alankomaiden hallituksessa perustellun luottamuksen siihen, että yhteisön lainsäädäntöä ei ollut rikottu.

23 Alankomaiden kuningaskunnan mukaan komissio ei noudattanut kohtuullisessa ajassa toimimisen velvollisuutta, joka ilmentää hyvän hallinnon periaatetta ja on seurausta oikeusvarmuuden periaatteesta.

24 Alankomaiden kuningaskunnan mukaan, jota Ranskan hallitus tältä osin tukee, vuoden 1957 sopimuksella, sellaisena kuin se on muutettuna, luodaan oikeusvarmuus asianomaisille liikenteenharjoittajille, jotka saavat sen perusteella pääsyn Yhdysvaltojen markkinoille. Komissio oli tällä välin hyväksynyt KLM Royal Dutch Airlinesin (jäljempänä KLM) ja Northwest Airlinesin liittouman. Yhdysvallat katsoi, että tähän sopimukseen sisältyvät sitoumukset ovat edellytyksenä tämän liittouman kannalta välttämättömän kilpailuoikeudellisen koskemattomuuden myöntämiselle. Vuoden 1957 sopimuksen irtisanominen johtaisi heti siihen, että Yhdysvaltojen viranomaiset poistavat tämän kilpailuoikeudellisen koskemattomuuden, ja tekisi tyhjäksi mahdollisuuden saada tällainen koskemattomuus KLM:n ja Air Francen väliselle (komission jo hyväksymälle) yhteistyölle. Tämän kilpailuoikeudellisen koskemattomuuden poistamisesta aiheutuva vahinko nousisi miljooniin euroihin.

25 Komissio vastaa tähän, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se ei ole velvollinen noudattamaan tiettyjä määräaikoja EY 226 artiklaa sovellettaessa.

26 Lisäksi se, että komissio aloitti jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn Alankomaiden kuningaskuntaa vastaan myöhemmin kuin kahdeksaa muuta jäsenvaltiota vastaan, ei komission mukaan ole ollut epäedullista Alankomaiden kuningaskunnan kannalta, pikemminkin päinvastoin. Kahdeksaan muuhun jäsenvaltioon verrattuna Alankomaiden kuningaskunnalla oli puolellaan se etu, että sillä oli käytössään ylimääräistä aikaa, jonka kuluessa se olisi irtisanomalla vuoden 1992 noottienvaihdon voinut välttää kanteen nostamisen.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

27 Pitää paikkansa, että eräissä tilanteissa EY 226 artiklassa tarkoitetun oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn liian pitkä kesto on omiaan vaikeuttamaan kyseisen valtion mahdollisuuksia osoittaa vääriksi komission väitteet ja perustelut ja siten omiaan loukkaamaan puolustautumisoikeuksia. Alankomaiden hallitus ei ole nyt käsiteltävänä olevassa asiassa kuitenkaan osoittanut, että menettelyn poikkeuksellinen kesto on vaikuttanut siihen, miten se järjestänyt puolustuksensa (ks. vastaavasti asia C-96/89, komissio v. Alankomaat, tuomio 16.5.1991, Kok. 1991, s. I-2461, 15 ja 16 kohta sekä em. asia komissio v. Itävalta, tuomion 36 kohta).

28 Lisäksi on todettava, että jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva menettely perustuu siihen, että jäsenvaltion on objektiivisesti todettu jättäneen noudattamatta yhteisön oikeuden mukaisia velvoitteitaan, ja että jäsenvaltio ei voi nyt käsiteltävän kaltaisessa asiassa vedota luottamuksensuojan periaatteeseen estääkseen objektiivisen toteamuksen siitä, että se on jättänyt noudattamatta EY:n perustamissopimuksen tai johdetun oikeuden mukaisia velvoitteitaan, sillä tällaisen perusteen hyväksyminen olisi EY 226 artiklan mukaisen menettelyn tarkoituksen vastaista (ks. vastaavasti em. asiakomissio v. Itävalta, tuomion 38 kohta).

29 Sillä seikalla, että vuoden 1957 sopimuksen irtisanominen voi johtaa siihen, että Yhdysvaltojen viranomaiset poistavat kilpailuoikeudellisen koskemattomuuden, ja tästä mahdollisesti aiheutuvilla vahingoilla ei ole vaikutusta tämän kanteen tutkittavaksi ottamisen kannalta. Tällä EY 226 artiklaan perustuvalla kanteella pyritään nimittäin yksinomaan sen toteamiseen, että yhteisön oikeutta on rikottu Alankomaiden kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen välillä tehtyjen sitoumusten johdosta.

30 Tämä oikeudenkäyntiväite on näin ollen hylättävä.

Väite, joka koskee perustellun lausunnon jälkeisiä tapahtumia

Asianosaisten lausumat

31 Alankomaiden kuningaskunta, jota tukee Ranskan hallitus, väittää, että komissio on nostanut nyt käsiteltävänä olevan kanteen ottamatta riittävästi huomioon perustellun lausunnon jälkeisiä tapahtumia. Niin sanotuissa open skies -tapauksissa annettujen tuomioiden jälkeen Euroopan unionin neuvosto nimittäin antoi komissiolle 5.6.2003 kaksi valtuutusta neuvotella lentoliikennettä koskevia sopimuksia Yhdysvaltojen ja muiden kolmansien valtioiden kanssa, ja näitä valtuutuksia rajaa jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta 29.4.2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 847/2004 (EUVL L 157, s. 7). Komissio on useaan kertaan pyytänyt jäsenvaltioita pidättymään lentoliikennettä koskevien kahdenvälisten neuvotteluiden käymisestä, jotta ne eivät vaarantaisi käynnissä olevia yhteisön neuvotteluita.

32 Jos yhteisöjen tuomioistuin hyväksyy käsiteltävänä olevan kanteen, Alankomaiden kuningaskunnan on kumottava yhteisön oikeuden vastaisiksi katsotut määräykset.

Tämä saattaisi kyseisen jäsenvaltion mahdottomaan tilanteeseen. Neuvotellessaan Yhdysvaltojen kanssa tällaisesta kumoamisesta Alankomaiden kuningaskunta puuttuisi käynnissä oleviin yhteisön neuvotteluihin.

33 Alankomaiden kuningaskunta, jota tukee Ranskan hallitus, väittää edelleen, että komissio ei ole tässä menettelyssä ottanut huomioon niitä kahta neuvotteluvaltuutusta, jotka neuvosto myönsi komissiolle kesäkuussa 2003, eikä liioin asetusta N:o 847/2004. Sitä huomattavaa vahinkoa, jonka lentoliikennettä koskevien kahdenvälisten sopimusten irtisanominen voisi aiheuttaa lentoyhtiöille, ei siten ole lainkaan arvioitu.

34 Alankomaiden hallituksen mukaan perustamissopimuksen 5 artiklassa tunnustettua yhteisön toimielinten ja jäsenvaltioiden lojaalin yhteistyön periaatetta sovelletaan vastavuoroisesti, joten myös komission on toimittava yhteistyössä yhteisön oikeuden tehokkuuden säilyttämiseksi. Lojaalia yhteistyötä ei ole, jos komissio todellisuudessa estää Alankomaiden kuningaskuntaa noudattamasta yhteisön oikeuden mukaisia velvoitteitaan. Komissio on jättänyt noudattamatta perustamissopimuksen 5 artiklaa, kun se on nostanut tämän kanteen, vaikka jäsenvaltiot ja neuvosto ovat antaneet sille tarvittavat välineet Atlantin ylittävän lentoliikenteen saattamiseksi yhteisön oikeuden mukaiseksi.

35 Vuoden 1957 sopimuksen irtisanominen johtaisi Alankomaiden hallituksen mukaan oikeudelliseen tyhjiöön, joka vahingoittaisi Alankomaiden kuningaskunnan ja muiden jäsenvaltioiden etuja. Vaikka komission esityksen mukaisesti lennot

olisivatkin edelleen mahdollisia kohteliaisuusperiaatteen nojalla, tämän periaatteen soveltaminen ei enää tekisi yhteisön lentoliikenteen harjoittajille mahdolliseksi nauttia nyt kyseessä olevan kaltaisen sopimuksen olemassaololla taatusta oikeusvarmuudesta ja taloudellisesta turvallisuudesta. Niiden ilmailualan ohjelmille annettava hyväksyntä pitäisi uusia joka kausi, ja hyväksyntä muuttuisi epävarmaksi. Niiden toimintaedellytysten vahvistamisesta tai hylkäämisestä aiheutuisi ylimääräistä hallinnollista työtä, ja tämä saattaisi yhteisön lentoliikenteen harjoittajat alttiiksi sille vaaralle, että Yhdysvaltojen viranomaiset kieltävät tietyt lennot.

36 Komissio vastaa tähän, että Alankomaiden kuningaskunnalle 25.11.2002, 30.7.2004 ja 10.3.2005 osoittamissaan kirjeissä komissio pyysi kyseistä jäsenvaltiota, että se ei aloittaisi neuvotteluita Yhdysvaltojen kanssa vaan ottaisi käyttöön vuoden 1957 sopimukseen sisältyvät irtisanomislausekkeet. Tämä ei saattanut Alankomaiden kuningaskuntaa kestämättömään tilanteeseen.

37 Lisäksi pelko siitä, että tämän sopimuksen irtisanominen aiheuttaa oikeudellisen tyhjiön, on perusteeton. Jos yhteisön ja Yhdysvaltojen välillä ei tehtäisi uutta sopimusta, lennot olisivat edelleen mahdollisia kohteliaisuusperiaatteen nojalla.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

38 Tämän tuomion 29 kohdassa esitettyjen näkemysten lisäksi on syytä huomauttaa, että EY 226 artiklan määräyksiä sovelletaan ilman, että komissio olisi velvollinen

noudattamaan jotakin tiettyä määräaikaa. Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa komissio on selittänyt, että se oli päättänyt odottaa yhteisöjen tuomioistuimen niin sanotuissa open skies -tapauksissa vuonna 2002 antamia tuomioita ja Alankomaiden hallituksen reaktiota tähän tuomioon, ennen kuin se nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen. Näin tehdessään komissio ei käyttänyt sillä EY 226 artiklan nojalla olevaa harkintavaltaa perustamissopimuksen vastaisella tavalla.

39 Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on katsottu, että kun arvioidaan sitä, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, on otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena kuin se on perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä, eikä yhteisöjen tuomioistuin voi ottaa huomioon tämän jälkeen tapahtuneita muutoksia (ks. erityisesti asia C-433/03, komissio v. Saksa, tuomio 14.7.2005, Kok. 2005, s. I-6985, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

40 Nyt käsiteltävänä olevassa asiassa perustellussa lausunnossa asetettu määräaika päättyi 24.12.2000, joten tapahtumilla, joihin Alankomaiden kuningaskunta viittasi, ei ole vaikutusta tähän asiaan.

41 Tämä väite on näin ollen hylättävä.

Pääasia

Onko tarpeen lausua siitä, onko lokakuun 1992 noottienvaihdolla tehtyjen muutosten jälkeen olemassa uusi sopimus?

Asianosaisten lausumat

42 Komission mukaan lokakuun 1992 noottienvaihdolla tehdyillä muutoksilla muutettiin vuoden 1957 sopimuksen luonnetta perustavanlaatuisesti ja tehtiin siitä täysin uusi open skies -tyyppinen sopimus, eli sopimus, jonka tuli noudattaa useita Yhdysvaltojen hallituksen määrittelemiä arviointiperusteita, kuten vapaa pääsy kaikille reiteille, rajoittamattomien reitti- ja liikenneoikeuksien myöntäminen, hintojen vahvistaminen niin sanotun molemminpuolista hylkäämistä koskevan järjestelmän mukaan sopimuspuolten välisillä lentoliikenteen reiteillä ja niin sanotun code sharingin mahdollisuus. Kyseiset muutokset vaikuttivat siten, että luotiin puitteet sellaiselle Yhdysvaltojen ja Alankomaiden kuningaskunnan väliselle läheisemmälle yhteistyölle, josta Alankomaiden kuningaskunnalle aiheutuu uusia ja merkittäviä kansainvälisiä sitoumuksia. Nämä muutokset osoittavat, että vuoden 1957 sopimus on neuvoteltu kokonaan uudelleen. Tällaisessa tilanteessa ei ole ainoastaan niin, että jäsenvaltiot ovat estyneitä tekemään uusia kansainvälisiä sitoumuksia, vaan myös niin, että ne eivät myöskään voi pitää voimassa tällaisia sitoumuksia, jos ne ovat yhteisön oikeuden vastaisia.

43 Alankomaiden kuningaskunta kiistää, että lokakuun 1992 noottienvaihto muodostaa uuden sopimuksen. Sen mukaan vuoden 1957 sopimus on jäänyt sellaisenaan

koskemattomaksi. Siihen lisätyillä määräyksillä vahvistetaan alkuperäisen sopimuksen osatekijöitä. Lokakuussa 1992 tehdyt mukautukset ovat seurausta vapauttamisesta, joka aloitettiin useita vuosia aiemmin molempien sopimusvaltioiden lentoyhtiöiden hyväksi. Vuoden 1957 sopimus sisälsi jo ennen vuotta 1992 open skies -tyyppisen sopimuksen olennaiset osatekijät, joten kyseistä sopimusta ei ole muutettu uudeksi tämäntyyppiseksi sopimukseksi lokakuun 1992 noottienvaihdolla.

44 Alankomaiden kuningaskunta esittää, että koska vuoden 1957 sopimus on tehty ennen 1.1.1958, siihen sovelletaan EY 307 artiklan ensimmäistä kohtaa, jonka mukaan perustamissopimus ei vaikuta asianomaisen jäsenvaltion velvollisuuteen kunnioittaa niitä oikeuksia, jotka kolmansilla valtioilla on ennen ETY:n perustamissopimuksen voimaantuloa tehdyn sopimuksen perusteella. Asia on näin myös myöhemmin annetun sekundaarisen lainsäädännön osalta: pelkästään siitä, että tällainen lainsäädäntö on olemassa, ei seuraa, että jäsenvaltio on velvollinen irtisanomaan kolmansien valtioiden kanssa tehdyt sitoumukset.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

45 On todettava, että vuoden 1957 sopimus ei alun perin lainkaan sisältänyt TPJ:iä koskevia määräyksiä. Noottienvaihdolla, joka tapahtui 29.1. ja 13.3.1992, kyseiseen sopimukseen lisättiin liite, joka koskee syrjintäkiellon periaatetta ja kilpailuperiaatetta TPJ:ien osalta. Lokakuun 1992 noottienvaihto ei aiheuttanut muutoksia tähän liitteeseen.

46 Vuoden 1957 sopimuksen määräykset, jotka koskevat lentoliikenteen kuljetusmaksuja, eli kyseisen sopimuksen 11 artiklaan sisältyvät määräykset ovat samoin seurausta noottienvaihdosta 29.1. ja 13.3.1992 lokakuun 1992 noottienvaihdon sisältämättä asiaa koskevia määräyksiä.

47 Komissio on kannekirjelmässään myöntänyt, että lokakuun 1992 noottienvaihdolla ei muutettu TPJ:iä ja lentoliikenteen kuljetusmaksuja koskevia määräyksiä, jotka sisältyivät vuoden 1957 sopimukseen, sellaisena kuin se oli muutettuna ennen lokakuuta 1992.

48 Kuten lisäksi julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 136 kohdassa todennut, lokakuun 1992 noottienvaihto osoittaa sopimuspuolten tahtoa, eli ne eivät halunneet korvata vuoden 1957 sopimusta vaan yksinomaan muuttaa sen eräitä – vaikkakin merkittäviä – määräyksiä.

49 Asiakirjoista ilmenee, että vuoden 1957 sopimukseen lokakuussa 1992 tehdyt muutokset, jotka on kuvattu tämän tuomion 11 kohdassa, vaikuttivat siten, että ne vapauttivat kokonaan lentoliikenteen Yhdysvaltojen ja Alankomaiden kuningaskunnan välillä sillä tavoin, että niillä taattiin vapaa pääsy kaikille reiteille kaikkien näissä kahdessa valtiossa sijaitsevien paikkakuntien välillä rajoittamattomalla kapasiteetilla ja lentotiheydellä, ilman välipaikkakuntia ja niiden takana tai niistä edelleen sijaitsevia paikkakuntia koskevia rajoituksia (behind, between and beyond rights) ja kaikilla halutuilla koneyhdistelmillä (change of gauge). Tätä täydellistä vapautta täydentävät määräykset, jotka koskevat kysymyksessä olevien lentoyhtiöiden mahdollisuuksia tehdä niin sanottuja code sharing -sopimuksia, ja määräykset, jotka kannustavat kilpailua.

50 Tästä seuraa, että vuoden 1957 sopimukseen lokakuussa 1992 tehdyt muutokset vaikuttivat siten, että luotiin puitteet sellaiselle Yhdysvaltojen ja Alankomaiden kuningaskunnan väliselle pidemmälle menevälle yhteistyölle, josta Alankomaiden kuningaskunnalle aiheutuu uusia ja merkittäviä kansainvälisiä sitoumuksia.

51 Lisäksi on korostettava, että lokakuussa 1992 tehdyt muutokset osoittavat, että vuoden 1957 sopimus on neuvoteltu kokonaan uudelleen. Vaikka tämän sopimuksen tiettyjä määräyksiä ei ole muodollisesti muutettu kyseisillä muutoksilla tai niihin on tehty vain vähäisiä toimituksellisia muutoksia, näistä määräyksistä johtuvat sitoumukset on kuitenkin vahvistettu tässä uudelleenneuvottelussa. Tällaisessa tilanteessa ei ole ainoastaan niin, että jäsenvaltiot ovat estyneitä tekemään uusia kansainvälisiä sitoumuksia, vaan myös niin, että ne eivät myöskään voi pitää voimassa tällaisia sitoumuksia, jos ne ovat yhteisön oikeuden vastaisia.

52 Lisäksi on pidettävä kiistattomana, että vuoden 1957 sopimukseen lokakuussa 1992 tehdyt muutokset kokonaisuudessaan vaikuttavat eräiden sellaisten määräysten ulottuvuuteen, joita näillä muutoksilla ei ole muutettu muodollisesti tai on muutettu vain rajoitetusti.

53 Tästä seuraa, että kaikkia niitä kansainvälisiä sitoumuksia, jotka on asetettu kyseenalaisiksi nyt käsiteltävänä olevassa kanteessa, on arvioitava suhteessa niihin yhteisön oikeuden säännöksiin, joihin komissio vetoaa kanteensa tueksi (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Tanska, tuomion 36–42 kohta; em. asia komissio v. Ruotsi, tuomion 34–40 kohta; em. asia komissio v. Suomi, tuomion 36–42 kohta; em. asia komissio v. Belgia, tuomion 47–53 kohta; em. asia komissio v. Luxemburg, tuomion 42–48 kohta ja em. asia komissio v. Itävalta, tuomion 46–52 kohta).

54 Tästä arvioinnista seuraa, että EY 307 artiklan ensimmäiseen kohtaan perustuva Alankomaiden hallituksen väite on perusteeton.

Yhteisön ulkoisen toimivallan loukkaamiseen perustuva jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen

Asianosaisten lausumat

55 Komissio katsoo, että aina silloin, kun yhteisö antaa EY:n perustamissopimuksessa määrätyn yhteisen politiikan toteuttamiseksi säännöksiä, joilla otetaan käyttöön yhteisiä sääntöjä, olivatpa ne missä muodossa tahansa, jäsenvaltioilla ei ole enää oikeutta sopia kolmansien valtioiden kanssa näihin sääntöihin vaikuttavista tai niiden ulottuvuutta muuttavista velvoitteista. Komissio väittää tältä osin, että Alankomaiden kuningaskunta on loukannut yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa tekemällä Yhdysvaltojen kanssa sitoumukset, jotka koskevat yhtäältä Yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä ja toisaalta Alankomaiden alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä.

56 Komissio väittää kanteessaan lentoliikenteen kuljetusmaksujen osalta, että asetuksen N:o 2409/92 voimaantulosta lähtien Alankomaiden kuningaskunta ei voinut enää yksin tehdä eikä liioin pitää voimassa kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskevat kolmansista valtioista olevien liikenteenharjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä. Vuoden 1957 sopimuksen 11 artikla, sellaisena kuin se on muutettuna 29.1. ja 13.3.1992 käydyllä noottienvaihdolla sekä vuoden 1978 pöytäkirjan 6 artiklalla, sisältää kuitenkin tällaisen sitoumuksen. Lisäksi Alankomaiden kuningaskunta piti tämän määräyksen voimassa, kun lokakuun 1992 noottienvaihto päättyi. Kyseinen jäsenvaltio loukkasi siis yksinomaista ulkoista toimivaltaa, joka myönnettiin yhteisölle asetuksen N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdassa.

57 Komissio väittää TPJ:ien osalta, että Alankomaiden kuningaskunta piti voimassa vuoden 1957 sopimuksen TPJ:iin liittyviä periaatteita koskevan liitteen, kun kyseinen sopimus neuvoteltiin uudelleen lokakuussa 1992. Näin tehdessään Alankomaiden kuningaskunta loukkasi asetukseen N:o 2299/89 perustuvaa yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa.

58 Alankomaiden kuningaskunta väittää, että tällä hetkellä voimassa olevan oikeuden mukaan jäsenvaltioilla on toimivalta tehdä kahdenvälisiä sopimuksia niin kauan kuin komissiolle ei ole annettu nimenomaista valtuutusta. Asia olisi toisin vain silloin, jos jäsenvaltion kahdenväliset velvoitteet voisivat vaikuttaa yhteisiin sääntöihin, mikä ei ole tilanne nyt käsiteltävänä olevassa asiassa.

59 Vaikka myönnettäisiinkin, että yhteisöllä voi olla yksinomainen ulkoinen toimivalta yhteisön sisäisen säädöksen antamisen perusteella, tällainen toimivalta tulisi kyseeseen vasta kyseisen säädöksen voimaantulosta lukien. Koska asetus N:o 2409/92 tuli voimaan vasta 1.1.1993, se ei voinut vaikuttaa Alankomaiden kuningaskuntaan lokakuussa 1992.

60 Antamassaan vastauksessa komissio vetoaa analogisesti asiassa C-129/96, Inter-Environnement Wallonie, 18.12.1997 annettuun tuomioon (Kok. 1997, s. I-7411, 45 kohta), jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan kuluessa jäsenvaltioiden on pidättäydyttävä antamasta säännöksiä, jotka ovat omiaan vakavasti vaarantamaan direktiivissä säädetyn tavoitteen. Komissio tuo tältä osin esiin, että Alankomaiden parlamentti ratifioi lokakuun 1992 noottienvaihdon 26.4.1993 eli 1.1.1993 jälkeen, joka oli asetuksen N:o 2409/92 voimaantulopäivä.

61 Alankomaiden kuningaskunta, jota Ranskan hallitus tältä osin tukee, vastaa tähän väitteeseen, että se seikka, että komissio vasta vastauksessaan väittää ensimmäisen kerran, että yhteisön yksinomainen ulkoinen toimivalta syntyi, kun asetus N:o 2409/92 annettiin, eikä niinkään silloin, kun kyseinen asetus tuli voimaan, muodostaa uuden kanneperusteen, jolla muutetaan oikeudenkäynnin kohdetta ja jonka esittäminen on kielletty työjärjestyksen 42 artiklan 2 kohdassa. Joka tapauksessa edellä mainitussa asiassa Inter-Environnement Wallonie annettu tuomio ei ole merkityksellinen tässä tapauksessa, koska nyt käsiteltävänä oleva asia koskee asetusta eikä direktiiviä ja koska toisaalta mikään vuoden 1957 sopimuksen määräyksistä ei ole omiaan vakavasti vaarantamaan asetuksella N:o 2409/92 säädetyn tavoitteen toteuttamista. Se, että Alankomaiden parlamentti ratifioi lokakuun 1992 noottienvaihdon, on lopuksi merkityksetöntä, koska kyseistä noottienvaihtoa sovellettiin jo 14.10.1992 lähtien.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

62 Lentoliikenteen kuljetusmaksujen osalta on ensiksi todettava, että asetuksen N:o 2409/92 1 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan tätä asetusta ei sovelleta muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien veloittamiin kuljetusmaksuihin, tämän kuitenkaan "rajoittamatta [saman artiklan] 3 kohdan soveltamista". Kyseisen artiklan 3 kohdan mukaan ainoastaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus ottaa käyttöön uusia tuotteita tai samanlaisista tuotteista jo veloitettuja hintoja alempia hintoja.

63 Näistä säännöksistä yhdessä seuraa, että asetuksella N:o 2409/92 välillisesti mutta yksiselitteisesti kielletään niitä kolmansien valtioiden lentoliikenteen harjoittajia, jotka toimivat yhteisössä, ottamasta käyttöön uusia tuotteita tai samanlaisista tuotteista jo veloitettuja hintoja alempia hintoja. Näin menetellessään yhteisön lainsäätäjä on rajoittanut näiden liikenteenharjoittajien hinnoitteluvapautta silloin, kun ne käyttävät yhteisön sisäisiä reittejä. Yhteisö on siis asetuksen N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdan kattamilta osin saavuttanut yksinomaisen toimivallan tehdä kolmansien valtioiden kanssa sitoumuksia, jotka liittyvät tähän yhteisön ulkopuolisten liikenteenharjoittajien hinnoitteluvapauden rajoitukseen.

64 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 2409/92 voimaantulon jälkeen Alankomaiden kuningaskunta ei ole enää voinut yksin tehdä eikä pitää voimassa vuoden 1957 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskevat kolmansien valtioiden liikenteenharjoittajien yhteisön sisäisillä reiteillä veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja.

65 Tämäntyyppinen sitoumus seuraa vuoden 1957 sopimuksen 11 artiklasta, sellaisena kuin se muutettuna 29.1. ja 13.3.1992 käydyllä noottienvaihdolla ja vuoden 1978 pöytäkirjan 6 artiklalla. Alankomaiden kuningaskunta on pitänyt tämän sitoumuksen voimassa lokakuun 1992 noottienvaihtoon päättyneestä vuoden 1957 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta. Tällä tavalla toimiessaan Alankomaiden kuningaskunta loukkasi siis asetuksen N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdasta aiheutuvaa yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Tanska, tuomion 97–100 kohta; em. asia komissio v. Ruotsi, tuomion 93–96 kohta; em. asia komissio v. Suomi, tuomion 98–101 kohta; em. asia komissio v. Belgia, tuomion 110–113 kohta; em. asia komissio v. Luxemburg, tuomion 103–106 kohta; em. asia komissio v. Itävalta, tuomion 112–115 kohta ja em. asia komissio v. Saksa, tuomion 123–126 kohta).

66 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa Alankomaiden hallituksen väitteellä, jonka mukaan lokakuun 1992 noottienvaihto tapahtui ennen asetuksen N:o 2409/92 voimaantuloa. Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 153–158 kohdassa todennut, vaikka kyseistä noottienvaihtoa sovellettiin väliaikaisesti 14.10.1992 lähtien, Alankomaiden kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen välinen sopimus syntyi lopullisesti vasta sen jälkeen, kun Alankomaiden parlamentti ratifioi sopimuksen 26.4.1993. Tämä päivämäärä on kuitenkin asetuksen N:o 2409/92 voimaantuloa myöhäisempi.

67 Toiseksi komissio vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan TPJ:ien osalta, että Alankomaiden kuningaskunta ei ole noudattanut asetuksen N:o 2299/89, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 3089/93, mukaisia velvoitteitaan.

68 Asetus N:o 3089/93 annettiin 29.10.1993, ja kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan säännösten nojalla se tuli voimaan 11.12.1993.

69 Oli kyseessä tämän asetuksen antaminen tai voimaantulo, nämä molemmat päivämäärät ovat lokakuun 1992 noottienvaihdon ratifiointia myöhäisempiä. Tästä seuraa, että komission väittämä yhteisön yksinomainen ulkoinen toimivalta ei voinut olla seurausta asetuksesta N:o 3089/93.

70 TPJ:iä koskevaa väitettä on näin ollen syytä tutkia pelkästään asetuksen N:o 2299/89 perusteella ottamatta huomioon asetusta N:o 3089/93.

71 Asetuksen N:o 2299/89 1 ja 7 artiklasta seuraa, että jollei vastavuoroisuudesta muuta johdu, tätä asetusta sovelletaan myös kolmansien valtioiden kansalaisiin, kun ne tarjoavat käytettäväksi tai käyttävät TPJ:iä yhteisön alueella.

72 Kyseisen asetuksen vaikutuksesta yhteisö on saavuttanut yksinomaisen toimivallan sopia kolmansien valtioiden kanssa sen alueella käytettäväksi tarjottuihin tai käytettäviin TPJ:iin liittyvistä velvoitteista.

73 On kiistatonta, että 29.1. ja 13.3.1992 käydyllä noottienvaihdolla Alankomaiden kuningaskunta ja Yhdysvallat lisäsivät vuoden 1957 sopimukseen liitteen, joka koski TPJ:iä sääntteleviä periaatteita ja erityisesti Alankomaiden alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä. Alankomaiden kuningaskunta piti tämän liitteen voimassa lokakuun 1992 noottienvaihtoon päättyneestä vuoden 1957 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta. Näin menetellessään tämä jäsenvaltio loukkasi asetuksesta N:o 2299/89 aiheutuvaa yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Tanska, tuomion 102–104 kohta; em. asia komissio v. Ruotsi, tuomion 98–100 kohta; em. asia komissio v. Suomi, tuomion 103–105 kohta; em. asia komissio v. Belgia, tuomion 115–117 kohta; em. asia komissio v. Luxemburg, tuomion 108–110 kohta; em. asia komissio v. Itävalta, tuomion 117–119 kohta ja em. asia komissio v. Saksa, tuomion 128–130 kohta).

74 Lisäksi perustamissopimuksen 5 artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan helpottamaan yhteisön päämäärän toteuttamista ja pidättymään kaikista toimenpiteistä, jotka ovat omiaan vaarantamaan EY:n perustamissopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.

75 Ulkosuhteiden alalla yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että yhteisön päämäärä ja EY:n perustamissopimuksen tavoitteet vaarantuisivat, jos jäsenvaltiot voisivat tehdä sellaisia kansainvälisiä sopimuksia, joihin sisältyvät määräykset voisivat vaikuttaa yhteisön antamiin oikeussääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta.

76 Edellä esitetyistä seikoista johtuu, että Alankomaiden kuningaskunta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 5 artiklan eikä asetusten N:o 2409/92 ja N:o 2299/89 mukaisia velvoitteitaan, koska se on pitänyt voimassa vuoden 1957 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskevat Yhdysvaltojen nimeämien lentoliikenteen harjoittajien kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä sekä Alankomaiden alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Tanska, tuomion 110–112 kohta; em. asia komissio v. Ruotsi, tuomion 106–108 kohta; em. asia komissio v. Suomi, tuomion 111–113 kohta; em. asia komissio v. Belgia, tuomion 124–126 kohta; em. asia komissio v. Luxemburg, tuomion 116–118 kohta; em. asia komissio v. Itävalta, tuomion 124–126 kohta ja em. asia komissio v. Saksa, tuomion 135–137 kohta).

Perustamissopimuksen 52 artiklan rikkomiseen perustuva jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen

Asianosaisten lausumat

77 Komissio väittää, että lentoyhtiöiden omistusta ja määräysvaltaa koskeva vuoden 1957 sopimuksen 4 artikla korvattiin kokonaan lokakuun 1992 noottienvaihdolla.

78 Komissio väittää, että kyseisen 4 artiklan nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna (jäljempänä lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke), muista jäsenvaltioista kuin Alankomaiden kuningaskunnasta oleviin lentoyhtiöihin voidaan aina olla soveltamatta vuoden 1957 sopimusta, vaikka kyseistä sopimusta sovelletaan automaattisesti alankomaalaisiin lentoyhtiöihin. Näistä jäsenvaltioista olevia lentoyhtiötä siis syrjitään siltä osin kuin niihin ei sovelleta kansallista järjestelmää Alankomaissa, ja tämä on perustamissopimuksen 52 artiklan vastaista.

79 Alankomaiden hallitus vastaa tähän, että toisin kuin komissio väittää, lokakuun 1992 noottienvaihdolla ei korvattu kokonaan vuoden 1957 sopimuksen 4 artiklaa, vaan sillä vain selvennettiin eräitä sen ilmaisuja. Kyseinen 4 artikla säilyi asiasisällöltään muuttumattomana. Lokakuun 1992 noottienvaihto ei ole tältä osin uusi sopimus, ja vuoden 1957 sopimusta suojaa EY 307 artiklan ensimmäinen alakohta.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

80 Vuoden 1957 sopimuksen 4 artiklan alkuperäinen sanamuoto oli seuraava:

"Molemmat sopimuspuolet pidättävät itselleen sen oikeuden, että ne voivat olla myöntämättä toisen sopijapuolen nimeämille lentoyhtiöille vapautta käyttää tämän sopimuksen 3 artiklassa tarkoitettuja oikeuksia tai että ne voivat peruuttaa tällaisen vapauden, jos sopimuspuoli ei katso osoitetuksi, että tämä lentoyhtiö on toisen sopimuspuolen kansalaisten olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma – –."

81 Lokakuun 1992 noottienvaihdolla muutettiin kyseisen artiklan alkua seuraavasti kyseisen artiklan loppuosan jäädessä ennalleen:

"Molemmat sopimuspuolet pidättävät itselleen sen oikeuden, että ne voivat olla myöntämättä – – vapautta käyttää tässä sopimuksessa tarkoitettuja oikeuksia, keskeyttää tällaisen vapauden soveltamisen, rajoittaa sitä, asettaa sille ehtoja tai peruuttaa sen, – –"

82 Tästä ilmenee selvästikin, että vuoden 1957 sopimuksen 4 artiklaa ei ole komission väittämällä tavalla kokonaan korvattu lokakuun 1992 noottienvaihdon perusteella.

83 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 170 kohdassa esittänyt, on kuitenkin todettava, että vaikka lokakuun 1992 noottienvaihdolla ei muodollisesti ole juurikaan muutettu vuoden 1957 sopimuksen 4 artiklaa, tällä noottienvaihdolla on kuitenkin perustavanlaatuisesti muutettu kyseisen artiklan sisältöä ja ulottuvuutta, joten noottienvaihto on väistämättä vaikuttanut kyseisen artiklan soveltamisalaan sen jälkeen, kun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Chicago 7.12.1944; 1953 UNTS 389) 1 artiklassa tarkoitetun viidennen vapauden reitit on täysin vapautettu.

84 Tästä seuraa, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevaa lauseketta on arvioitava ottamalla huomioon esiin tuodut yhteisön oikeuden säännökset ja että toisaalta EY 307 artiklan ensimmäiseen kohtaan perustuva Alankomaiden hallituksen väite on perusteeton.

85 Siltä osin kuin kysymys on perustamissopimuksen 52 artiklan soveltamisesta on huomattava, että tätä määräystä sovelletaan lentoliikenteen alalla ja että sitä sovelletaan erityisesti johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneisiin lentoyhtiöihin, jotka tarjoavat lentoliikennepalveluja jäsenvaltion ja jonkin kolmannen valtion välillä.

86 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen perusteella erityisesti Yhdysvallat voi evätä tai peruuttaa sellaisen lentoyhtiön toimiluvan tai hyväksynnän, joka on Alankomaiden kuningaskunnan nimeämä mutta joka ei ole tämän jäsenvaltion tai Alankomaiden kansalaisten olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma.

87 Ei ole epäilystäkään siitä, etteikö tämä lauseke voisi vaikuttaa Alankomaihin sijoittautuneisiin lentoyhtiöihin, jotka ovat joko jonkin muun jäsenvaltion kuin Alankomaiden kuningaskunnan tai tällaisen jäsenvaltion kansalaisten olennaisesti omistamia ja tehokkaasti valvomia (jäljempänä yhteisön lentoyhtiöt).

88 Tämän lausekkeen muotoilusta seuraa sitä vastoin, että Yhdysvalloilla on lähtökohtaisesti velvollisuus myöntää vaaditut toimiluvat tai hyväksynnät lentoyhtiöille, jotka ovat Alankomaiden kuningaskunnan tai sen kansalaisten olennaisesti omistamia ja tehokkaasti valvomia (jäljempänä alankomaalaiset lentoyhtiöt).

89 Edellä esitetystä seuraa, että yhteisön lentoyhtiöt voidaan aina jättää osattomiksi vuoden 1957 sopimuksen eduista, kun taas alankomaalaiset lentoyhtiöt saavat nämä edut. Yhteisön lentoyhtiöt kärsivät tämän vuoksi syrjinnästä, joka estää niitä saamasta kansallista kohtelua siinä jäsenvaltiossa, johon ne ovat sijoittautuneet, eli Alankomaiden kuningaskunnassa.

90 Tästä seuraa, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke on perustamissopimuksen 52 artiklan vastainen (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Tanska, tuomion 122–124 ja 128–133 kohta; em. asia komissio v. Ruotsi, tuomion 113–115 ja 119–124 kohta; em. asia komissio v. Suomi, tuomion 118–120 ja 124–129 kohta; em. asia komissio v. Belgia, tuomion 131–133 ja 137–142 kohta; em. asia komissio v. Luxemburg, tuomion 122–124 ja 128–133 kohta; em. asia komissio v. Itävalta, tuomion 130–134 ja 138–143 kohta sekä em. asia komissio v. Saksa, tuomion 144–146 ja 150–156 kohta).

91 Näin ollen kyseiseen artiklaan perustuva väite siitä, että Alankomaiden kuningaskunta on jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteensa, on perusteltu.

92 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että Alankomaiden kuningaskunta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 5 ja 52 artiklan eikä asetusten N:o 2409/92 ja N:o 2299/89 mukaisia velvoitteitaan, koska se on tehnyt tai pitänyt voimassa vuoden 1957 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta Yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia,

– jotka koskevat Yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä

– jotka koskevat Alankomaiden alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä ja

– joissa tunnustetaan Yhdysvalloille oikeus peruuttaa liikenneoikeuksia, keskeyttää niiden soveltaminen tai rajoittaa niitä tapauksissa, joissa Alankomaiden kuningaskunnan nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole Alankomaiden kuningaskunnan tai Alankomaiden kansalaisten omistuksessa.

Oikeudenkäyntikulut

93 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Alankomaiden kuningaskunnan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska tämä on hävinnyt asian, Alankomaiden kuningaskunta on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

94 Työjärjestyksen 69 artiklan 4 kohdan nojalla Ranskan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Alankomaiden kuningaskunta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen 5 artiklan (josta on tullut EY 10 artikla) ja 52 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 43 artikla) eikä lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23.7.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 ja tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä 24.7.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89 mukaisia velvoitteitaan, koska se on tehnyt tai pitänyt voimassa Alankomaiden kuningaskunnan ja Amerikan yhdysvaltojen välillä 3.4.1957 tehdyn lentoliikennettä koskevan sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta Amerikan yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia,**

   – **jotka koskevat Amerikan yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä**

   – **jotka koskevat Alankomaiden alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä ja**

   – **joissa tunnustetaan Amerikan yhdysvalloille oikeus peruuttaa liikenneoikeuksia, keskeyttää niiden soveltaminen tai rajoittaa niitä tapauksissa, joissa Alankomaiden kuningaskunnan nimeämät lentoliikenteen**

harjoittajat eivät ole Alankomaiden kuningaskunnan tai Alankomaiden kansalaisten omistuksessa.

2) Alankomaiden kuningaskunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

3) Ranskan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Allekirjoitukset