TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2007. gada 24. aprīlī *

Lieta C-523/04

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam, ko 2004. gada 23. decembrī cēla

Eiropas Kopienu Komisija, ko pārstāv M. Hutunens [*M. Huttunen*] un V. Vilss [*W. Wils*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

Nīderlandes Karalisti, ko pārstāv H. H. Sevenstere [*H. G. Sevenster*] un M. de Hrāfe [*M. de Grave*], pārstāvji,

* Tiesvedības valoda — holandiešu.

atbildētāja,

ko atbalsta:

Francijas Republika, ko pārstāv Ž. de Bergess [*G. de Bergues*] un A. Āre [*A. Hare*], pārstāvji,

persona, kas iestājusies lietā.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], palātu priekšsēdētāji P. Janns [*P. Jann*], K. V. A. Timmermanss [*C. W. A. Timmermans*], K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], P. Kūris [*P. Kūris*], E. Juhāss [*E. Juhász*] un J. Klučka [*J. Klučka*], tiesneši H. N. Kunja Rodrigess [*J. N. Cunha Rodrigues*] (referents), K. Šīmans [*K. Schiemann*], J. Makarčiks [*J. Makarczyk*], U. Lehmuss [*U. Lõhmus*], E. Levits un A. O'Kīfs [*A. Ó Caoimh*],

ģenerāladvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*],
sekretārs R. Grass [*R. Grass*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus tiesas sēdē 2006. gada 16. novembrī,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka, neņemot vērā atkārtotu 1957. gada 3. aprīlī noslēgtā gaisa satiksmes nolīguma starp Nīderlandes Karalisti un Amerikas Savienotajām Valstīm (*Tractatenblad* 1957, Nr. 53; turpmāk tekstā — "1957. gada nolīgums") apspriešanu, uzņemdamās vai atstādama spēkā starptautiskās saistības ar Savienotajām Valstīm:

— par Savienoto Valstu noteikto pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumiem Kopienas teritorijā,

— par Nīderlandes teritorijā piedāvātajām vai izmantotajām datorizētajām rezervēšanas sistēmām (turpmāk tekstā — "DRS") un

— Savienotajām Valstīm paredzot tiesības atsaukt, apturēt vai ierobežot satiksmes tiesības gadījumos, kad Nīderlandes Karalistes noteiktie gaisa pārvadātāji nepieder Nīderlandei vai tās rezidentiem,

Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar EK līguma 5. pantu (jaunajā redakcijā — EKL 10. pants) un EK līguma 52. pantu (jaunajā redakcijā — EKL 43. pants), kā arī Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem (OV L 240, 15. lpp.) un Padomes 1989. gada 24. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2299/89 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām (OV L 220, 1. lpp.), kas grozīta ar Padomes 1993. gada 29. oktobra Regulu (EEK) Nr. 3089/93 (OV L 278, 1. lpp.).

2 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2005. gada 6. jūnija rīkojumu Francijas Republikai tika ļauts iestāties lietā Nīderlandes Karalistes apsvērumu atbalstam.

Atbilstošās tiesību normas

3 Regulas Nr. 2299/89 1. pantā paredzēts:

"Šo regulu piemēro attiecībā uz datorizētajām rezervēšanas sistēmām (DRS), kuras piedāvā lietošanai un/vai lieto Kopienas teritorijā, lai izplatītu un realizētu gaisa satiksmes produktus, neatkarīgi no:

— sistēmas piedāvātāja statusa vai pilsonības,

— izmantotās informācijas avota vai attiecīgās centrālās datu apstrādes vienības atrašanās vietas,

— attiecīgā gaisa satiksmes produkta ģeogrāfiskās atrašanās vietas."

4 Tomēr šīs pašas regulas 7. panta 1. un 2. punktā noteikts:

"1. Šīs regulas 3.–6. pantā izklāstītās sistēmas piedāvātāja saistības nepiemēro trešo valstu vecākajiem pārvadātājiem, ja tā DRS neatbilst šīs regulas prasībām vai ja tie nepiedāvā Kopienai aviosabiedrību apkalpošanas režīmu, kas būtu līdzvērtīgs tam, kas paredzēts šajā regulā.

2. Vecākā pārvadātāja un iesaistīto pārvadātāju saistības, kuras izklāstītas 8. pantā, nepiemēro DRS, kuru kontrolē trešās valsts aviosabiedrības, ja tajā valstī vecākajam pārvadātājam vai iesaistītajam pārvadātājam nepiemēro režīmu, kas ir līdzvērtīgs tam, kurš paredzēts saskaņā ar šo regulu un Komisijas Regulu (EEK) Nr. 2672/88."

5 Saskaņā ar Regulas Nr. 2409/92 1. panta 1. punktu šajā regulā noteikti kritēriji un procedūras, kas jāpiemēro, lai noteiktu gaisa pārvadājumu maksas un tarifus pārvadājumiem vienīgi Kopienas teritorijā.

6 Šī paša panta 2. un 3. punkta redakcija ir šāda:

"2. Neierobežojot 3. punktu, šī regula neattiecas:

a) uz maksām un tarifiem, ko iekasē tādi gaisa pārvadātāji, kas nav Kopienas gaisa pārvadātāji;

b) uz maksām un tarifiem, ko nosaka sabiedrisko pakalpojumu saistības, saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem [..]

3. Vienīgi Kopienas gaisa pārvadātāji drīkst ieviest jaunus produktus vai noteikt identiskiem produktiem zemākas maksas par jau pastāvošajām."

7 Regulas Nr. 2409/92 12. pantā paredzēts:

"Šī regula stājas spēkā 1993. gada 1. janvārī."

Prāvas priekšvēsture

1957. gada nolīgums

8 Nīderlandes Karaliste un Savienotās Valstis 1957. gada 3. aprīlī ir noslēgušas 1957. gada nolīgumu.

9 Šis nolīgums tika papildināts ar 1978. gada 31. marta protokolu (*Tractatenblad* 1978, Nr. 55; turpmāk tekstā — "1978. gada protokols") un grozīts 1987. gada 13. oktobra un 22. decembra notu (*Tractatenblad* 1988, Nr. 12), 1992. gada 29. janvāra un 13. marta notu (*Tractatenblad* 1992, Nr. 63) un 1992. gada 14. oktobra notu (*Tractatenblad* 1992, Nr. 177; turpmāk tekstā — "1992. gada oktobra notu apmaiņa") apmaiņas rezultātā.

10 Savukārt 1978. gada protokols tika grozīts ar 1986. gada 11. jūnija protokolu (*Tractatenblad* 1986, Nr. 88), kā arī 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā.

11 Ar 1992. gada oktobra notu apmaiņu tika grozīti vairāki 1957. gada nolīguma noteikumi, proti, 1. pants (definīcijas), 2. pants (tiesību piešķiršana), 3. pants (noteikšana), 4. pants (aviokompāniju īpašums un kontrole), 6. pants (drošība), 7. pants (muita un maksa par izmantošanu), 8. pants (godīga konkurence), 13. pants (strīdu izšķiršana) un 16. pants (līguma laušana), kā arī tā pielikums par lidojumu sarakstu. Turklāt virkne grozījumu tika veikti 1978. gada protokolā.

12 Savukārt 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā netika grozīti 1957. gada nolīguma noteikumi par gaisa pārvadājuma maksām un DRS.

13 Šīs notu apmaiņas ietvaros bija paredzēts, ka tas, iespējams, būs piemērojams no noslēgšanas brīža, proti, 1992. gada 14. oktobra. Tas stājās spēkā 1993. gada 11. maijā pēc minētās notu apmaiņas ratificēšanas 1993. gada 26. aprīlī Nīderlandes Parlamentā (skat. *Tractatenblad* 1993, Nr. 84 un 85).

"Atvērto debesu" lietas un to turpinājumi

14 Pirms tiesvedības aizsākšanas pret Nīderlandes Karalisti Komisija bija vedusi procedūras par pienākumu neizpildi pret astoņām citām dalībvalstīm, kas bija noslēgušas nolīgumus ar Savienotajām Valstīm par gaisa pārvadājumiem.

15 Komisija katrai no šīm dalībvalstīm bija nosūtījusi brīdinājuma vēstules laikposmā no 1995. gada jūnija līdz 1996. gada maijam un argumentētus atzinumus laikposmā no 1998. gada marta līdz aprīlim un pret tām cēlusi prasības 1998. gada 18. decembrī. Nīderlandes Karaliste katrā lietā bija iestājusies dalībvalsts atbildētājas atbalstam. Tiesa spriedumus 2002. gada 5. novembrī pasludināja šādās lietās (sauktas — "atvērto debesu" lietas): lietā C-466/98 Komisija/Apvienotā Karaliste (*Recueil*, I-9427. lpp.), lietā C-467/98 Komisija/Dānija (*Recueil*, I-9519. lpp.), lietā C-468/98 Komisija/Zviedrija (*Recueil*, I-9575. lpp.), lietā C-469/98 Komisija/Somija (*Recueil*, I-9627. lpp.), lietā C-471/98 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-9681. lpp.), lietā C-472/98 Komisija/Luksemburga (*Recueil*, I-9741. lpp.), lietā C-475/98 Komisija/Austrija (*Recueil*, I-9797. lpp.) un lietā C-476/98 Komisija/Vācija (*Recueil*, I-9855. lpp.).

16 Pēdējos septiņos no šiem spriedumiem (prasībā pret Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti bija atšķirīga situācija) Tiesa nosprieda, ka, neņemot vērā atkārtotu esošo nolīgumu apspriešanu, uzņemdamās vai atstādamas spēkā starptautiskās saistības ar Savienotajām Valstīm par Savienoto Valstu noteikto

pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumos Kopienas teritorijā, par dalībvalsts atbildētājas teritorijā piedāvātajām vai izmantotajām DRS un Savienotajām Valstīm paredzot tiesības atsaukt, apturēt vai ierobežot satiksmes tiesības gadījumos, kad dalībvalsts atbildētājas noteiktie gaisa pārvadātāji nepieder dalībvalstij atbildētājai vai tās rezidentiem, dalībvalstis atbildētājas nav izpildījušas pienākumus, kas tām uzlikti saskaņā ar Līguma 5. un 52. pantu, kā arī Regulām Nr. 2409/92 un Nr. 2299/89, kas grozīta ar Regulu Nr. 3089/93.

17 Pēc šiem spriedumiem Komisija vērsās pie Nīderlandes Karalistes ar 2002. gada 25. novembra, 2004. gada 30. jūlija un 2005. gada 10. marta vēstulēm, lūdzot, pirmkārt, neturpināt divpusējās apspriedes ar Savienotajām Valstīm un, otrkārt, uzteikt 1957. gada nolīgumu.

Pirmstiesas procedūra un prasījumi

18 Attiecībā uz 1992. gada oktobra notu apmaiņu Komisija 1999. gada 19. janvārī Nīderlandes Karalistei nosūtīja brīdinājuma vēstuli, uz kuru tā sniedza atbildi 1999. gada 1. jūnijā.

19 2000. gada 24. oktobrī Komisija nosūtīja Nīderlandes Karalistei argumentētu atzinumu, aicinot to divu mēnešu laikā pēc šī atzinuma paziņošanas veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai to izpildītu. Nīderlandes Karaliste sniedza atbildi uz minēto atzinumu ar vēstuli, kas datēta ar 2001. gada 23. februāri.

20 Komisija cēla šo prasību 2004. gada 23. decembrī.

Par izņēmumu attiecībā uz nepieņemamību, kas saistīts ar pārmērīgi ilgo pirmstiesas procedūru

Lietas dalībnieku argumenti

21 Nīderlandes Karaliste uzsver šajā gadījumā ļoti garo pirmstiesas procedūru. Komisija ļāva paiet vairāk nekā sešiem gadiem starp 1992. gada oktobra notu apmaiņu un brīdinājuma vēstules nosūtīšanu (1999. gada janvārī) un vairāk nekā četriem gadiem starp argumentētā atzinuma nosūtīšanu (2000. gada oktobrī) un šīs prasības celšanu (2004. gada decembrī). Šī iemesla dēļ Komisija esot nostādījusi Nīderlandes Karalisti tik neizdevīgā situācijā, ka tā esot zaudējusi tiesības šajā lietā vērsties Tiesā.

22 Lai gan Komisija 1995. gadā aizsāka procedūru sakarā ar pienākumu neizpildi pret astoņām citām dalībvalstīm "atvērto debesu" lietās, tā nav apšaubījusi 1992. gada oktobra notu apmaiņu. Gaidīdama vairāk nekā sešus gadus pirms brīdinājuma vēstules nosūtīšanas Nīderlandes Karalistei, Komisija Nīderlandes valdībā modinājusi tiesisku paļāvību uz to, ka Kopienu tiesības nav pārkāptas.

23 Komisija neesot ņēmusi vērā pienākumu ievērot saprātīgu termiņu, kas ir daļa no labas pārvaldības principa un izriet no tiesiskās drošības principa.

24 Nīderlandes Karaliste, kuru šajā sakarā atbalsta Francijas valdība, uzskata, ka ar grozīto 1957. gada nolīgumu attiecīgajiem pārvadātājiem, kuriem tādējādi tiek radīta pieeja ASV tirgum, tiek sniegta tiesiskā drošība. Tostarp Komisija esot devusi piekrišanu aliansei starp uzņēmumiem *KLM Royal Dutch Airlines* (turpmāk tekstā — "*KLM*") un *Northwest Airlines*. Savienotās Valstis uzskatot, ka šajā nolīgumā atrodamās saistības ir priekšnosacījums vajadzīgās "*antitrust* imunitātes" nodrošināšanai šai aliansei. 1957. gada nolīguma laušanas rezultātā ASV iestādes atsauktu gan šo "*antitrust* imunitāti", gan arī padarītu neiespējamu šādu imunitāti saņemt sadarbībai starp uzņēmumiem *KLM* un *Air France* (ko Komisija jau ir apstiprinājusi). Šī "*antitrust* imunitātes" atsaukšana radītu miljoniem *euro* zaudējumus.

25 Komisija atbild, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tai, piemērojot EKL 226. pantu, nav jāievēro noteikti termiņi.

26 Turklāt fakts, ka Komisija pret Nīderlandes Karalisti aizsāka procedūru sakarā ar pienākumu neizpildi vēlāk nekā pret astoņām citām dalībvalstīm, tai nerada nelabvēlīgāku stāvokli; tieši pretēji, salīdzinājumā ar pārējām astoņām dalībvalstīm Nīderlandes Karalistei esot bijušas priekšrocības izmantot papildu termiņu, lai, izbeidzot 1992. gada oktobra notu apmaiņu, izvairītos no prasības celšanas.

Tiesas vērtējums

27 Skaidrs, ka dažos gadījumos EKL 226. pantā paredzētās pirmstiesas procedūras pārmērīgā ilguma dēļ attiecīgajai valstij var būt apgrūtinoši atspēkot Komisijas argumentus un tādējādi tiek pārkāptas tiesības uz aizstāvēšanos. Tai pat laikā šajā gadījumā Nīderlandes valdība nav pierādījusi, ka neierastaiss procedūras ilgums ir ietekmējis tās aizstāvības veidu (šajā sakarā skat. 1991. gada 16. maija spriedumu lietā C-96/89 Komisija/Nīderlande, *Recueil*, I-2461. lpp., 15. un 16. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Austrija, 36. punkts).

28 Tāpat ir jāuzsver, ka prasība sakarā ar pienākumu neizpildi ir atkarīga no objektīva konstatējuma, ka dalībvalsts nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti saskaņā ar Kopienu tiesībām, un ka uz tiesiskās paļāvības principa ievērošanu tādā lietā kā šī dalībvalsts nevar atsaukties, lai liktu šķēršļus objektīvam konstatējumam par tās pienākumu, kas tai uzlikti saskaņā ar EK līgumu vai atvasināto tiesību aktu, neizpildi, jo šāda pamatojuma atzīšana būtu pretrunā ar mērķi, kas ir jāsasniedz ar EKL 226. pantā minētās procedūras palīdzību (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā Komisija/Austrija, 38. punkts).

29 Apstāklim, ka 1957. gada nolīguma laušanas rezultātā ASV iestādes varētu atsaukt "*antitrust* imunitāti", un no tā izrietošajiem zaudējumiem nav nozīmes attiecībā uz šīs prasības pieņemamību. Šīs prasības, kas ir pamatota ar EKL 226. pantu, mērķis ir atzīt Kopienu tiesību pārkāpumu, kas izriet no saistībām, kuras savstarpēji uzņēmušās Nīderlandes Karaliste un Savienotās Valstis.

30 Tādēļ šis izņēmums ir jānoraida.

Par argumentu, kas saistīts ar notikumiem pēc argumentētā atzinuma

Lietas dalībnieku argumenti

31 Nīderlandes Karaliste, ko atbalsta Francijas valdība, uzsver, ka Komisija šo prasību cēlusi, nepietiekami ņemdama vērā notikumus, kas risinājās pēc argumentētā atzinuma pieņemšanas. Pēc spriedumu "atvērto debesu" lietās pasludināšanas Eiropas Savienības Padome 2003. gada 5. jūnijā Komisijai piešķīra divus mandātus, lai vienotos par gaisa pārvadājumu nolīgumiem ar Savienotajām Valstīm un citām trešām valstīm, šos mandātus ietverot Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulā (EK) Nr. 847/2004 attiecībā uz sarunām par gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un šo nolīgumu īstenošanu (OV L 157, 7. lpp.). Komisija vairākkārt lūdza dalībvalstis atturēties no divpusējām sarunām gaisa pārvadājumu jomā, lai neapdraudētu esošās sarunas Kopienas līmenī.

32 Ja Tiesa šo prasību apmierinās, tad Nīderlandes Karalistei vajadzēs atcelt ar Kopienu tiesībām nesaderīgās tiesību normas. Tas radītu dalībvalstij nepieņemamu situāciju.

Risinot sarunas par šādu atcelšanu ar Savienotajām Valstīm, Nīderlandes Karaliste iejauktos sarunās, kas risinās Kopienas līmenī.

33 Nīderlandes Karaliste, ko atbalsta Francijas valdība, arī uzskata, ka šajā procedūrā Komisija nebija ņēmusi vērā nedz šos Padomes 2003. gada jūnijā tai piešķirtos divus sarunu mandātus, nedz arī Regulu Nr. 847/2004. Nav noticis nekāds ievērojamu zaudējumu vērtējums, kas aviokompānijām varētu rasties divpusējo nolīgumu par gaisa pārvadājumiem laušanas dēļ.

34 Saskaņā ar Līguma 5. pantu lojālas sadarbības starp Kopienas iestādēm un dalībvalstīm princips ir spēkā abpusēji, kas nozīmē, ka Komisijai arī ir pienākums sadarboties, lai nodrošinātu Kopienu tiesību efektivitāti. Lojāla sadarbība nav vērojama tad, ja Komisija faktiski kavē Nīderlandes Karalisti veikt pasākumus, lai izpildītu no Kopienu tiesībām izrietošos pienākumus. Komisija neesot ievērojusi Līguma 5. pantu, jo tā ir cēlusi šo prasību, lai gan dalībvalstis un Padome tai ir piešķīrušas vajadzīgos instrumentus, lai transatlantisko gaisa satiksmi saskaņotu ar Kopienu tiesībām.

35 1957. gada nolīguma laušana radītu juridisku vakuumu, kas nebūtu labvēlīgs nedz Nīderlandes Karalistes, nedz arī pārējo dalībvalstu interesēm. Pat ja lidojumi būtu iespējami saskaņā ar *comity* principu [starptautiskās laipnības princips] — kā to

uzskata Komisija, — šī principa piemērošana tomēr Kopienu pārvadātājiem liegtu baudīt tiesisko un ekonomisko drošību, ko savukārt nodrošina tāda nolīguma kā šajā lietā minētais [spēkā] esamība. To avioprogrammas būtu no jauna jāapstiprina katru sezonu, un tās būtu nenoteiktas. To uzņēmējdarbības nosacījumu apstiprināšana vai nepieņemšana radītu papildu administratīvu slogu un radītu risku Kopienu pārvadātājiem, ka Savienoto Valstu iestādes atteiktu veikt noteiktus lidojumus.

36 Komisija atbild, ka Nīderlandes Karalistei 2002. gada 25. novembrī, 2004. gada 30. jūlijā un 2005. gada 10. martā nosūtītajās vēstulēs tā šai dalībvalstij lūgusi nevis neuzsākt sarunas ar Savienotajām Valstīm, bet gan likt lietā 1957. gada nolīgumā minētos [nolīguma] laušanas noteikumus. Tas Nīderlandes Karalistei neradīja nepieņemamu situāciju.

37 Turklāt bažas, ka šī nolīguma laušanas dēļ var rasties juridisks vakuums, nav pamatotas. Ja starp Kopienu un Savienotajām Valstīm netiks noslēgts jauns nolīgums, tad lidojumi tik un tā būs iespējami saskaņā ar *comity* principu.

Tiesas vērtējums

38 Papildus šī sprieduma 29. punktā minētajiem apsvērumiem ir jāatgādina, ka EKL 226. panta noteikumi ir jāpiemēro un šai sakarā Komisijai nav jāievēro kāds noteikts

termiņš. Šajā gadījumā Komisija paskaidroja, ka tā pirms šīs prasības celšanas nolēma gaidīt Tiesas 2002. gadā taisītos spriedumus "atvērto debesu" lietās, kā arī Nīderlandes valdības reakciju saistībā ar šiem spriedumiem. To darīdama, Komisija nav pretēji Līgumam īstenojusi savu diskrecionāro varu, kas tai piešķirta saskaņā ar EKL 226. pantu.

39 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tas, vai valsts pienākumi nav izpildīti, ir jāizvērtē, ņemot vērā to situāciju dalībvalstī, kāda tā bija brīdī, kad beidzās argumentētajā atzinumā noteiktais termiņš, un pēc tam veiktās izmaiņas Tiesa neņem vērā (skat. it īpaši 2005. gada 14. jūlija spriedumu lietā C-433/03 Komisija/Vācija, Krājums, I-6985. lpp., 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

40 Šajā gadījumā argumentētajā atzinumā noteiktais termiņš beidzās 2000. gada 24. decembrī, tādējādi Nīderlandes Karalistes minētajiem notikumiem šajā prāvā nav nozīmes.

41 Tādējādi šis arguments ir jānoraida.

Par lietas būtību

Par nepieciešamību lemt par jauna nolīguma spēkā esamību 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā veikto grozījumu dēļ

Lietas dalībnieku argumenti

42 Komisija uzskata, ka 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā veiktie grozījumi radikāli mainīja 1957. gada nolīguma raksturu, to pārveidojot par jauna tipa "atvērto debesu" nolīgumu, proti, nolīgumu, kurā bija jāņem vērā virkne Savienoto Valstu valdības noteiktu kritēriju, tādu kā brīva piekļuve visiem ceļiem, neierobežotu ceļa un satiksmes tiesību piešķiršana, cenu noteikšana lidojumiem līgumslēdzēju pušu starpā saskaņā ar tā saukto "dubultas nepiekrišanas" sistēmu un iespēja izpildīt "code sharing" ("kodu dalīšana"). Minēto grozījumu mērķis bija radīt ciešāku sadarbību starp Savienotajām Valstīm un Nīderlandes Karalisti, no kuras pēdējai minētajai izrietēja jaunas un būtiskas starptautiskās saistības. Šie grozījumi pierādot atkārtotu 1957. gada nolīguma apspriešanu kopumā. Šādā situācijā dalībvalstīm tiek liegts ne tikai no jauna uzņemties starptautiskas saistības, bet arī atstāt spēkā tādas saistības, ja tās ir pretrunā Kopienu tiesībām.

43 Nīderlandes Karaliste apstrīd, ka 1992. gada oktobra notu apmaiņa ir jauns nolīgums. Tā uzskata, ka 1957. gada nolīgums kā tāds ir palicis neskarts. Tam

pievienotie noteikumi apvienojot sākotnējā nolīgumā esošos elementus. 1992. gada oktobra pielāgojumi esot pirms daudziem gadiem aizsāktās abu līgumslēdzēju valstu gaisa pārvadātājiem labvēlīgās liberalizācijas rezultāts. 1957. gada nolīgumā jau pirms 1992. gada bija ietverti būtiskākie "atvērto debesu" tipa nolīguma elementi, tādēļ 1992. gada oktobra notu apmaiņas dēļ tas netika pārveidots par jaunu "atvērto debesu" tipa nolīgumu.

44 Nīderlandes Karaliste uzskata, ka, tā kā 1957. gada nolīgums tika noslēgts pirms 1958. gada 1. janvāra, tad uz to attiecas EKL 307. panta pirmā daļa, saskaņā ar kuru Līgums neattiecas uz attiecīgās dalībvalsts pienākumiem ievērot tiesības, ko trešās valstis atvasina no noslēgtās konvencijas pirms EEK līguma spēkā stāšanās. Tas pats attiecas arī uz vēlākajām sekundārajām tiesībām: ar šāda tiesiskā regulējuma esamību vien nepietiek, lai dalībvalsts izbeigtu saistības, ko tā uzņēmusies attiecībās ar trešām valstīm.

Tiesas vērtējums

45 Ir jāatzīst, ka 1957. gada nolīgumā sākotnēji nebija ietverti noteikumi par DRS. 1992. gada 29. janvāra un 13. marta notu apmaiņas rezultātā šim nolīgumam tika pievienots pielikums par nediskriminācijas un konkurences principiem DRS ietvaros. 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā šajā pielikumā netika veikti nekādi grozījumi.

46 Tāpat 1957. gada nolīguma noteikumi par gaisa pārvadājumu maksām, proti, šī nolīguma 11. pants, ir 1992. gada 29. janvāra un 13. marta notu apmaiņas rezultāts, savukārt 1992. gada oktobra notu apmaiņa neietvēra nekādus noteikumus šajā jomā.

47 Patiesi, Komisija savā prasības pieteikumā atzinusi, ka 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā netika grozīti iepriekš, pirms 1992. gada oktobra grozītajā 1957. gada nolīgumā atrodamie noteikumi par DRS un gaisa pārvadājumu maksām.

48 Turklāt — kā to savu secinājumu 136. punktā norādījis ģenerāladvokāts — ar 1992. gada oktobra notu apmaiņu tiek pausta līgumslēdzēju pušu griba neaizstāt iepriekšējo 1957. gada nolīgumu, bet gan tikai grozīt atsevišķus — lai arī būtiskus — noteikumus.

49 No lietas materiāliem izriet, ka 1992. gada oktobrī izdarītie un šī sprieduma 11. punktā aprakstītie grozījumi 1957. gada nolīgumā bija pamats gaisa satiksmes starp Savienotajām Valstīm un Nīderlandes Karalisti liberalizācijai pilnībā, nodrošinot brīvu piekļuvi visiem ceļiem starp visiem šajās divās valstīs atrodamajiem galamērķiem bez kapacitātes un regularitātes ierobežojumiem, bez ierobežojumiem attiecībā uz starppunktiem vai pirms un aiz galamērķiem esošajām vietām ("behind, between and beyond rights") un attiecībā uz visām vēlamajām lidaparātu kombinācijām ("change of gauge"). Šī brīvība tika papildināta ar noteikumiem par attiecīgo aviokompāniju iespējām noslēgt nolīgumus par "kodu sadali" ("code sharing") un konkurenci veicinošiem noteikumiem.

50 No tā izriet, ka 1992. gada oktobrī veikto grozījumu 1957. gada nolīgumā rezultātā tika radīta ciešāka sadarbība starp Savienotajām Valstīm un Nīderlandes Karalisti, no kurām pēdējai minētajai izriet jaunas un nozīmīgas starptautiskas saistības.

51 Turklāt ir jāuzsver, ka 1992. gada oktobrī veiktie grozījumi liecina par atkārtotu 1957. gada nolīguma apspriešanu kopumā. Lai gan ar 1992. gada oktobrī veiktajiem grozījumiem atsevišķi šī nolīguma noteikumi tika grozīti formāli vai arī tajos tika veikti mazsvarīgi redakcionāli grozījumi, šīs atkārtotās apspriedes laikā tika apstiprinātas no šiem grozījumiem izrietošās saistības. Šādā situācijā dalībvalstis nedrīkst ne tikai no jauna uzņemties starptautiskas saistības, bet arī atstāt spēkā tādas saistības, kas ir pretrunā Kopienu tiesībām.

52 Ir arī jāpieņem, ka 1992. gada oktobrī veiktie grozījumi 1957. gada nolīgumā kopumā ietekmē atsevišķu tādu noteikumu piemērojamību, kas ar minētajiem grozījumiem netika grozīti formāli vai arī tika grozīti tikai nedaudz.

53 No tā izriet, ka šajā prasībā apstrīdētais starptautisko saistību kopums ir jāizvērtē, ņemot vērā Kopienu tiesību noteikumus, ko Komisija norādījusi savas prasības atbalstam (šajā sakarā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā Komisija/Dānija, 36.–42. punkts; lietā Komisija/Zviedrija, 34.–40. punkts; lietā Komisija/Somija, 36.–42. punkts; lietā Komisija/Beļģija, 47.–53. punkts; lietā Komisija/Luksemburga, 42.–48. punkts, un lietā Komisija/Austrija, 46.–52. punkts).

54 No šīs analīzes izriet, ka Nīderlandes valdības ar EKL 307. panta pirmo daļu saistītais arguments nav pamatots.

Par pienākumu neizpildi, kas izriet no Kopienas ārējās kompetences pārkāpuma

Lietas dalībnieku argumenti

55 Komisija uzskata, ka ikreiz, kad EK līgumā paredzētās kopējās politikas īstenošanai Kopiena neatkarīgi no to formas pieņem kopējus noteikumus, dalībvalstīm zūd tiesības attiecībā pret trešām valstīm uzņemties pienākumus, kas ietekmē šos noteikumus vai maina to piemērojamību. Šajā sakarā Komisija pārmet Nīderlandes Karalistei, ka tā, uzņemoties saistības attiecībā pret Savienotajām Valstīm, kas attiecas, pirmkārt, uz Savienoto Valstu noteikto pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumos Kopienas teritorijā un, otrkārt, Nīderlandes teritorijā piedāvātajām vai izmantotajām DRS, nav ņēmusi vērā Kopienas ārējo ekskluzīvo kompetenci.

56 Attiecībā uz gaisa pārvadājumu maksām Komisija savā prasības pieteikumā uzsvērusi, ka, sākot no Regulas Nr. 2409/92 spēkā stāšanās dienas Nīderlandes Karalistei zuda tiesības pašai slēgt, kā arī atstāt spēkā starptautiskās saistības par trešo valstu noteikto pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumos Kopienas teritorijā. Tomēr 1957. gada nolīguma, kas tika grozīts 1992. gada 29. janvāra un 13. marta notu apmaiņas rezultātā un ar 1978. gada protokola 6. pantu, 11. pantā šādas saistības bija ietvertas. Tāpat 1992. gada oktobra notu apmaiņas laikā Nīderlandes Karaliste šo noteikumu atstāja spēkā. Šī dalībvalsts tādējādi neievēroja Kopienai ar Regulas Nr. 2409/92 1. panta 3. punktu piešķirto ārējo kompetenci.

57 Attiecībā uz DRS Komisija apstiprina, ka Nīderlandes Karaliste atstāja spēkā 1957. gada nolīguma pielikumu, kurā bija no jauna ietverti šī nolīguma atkārtotas apspriedes 1992. gada oktobrī noteiktie DRS principi. To darīdama, Nīderlandes Karaliste neesot ievērojusi ar Regulu Nr. 2299/89 piešķirto ārējo ekskluzīvo kompetenci.

58 Nīderlandes Karaliste uzsver, ka, ņemot vērā tiesību pašreizējo stāvokli, dalībvalstis ir kompetentas noslēgt divpusējus nolīgumus tik ilgi, kamēr Komisijai netiks piešķirts konkrēts mandāts. Tas neattiecas uz gadījumu, kad kopējos noteikumus var ietekmēt dalībvalsts divpusējie pienākumi, kā tas nav šajā lietā.

59 Pat atzīstot, ka Kopienai varētu būt ārēja ekskluzīva kompetence tādēļ, ka ir tikušas pieņemtas iekšējas Kopienu tiesību normas, šāda kompetence tiek piešķirta tikai no šī tiesiskā regulējuma spēkā stāšanās brīža. Tā kā Regula Nr. 2409/92 stājās spēkā 1993. gada 1. janvārī, tad tā uz Nīderlandes Karalisti nevarēja attiekties 1992. gada oktobrī.

60 Savā replikā Komisija pēc analoģijas norādījusi uz 1997. gada 18. decembra spriedumu lietā C-129/96 *Inter-Environnement Wallonie* (*Recueil*, I-7411. lpp., 45. punkts), kurā Tiesa ir atzinusi, ka direktīvas transponēšanai paredzētajā termiņā dalībvalstīm ir jāatturas pieņemt noteikumus, kas varētu būtiski apdraudēt šajā direktīvā paredzētā rezultāta sasniegšanu. Šajā sakarā Komisija norādījusi, ka Nīderlandes Parlaments ir ratificējis 1992. gada oktobra notu apmaiņu 1993. gada 26. aprīlī, t.i., pēc 1993. gada 1. janvāra, kad spēkā stājās Regula Nr. 2409/92.

61 Uz šo argumentu Nīderlandes Karaliste, ko šajā sakarā atbalsta Francijas valdība, atbild, ka pirmo reizi replikā norādīts, kā to Komisija norādījusi replikā, ka Kopienas ārējā ekskluzīvā kompetence rodas Regulas Nr. 2409/92 pieņemšanas brīdī pirms tās stāšanās spēkā, kas ir jauns pamats, kas maina prāvas priekšmetu un ir aizliegts saskaņā ar Reglamenta 42. panta 2. punktu. Katrā ziņā iepriekš minētajam spriedumam lietā *Inter-Environnement Wallonie* šajā lietā nav nozīmes, pirmkārt, tāpēc, ka šī lieta attiecas uz regulu, nevis uz direktīvu, un, otrkārt, tāpēc, ka ne ar vienu no 1957. gada nolīguma noteikumu netiek nopietni apšaubīta Regulā Nr. 2409/92 noteiktā mērķa sasniegšana. Visbeidzot, Nīderlandes Parlamenta veiktā 1992. gada oktobra notu apmaiņas ratificēšana ir zaudējusi nozīmi, jo šī notu apmaiņa tiek piemērota jau kopš 1992. gada 14. oktobra.

Tiesas vērtējums

62 Pirmkārt, attiecībā uz gaisa pārvadājumu maksām ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 2409/92 1. panta 2. punkta a) apakšpunktu šī regula neattiecas uz maksām un tarifiem, ko iekasē tādi gaisa pārvadātāji, kas nav Kopienas gaisa pārvadātāji, un šis izņēmums ir minēts, "neierobežojot šī paša panta 3. punktu". Atbilstoši minētā panta 3. punktam vienīgi Kopienas gaisa pārvadātāji drīkst ieviest jaunus produktus vai noteikt vienādiem produktiem zemākas maksas par jau pastāvošajām.

63 No šo noteikumu kombinācijas izriet, ka netieši, bet noteikti ar Regulu Nr. 2409/92 trešo valstu gaisa pārvadātājiem, kas darbojas Kopienā, ir aizliegts no jauna ieviest produktus vai noteikt vienādiem produktiem zemākas maksas par jau pastāvošajām. Šādi rīkojoties, Kopienu likumdevējs ir ierobežojis šo pārvadātāju, viņiem nodrošinot lidojumus Kopienas teritorijā, maksas noteikšanas brīvību. Tādēļ Kopiena tiktāl, ciktāl uz to attiecas Regulas Nr. 2409/92 1. panta 3. punkts, ir ieguvusi ekskluzīvu kompetenci attiecībā pret trešām valstīm uzņemties saistības, kas attiecas uz šo pārvadātāju, kuri nav Kopienas rezidenti, brīvību noteikt maksas ierobežojumu.

64 No tā izriet, ka kopš Regulas Nr. 2409/92 spēkā stāšanās Nīderlandes Karalistei, neņemot vērā atkārtotu 1957. gada nolīguma apspriešanu, tika liegtas tiesības pašai gan uzņemties, gan arī atstāt spēkā starptautiskas saistības par trešo valstu pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumos Kopienas teritorijā.

65 Šāda veida saistības izriet no 11. panta 1957. gada nolīgumā, kas ticis grozīts 1992. gada 29. janvāra un 13. marta notu apmaiņas rezultātā un ar 1978. gada protokola 6. pantu. Nīderlandes Karaliste šīs saistības atstāja spēkā, neņemot vērā atkārtotu 1957. gada nolīguma apspriešanu, kuras rezultāts bija 1992. gada oktobra notu apmaiņa. Šādi rīkodamās, Nīderlandes Karaliste līdz ar to nav ņēmusi vērā Kopienas ekskluzīvo kompetenci, kas izriet no Regulas Nr. 2409/92 1. panta 3. punkta (šajā sakarā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā Komisija/Dānija, 97.–100. punkts; lietā Komisija/Zviedrija, 93.–96. punkts; lietā Komisija/Somija, 98.–101. punkts; lietā Komisija/Beļģija, 110.–113. punkts; lietā Komisija/Luksemburga, 103.–106. punkts; lietā Komisija/Austrija, 112.–115. punkts, un lietā Komisija/Vācija, 123.–126. punkts).

66 Šo argumentu nevar atspēkot Nīderlandes valdības arguments, saskaņā ar kuru 1992. gada oktobra notu apmaiņa tika veikta pirms Regulas Nr. 2409/92 spēkā stāšanās. Kā to arī savu secinājumu 153.–158. punktā norādījis ģenerāladvokāts, faktiski, pat ja minētā notu apmaiņa, iespējams, būtu iepriekš piemērojama sākot no 1992. gada 14. oktobra, tad nolīgums starp Nīderlandes Karalisti un Savienotajām Valstīm galīgi tika noslēgts tikai pēc notu ratifikācijas Nīderlandes Parlamentā 1993. gada 26. aprīlī. Šis datums savukārt ir vēlāks nekā Regulas Nr. 2409/92 spēkā stāšanās datums.

67 Otrkārt, attiecībā uz DRS Komisija ir lūgusi Tiesu atzīt, ka Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti saskaņā ar Regulu Nr. 2299/89, kas grozīta ar Regulu Nr. 3089/93.

68 Regula Nr. 3089/93 tika pieņemta 1993. gada 29. oktobrī un saskaņā ar tās 2. panta 1. punktu stājās spēkā 1993. gada 11. decembrī.

69 Attiecībā uz minētās regulas pieņemšanu vai spēkā stāšanos — 1992. gada oktobra notu apmaiņas ratifikācija notika pirms tam. No tā izriet, ka Komisijas apgalvotā Kopienas ārējā ekskluzīvā kompetence nevar izrietēt no Regulas Nr. 3089/93.

70 Tādēļ iebildums par DRS ir jāizvērtē, izmantojot tikai Regulu Nr. 2299/89, neņemot vērā Regulu Nr. 3089/93.

71 No Regulas Nr. 2299/89 1. un 7. panta izriet, ka, ievērojot savstarpību, šī regula attiecas arī uz trešo valstu rezidentiem, ja tie Kopienas teritorijā piedāvā vai izmanto DRS.

72 Minētās regulas iedarbības dēļ Kopiena ir ieguvusi ekskluzīvu kompetenci attiecībā pret trešām valstīm uzņemties saistības attiecībā uz DRS, kas tiek piedāvātas vai izmantotas tās teritorijā.

73 Nav strīda par to, ka ar 1992. gada 29. janvāra un 13. marta notu apmaiņu Nīderlandes Karaliste un Savienotās Valstis 1957. gada nolīgumam pievienoja pielikumu, kurā no jauna tika ietverti principi par DRS, proti, Nīderlandes teritorijā piedāvātās un izmantotās DRS. Neņemot vērā atkārtotu 1957. gada nolīguma apspriešanu, kā rezultātā norisinājās 1992. gada oktobra notu apmaiņa, Nīderlandes Karaliste atstāja spēkā šo pielikumu. Šādi rīkodamās, šī dalībvalsts neņēma vērā no Regulas Nr. 2299/89 izrietošo Kopienas ārējo ekskluzīvo kompetenci (šajā sakarā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā Komisija/Dānija, 102.–104. punkts; lietā Komisija/Zviedrija, 98.–100. punkts; lietā Komisija/Somija, 103.–105. punkts; lietā Komisija/Beļģija, 115.–117. punkts; lietā Komisija/Luksemburga, 108.–110. punkts; lietā Komisija/Austrija, 117.–119. punkts, un lietā Komisija/Vācija, 128.–130. punkts).

74 Turklāt ar Līguma 5. pantu dalībvalstīm tiek uzlikts pienākums atvieglot Kopienas uzdevumu veikšanu un atturēties no visiem pasākumiem, kas varētu traucēt šī EK līguma mērķu sasniegšanai.

75 Ārējo attiecību jomā Tiesa ir nospriedusi, ka Kopienas uzdevums un EK līguma mērķi tiktu apdraudēti, ja dalībvalstis varētu noslēgt starptautiskus nolīgumus, kuru noteikumi varētu ietekmēt Kopienas pieņemtos tiesību aktus vai mainīt to piemērojamību.

76 No iepriekš minētajiem secinājumiem izriet, ka, neņemot vērā atkārtotu 1957. gada nolīguma apspriešanu, atstādama spēkā starptautiskās saistības ar Savienotajām Valstīm par Savienoto Valstu noteikto pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumiem Kopienas teritorijā, kā arī par Nīderlandes teritorijā piedāvātajām vai izmantotajām DRS, Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar Līguma 5. pantu, kā arī ar Regulu Nr. 2409/92 un Regulu Nr. 2299/89 (šajā sakarā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā Komisija/Dānija, 110.–112. punkts; lietā Komisija/Zviedrija, 106.–108. punkts; lietā Komisija/Somija, 111.–113. punkts; lietā Komisija/Beļģija, 124.–126. punkts; lietā Komisija/Luksemburga, 116.–118. punkts; lietā Komisija/Austrija, 124.–126. punkts, un lietā Komisija/Vācija, 135.–137. punkts).

Par pienākumu neizpildi, kas izriet no Līguma 52. panta pārkāpuma

Lietas dalībnieku argumenti

77 Komisija apgalvo, ka 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā pilnībā tika aizstāts 1957. gada nolīguma 4. pants par aviokompāniju īpašumtiesībām un kontroli.

78 Komisija uzsver, ka saskaņā ar šo grozīto 4. pantu (turpmāk tekstā — "aviokompāniju īpašumtiesību un kontroles klauzula") dalībvalstu aviokompānijām, kas nav Nīderlandes Karalistes kompānijas, vēl aizvien nevar piemērot 1957. gada nolīgumu, lai gan šo nolīgumu automātiski piemēro Nīderlandes aviokompānijām. Šo dalībvalstu aviokompānijas tādējādi tiek diskriminētas, jo uz tām neattiecas Nīderlandes valsts tiesību akti, un tādējādi to var uzskatīt par Līguma 52. panta pārkāpumu.

79 Nīderlandes valdība atbild, ka pretēji Komisijas apgalvojumam 1992. gada oktobra mēneša notu apmaiņas rezultātā pilnībā netika aizstāts 1957. gada nolīguma 4. pants; tajā tika veikts tikai dažu jēdzienu skaidrojumus. Šis 4. pants būtībā palika nemainīgs. Šajā sakarā 1992. gada oktobra notu apmaiņu nevar uzskatīt par jaunu nolīgumu un 1957. gada nolīgums tiek aizsargāts ar EKL 307. panta pirmo daļu.

Tiesas vērtējums

80 1957. gada nolīguma 4. panta sākotnējā redakcija bija šāda:

"Ikviena no līgumslēdzējām pusēm patur sev tiesības atteikt piešķirt vai atsaukt priekšrocības izmantot šī nolīguma 3. pantā paredzētās tiesības kādai no otras līgumslēdzējas puses noteiktajām aviokompānijām, ja tā uzskata, ka nav pietiekami pierādīts, ka būtiska šīs kompānijas īpašuma daļa pieder otras līgumslēdzējas puses rezidentam un viņš efektīvi to kontrolē [..]."

81 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā šī panta sākuma daļa tika grozīta šādi, pārējo panta daļu atstājot negrozītu:

"Ikviena no līgumslēdzējām pusēm patur sev tiesības atteikt piešķirt, apturēt, ierobežot, pakārtot nosacījumiem vai atsaukt priekšrocības izmantot šajā nolīgumā paredzētās tiesības [..]."

82 Acīmredzams ir tas, ka 1957. gada nolīguma 4. pants pilnībā netika aizstāts 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā, kā to apgalvo Komisija.

83 Tomēr — kā to savu secinājumu 170. punktā norādījis ģenerāladvokāts — ir jāatzīst, ka, lai gan no formālā viedokļa 1957. gada nolīguma 4. pants 1992. gada oktobra notu apmaiņas rezultātā tika grozīts tikai minimāli, tomēr ar šo notu apmaiņu tā saturs un piemērojamība tika būtiski izmainīti, kas noteikti ietekmēja šī panta piemērošanas jomu pēc absolūtas piektās brīvības savienojumu liberalizācijas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. panta izpratnē (Čikāga, 1944. gada 7. decembris; *1953 UNTS 389*).

84 No tā izriet, pirmkārt, ka aviokompāniju īpašumtiesību un kontroles klauzula ir jāizvērtē norādīto Kopienu tiesību normu kontekstā un, otrkārt, ka Nīderlandes valdības arguments, kas saistīts ar EKL 307. panta pirmo daļu, nav pamatots.

85 Attiecībā uz Līguma 52. panta piemērošanu ir jāatgādina, ka šī tiesību norma ir piemērojama gaisa pārvadājumiem un it īpaši vienā dalībvalstī reģistrētām aviokompānijām, kas sniedz pakalpojumus gaisa pārvadājumos starp šo dalībvalsti un trešo valsti.

86 Šajā gadījumā ar aviokompāniju īpašumtiesību un kontroles klauzulu Savienotajām Valstīm tiek ļauts atteikt vai atsaukt koncesiju vai atļauju Nīderlandes Karalistes noteiktajai aviokompānijai, kur tai vai tās rezidentiem nepieder būtiska šīs kompānijas īpašumatiesību daļa un faktiska kontrole.

87 Šī klauzula neapšaubāmi var nelabvēlīgi ietekmēt Nīderlandē reģistrētās aviokompānijas, kurās būtiska īpašumtiesību daļa un faktiska kontrole pieder vai nu kādai citai dalībvalstij, kas nav Nīderlandes Karaliste, vai arī šīs citas dalībvalsts rezidentiem (turpmāk tekstā — "Kopienas aviokompānijas").

88 Savukārt no minētās klauzulas redakcijas izriet, ka Savienotajām Valstīm principā ir pienākumus piešķirt koncesiju vai vajadzīgās atļaujas aviokompānijām, kurās būtiska īpašumtiesību daļa un kontrole pieder Nīderlandes Karalistei vai tās rezidentam (turpmāk tekstā — "Nīderlandes aviokompānijas").

89 No iepriekš minētā izriet, ka Kopienas aviokompānijām katrā ziņā var nepiešķirt 1957. gada nolīguma priekšrocības, tai pat laikā šīs priekšrocības piešķirot Nīderlandes aviokompānijām. Tādēļ Kopienas aviokompānijas tiek diskriminētas, kas liedz tām izmantot uzņemošās dalībvalstis, proti, Nīderlandes Karalistes, tiesisko regulējumu.

90 No tā izriet, ka aviokompāniju īpašumtiesību un kontroles klauzula ir pretrunā Līguma 52. pantam (šajā sakarā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā Komisija/Dānija, 122.–124. punkts un 128.–133. punkts; lietā Komisija/Zviedrija, 113.–115. punkts un 119.–124. punkts; lietā Komisija/Somija, 118.–120. punkts un 124.–129. punkts; lietā Komisija/Beļģija, 131.–133. punkts un 137.–142. punkts; lietā Komisija/Luksemburga, 122.–124. punkts un 128.–133. punkts; lietā Komisija/Austrija, 130.–134. punkts un 138.–143. punkts, kā arī lietā Komisija/Vācija, 144.–146. punkts un 150. un 156. punkts).

91 Šajos apstākļos Nīderlandes Karalistei pārmestā pienākumu neizpilde saistībā ar minēto pantu šķiet pamatota.

92 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ir jāatzīst, ka, neņemot vērā atkārtotu 1957. gada nolīguma apspriešanu, uzņemdamās vai atstādama spēkā starptautiskās saistības ar Savienotajām Valstīm:

— par Savienoto Valstu noteikto pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumiem Kopienas teritorijā,

— par Nīderlandes teritorijā piedāvātajām vai izmantotajām DRS un

— Savienotajām Valstīm paredzot tiesības atsaukt, apturēt vai ierobežot satiksmes tiesības gadījumos, kad Nīderlandes Karalistes noteiktie gaisa pārvadātāji nepieder Nīderlandei vai tās rezidentiem,

Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar Līguma 5. un 52. pantu, kā arī Regulu Nr. 2409/92 un Regulu Nr. 2299/89.

Par tiesāšanās izdevumiem

93 Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piesprież atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Nīderlandes Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā tai šis spriedums nav labvēlīgs, jāpiesprież Nīderlandes Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

94 Atbilstoši Reglamenta 69. panta 4. punktam Francijas Republika sedz savus izdevumus pati.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

1) **neņemot vērā atkārtotu 1957. gada 3. aprīļa gaisa satiksmes nolīguma starp Nīderlandes Karalisti un Amerikas Savienotajām Valstīm apspriešanu, uzņemdamās vai atstādama spēkā starptautiskās saistības ar Amerikas Savienotajām Valstīm:**

— **par Amerikas Savienoto Valstu noteikto pārvadātāju piemērotajām gaisa pārvadājumu maksām lidojumiem Kopienas teritorijā,**

— **par Nīderlandes teritorijā piedāvātajām vai izmantotajām datorizētajām rezervēšanas sistēmām un**

— **Amerikas Savienotajām Valstīm paredzot tiesības atsaukt, apturēt vai ierobežot satiksmes tiesības gadījumos, kad Nīderlandes Karalistes noteiktie gaisa pārvadātāji nepieder Nīderlandei vai tās rezidentiem,**

Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar EK līguma 5. pantu (jaunajā redakcijā — EKL 10. pants) un EK līguma

52. pantu (jaunajā redakcijā — EKL 43. pants), kā arī ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem un 1989. gada 24. jūlija Padomes Regulu Nr. 2299/89 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām;

2) Nīderlandes Karaliste atlīdzina tiesāšanās izdevumus;

3) Francijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.

[Paraksti]