A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2007. április 24.*

A C-523/04. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2004. december 23-án

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: M. Huttunen és W. Wils, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Holland Királyság** (képviselik: G. Sevenster és M. de Grave, meghatalmazotti minőségben)

* Az eljárás nyelve: holland.

alperes ellen,

támogatja:

a **Francia Köztársaság** (képviselik: G. de Bergues és A. Hare, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó,

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, P. Jann, C. W. A. Timmermans, K. Lenaerts, P. Kūris, Juhász E. és J. Klučka tanácselnökök, J. N. Cunha Rodrigues (előadó), K. Schiemann, J. Makarczyk, U. Lõhmus, E. Levits és A. Ó Caoimh bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2006. november 16-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Keresetével az Európai Közösségek Bizottsága annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Holland Királyság, mivel az Egyesült Államokkal szemben olyan nemzetközi kötelezettséget vállalt, illetve a Holland Királyság és az Amerikai Egyesült Államok között a légi közlekedésről szóló, 1957. április 3-i megállapodás (*Tractatenblad* 1957., 53. sz., a továbbiakban: 1957. évi megállapodás) felülvizsgálata ellenére fenntartotta azon kötelezettségvállalásait:

– amelyek az Egyesült Államok által megjelölt légitársaságok Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjait érintik,

– amelyek holland területen felkínált és használt számítógépes helyfoglalási rendszerekre (a továbbiakban: SZHR-ek) vonatkoznak, és

– amelyek az Egyesült Államok részére azt a jogot biztosítják, hogy közlekedési jogokat visszavonjon, felfüggesszen vagy korlátozzon, ha a Holland Királyság által megjelölt légitársaságokat nem a Holland Királyság vagy nem holland állampolgárok ellenőrzik,

nem teljesítette az EK-Szerződés 5. cikkéből (jelenleg EK 10. cikk), az EK-Szerződés 52. cikkéből (jelenleg, módosítást követően, EK 43. cikk) és a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92/EGK tanácsi rendeletből (HL L 240., 15. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 427. o.) és az 1993. október 29-i 3089/93/EGK tanácsi rendelettel módosított, a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról szóló, 1989. július 24-i 2299/89/EGK tanácsi rendeletből (HL L 278., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 277. o.) eredő kötelezettségeit.

2 A Bíróság elnöke a 2005. június 6-i végzésével engedélyezte, hogy a Francia Köztársaság a Holland Királyság kérelmeinek támogatása végett beavatkozóként részt vegyen az eljárásban.

Jogi háttér

3 A 2299/89 rendelet előírja:

„E rendeletet a Közösség területén légifuvarozási termékek forgalmazásához és értékesítéséhez használatra felkínált és/vagy használt [SZHR-ekre] kell alkalmazni, függetlenül:

– a rendszerszállító jogállásától vagy állampolgárságától,

– a használt információk forrásától vagy a releváns központi adatfeldolgozó egység elhelyezésétől,

– a kérdéses légifuvarozási termék földrajzi helyétől."

4 Mindazonáltal ugyanezen rendelet 7. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében:

„(1) A rendszerszállítót a 3–6. cikk értelmében terhelő kötelezettségek nem vonatkoznak harmadik ország légifuvarozó anyavállalatára, ha annak [SZHR-e] nem felel meg e rendeletnek, vagy az anyavállalat a Közösség légifuvarozóit nem részesíti az e rendeletben foglaltakéval azonos bánásmódban.

(2) A 8. cikk értelmében az anyavállalatot és a részt vevő fuvarozókat terhelő kötelezettségek nem vonatkoznak egy harmadik ország légifuvarozói által ellenőrzött [SZHR-re], ha az anyavállalat vagy a részt vevő légifuvarozó abban az országban nem részesül az e rendeletben és a 2672/88/EGK bizottsági rendeletben foglaltakéval azonos bánásmódban."

5 A 2409/92 rendelet 1 cikkének (1) bekezdése értelmében meghatározza a légifuvarozás Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó vitel- és tarifadíjainak megállapításához alkalmazandó feltételeket és eljárásokat.

6 Ugyanezen cikk (2) és (3) bekezdése így szól:

„(2) A (3) bekezdés sérelme nélkül, ez a rendelet nem vonatkozik:

a) a Közösségen kívüli légifuvarozók részéről felszámított vitel- és tarifadíjakra;

b) olyan vitel- és tarifadíjakra, amelyeket közszolgáltatási kötelezettség keretében határoztak meg a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendeletnek megfelelően [...].

(3) Csak a közösségi légifuvarozók lesznek feljogosítva arra, hogy új termékeket vagy a már meglévő azonos termékekénél alacsonyabb árakat vezethessenek be".

7 A 2409/92 rendelet 12. cikke szerint:

„Ez a rendelet 1993. január 1-jétől lép hatályba."

A jogvita előzményei

Az 1957. évi megállapodás

8 A Holland Királyság és az Egyesült Államok 1957. április 3-án kötötte meg az 1957. évi megállapodást.

9 Ezt a megállapodást 1978. március 31-én jegyzőkönyvvel egészítették ki (Tractatenblad 1978, 55. sz., a továbbiakban: 1978. évi jegyzőkönyv), illetve az 1987. október 13-i és december 22-i (Tractatenblad 1988., 12. sz.), az 1992. január 29-i és március 13-i (Tractatenblad 1992., 63. sz.), valamint az 1992. október 14-i jegyzékváltással (Tractatenblad 1992., 177. sz., a továbbiakban: 1992. október havi jegyzékváltás) módosították.

10 Az 1978. évi jegyzőkönyv egy 1986. június 11-i jegyzőkönyvvel (Tractatenblad 1986, 88. sz.), illetve az 1992. október havi jegyzékváltással került módosításra.

11 Az 1992. október havi jegyzékváltás az 1957. évi megállapodás számos rendelkezését módosította, többek között az alábbi cikkeket: 1. (fogalommeghatározások), a 2. (a jogosultságok odaítélése) 3. (kijelölés), 4. (a légitársaságok tulajdonlása és ellenőrzése), 6. (biztonság), 7. (vámok és használati díjak), 8. (tisztességes verseny), 13. (vitarendezés), 16. (felmondás), valamint a légi útvonalakra vonatkozó táblázatot tartalmazó mellékletet. E jegyzékváltás továbbá bizonyos mértékben módosította az 1978. évi jegyzőkönyvet is.

12 Az 1992. október havi jegyzékváltás azonban nem módosította az 1957. évi megállapodásnak a viteldíjakra és a SZHR-ekre vonatkozó rendelkezéseit.

13 E jegyzékváltás a tervek szerint a megkötésétől, azaz 1992. április 14-étől lépett volna átmenetileg hatályba. Mivel azonban a holland parlament 1993. április 26-án ratifikálta az említett jegyzékváltást, ez utóbbi 1993. május 11-én lépett hatályba (lásd Tractatenblad 1993, 84. és 85. sz.).

A „nyitott égbolt" ügyek és következményeik

14 Mielőtt a Bizottság megindította volna ezen eljárást a Holland Királyság ellen, kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet nyújtott be az Egyesült Államokkal légiközlekedési megállapodást kötött nyolc másik tagállam ellen.

15 A Bizottság 1995 júniusa és 1996 májusa között mindegyik tagállamnak felszólító levelet, 1998. március és április havai között pedig indokolással ellátott véleményt küldött, illetve 1998. december 18-án keresetet indított ellenük. A Holland Királyság mindegyik ügybe beavatkozott az alperes tagállam támogatására. Ezen eljárásokban a Bíróság a C-466/98. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság (EBHT 2002., I-9427. o.), a C-467/98. sz., Bizottság kontra Dánia (EBHT 2002., I-9519. o.), a C-468/98. sz., Bizottság kontra Svédország (EBHT 2002., I-9575. o.), a C-469/98. sz., Bizottság kontra Finnország (EBHT 2002., I-9627. o.), a C-471/98. sz., Bizottság kontra Belgium (EBHT 2002., I-9681. o.), a C-472/98. sz., Bizottság kontra Luxemburg (EBHT 2002., I-9741. o.), a C-475/98. sz., Bizottság kontra Ausztria (EBHT 2002., I-9797. o.) és a C-476/98. sz., Bizottság kontra Németország (EBHT 2002., I-9855. o.) (ún. „nyitott égbolt") ügyekben 2002. november 5-én hozott ítéletekben határozott.

16 Ezen utolsó hét ítéletében (a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága elleni kereset eltérő esetre vonatkozott) a Bíróság úgy határozott, hogy az alperes tagállamok – mivel az Egyesült Államokkal szemben olyan nemzetközi kötelezettséget vállaltak, illetve az érvényes megállapodások felülvizsgálata ellenére fenntar-

tották azon kötelezettségvállalásaikat, amelyek az Egyesült Államok által megjelölt légitársaságok Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjait érintik, amelyek az alperes tagállam területén felkínált és használt SZHR-ekre vonatkoznak, és amelyek az Egyesült Államok részére azt a jogot biztosítják, hogy közlekedési jogokat visszavonjon, felfüggesszen vagy korlátozzon, amennyiben az alperes tagállam által megjelölt légitársaságokat nem ez utóbbi vagy nem állampolgárai ellenőrzik – nem teljesítették az EK-Szerződés 5. és 52. cikke, valamint a 2409/92 rendelet és a 3089/93 rendelettel módosított 2299/89 rendeletből eredő kötelezettségeiket.

17 Ezen ítéleteket követően a Bizottság 2002. november 25-én, 2004. július 30-án és 2005. március 10-én írásban megkereste a Holland Királyságot, azt kérve, hogy egyrészt ne folytassa kétoldalú tárgyalásait az Egyesült Államokkal, másrészt mondja fel az 1957. évi megállapodást.

A pert megelőző eljárás és a kérelmek

18 Az 1992. október havi jegyzékváltás tekintetében a Bizottság 1999. január 19-én felszólító levelet küldött a Holland Királyságnak, amelyre ez utóbbi az 1999. június 1-jén kelt levéllel válaszolt.

19 2000. október 24-én a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a Holland Királyságnak, amelyben felszólította, hogy az értesítéstől számított két hónapon belül hozza meg a véleményben foglaltaknak való megfeleléshez szükséges intézkedéseket. A Holland Királyság 2001. február 23-i levelével válaszolt az említett véleményre.

20 A Bizottság 2004. december 23-án nyújtotta be a jelen keresetet.

A pert megelőző eljárás elhúzódására alapított elfogadhatatlansági kifogásról

A felek érvei

21 A Holland Királyság kiemeli a pert megelőző eljárás nagyon hosszú időtartamát a jelen ügyben. A Bizottság több mint hat évet várt az 1992. október havi jegyzékváltás és a felszólító levél megküldése között (1999. január), valamint több mint négy év telt el az indokolással ellátott vélemény (2000. október) és e kereset benyújtása (2004. december) között. Következésképpen a Bizottság oly mértékben hátrányos helyzetbe hozta a Holland Királyságot, hogy ezáltal elvesztette az utóbbi elleni perindítási jogát a jelen ügyben.

22 Bár a Bizottság 1995-ben a „nyitott égbolt" ügyekben megindította a másik nyolc tagállam ellen a kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárásokat, nem kérdőjelezte meg az 1992. október havi jegyzékváltást. Azzal, hogy több mint hat évet várt, mielőtt elküldte volna a Holland Királyság részére a felszólító levelet, megerősítette a holland kormány jogos bizalmát, amely szerint nem áll fenn közösségi jogsértés.

23 A Bizottság nem tett eleget a gondos ügyintézés elvének részét képező, illetve a jogbiztonság elvéből származó ésszerű határidő betartására irányuló kötelezettségének.

24 A Holland Királyság szerint, amelyet ebben a kérdésben a francia kormány is támogatott, az 1957. évi módosított megállapodás jogbiztonságot nyújt az érintett légitársaságoknak, amelyek így bejutnak az amerikai piacra. Időközben a Bizottság jóváhagyta a KLM Royal Dutch Airlines (a továbbiakban: KLM) társaság és a Northwest Airlines társulását. Az Egyesült Államok úgy vélte, hogy a fent említett megállapodásban szereplő kötelezettségvállalások feltételeit képezik az e társuláshoz elengedhetetlen „kartelltilalom alóli mentesség" megszerzésének. Az 1957. évi megállapodás felmondása egyben e „kartelltilalom alóli mentességnek" az amerikai hatóságok általi visszavonását is jelentené, és illuzórikussá tenné, hogy a KLM és az Air France társaság közötti – a Bizottság által már jóváhagyott – együttműködés valaha is ilyen mentesítésben részesüljön. Az e „kartelltilalom alóli mentesség" visszavonásából eredő kár több millió eurót tenne ki.

25 A Bizottság ezzel szemben arra hivatkozik, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EK 226. cikk alkalmazása során nem köteles meghatározott határidőket betartani.

26 Az a tény továbbá, hogy a Bizottság a Holland Királyság ellen később indította meg a kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárást, mint a többi nyolc tagállam ellen, nem hozta az utóbbit hátrányosabb helyzetbe, sőt. A Holland Királyság a többi nyolc tagállamhoz viszonyítva hosszabb határidővel rendelkezett ahhoz, hogy a perindítás elkerülése érdekében felmondja az 1992. október havi jegyzékváltást.

A Bíróság álláspontja

27 Vitathatatlan, hogy az EK 226. cikkben előírt pert megelőző eljárás túlzott hosszúsága az érintett tagállam számára bizonyos esetekben megnehezíti a Bizottság érveinek cáfolatát, és ezzel sérti a tagállamnak a védelemhez való jogát. A jelen ügyben azonban a holland kormány nem bizonyította, hogy az eljárás szokatlan hosszúsága befolyásolta volna védekezésének megszervezését (lásd ebben az értelemben a C-96/89. sz., Bizottság kontra Hollandia ügyben 1991. május 16-án hozott ítélet [EBHT 1991., I-2461] 15. és 16. pontját, továbbá a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 36. pontját).

28 Hangsúlyozni kell továbbá, hogy a kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárás a közösségi jog értelmében a tagállamra háruló kötelezettségek be nem tartásának objektív megállapításán alapszik, és a jelen ügyben a tagállam nem hivatkozhat a bizalomvédelem elvére annak érdekében, hogy megakadályozza az EK-Szerződésből, illetve valamely másodlagos jogi aktusból eredő kötelezettsége be nem tartásának objektív megállapítását, mivel ezen igazolás elfogadása ellentétes lenne az EK 226. cikkben meghatározott eljárás céljával (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 38. pontját).

29 Az a körülmény, hogy az 1957. évi megállapodás felmondása a „kartelltilalom alóli mentesség" amerikai hatóságok általi visszavonását is jelenthetné, valamint a felmondásból származó esetleges károk nem befolyásolják e kereset elfogadhatóságát. Ezen, az EK 226. cikkre alapított kereset tulajdonképpen kizárólag a Holland Királyság és az Egyesült Államok közötti kötelezettségvállalásokból eredő közösségi jogsértés megállapítására irányul.

30 Következésképpen el kell utasítani ezt a kifogást.

Az indokolással ellátott véleményt követő fejleményekre alapított érvekről

A felek érvei

31 A francia kormány által támogatott Holland Királyság úgy érvel, hogy a kereset benyújtásakor a Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe az indokolással ellátott véleményt követő fejleményeket. A „nyitott égbolt" ügyekben hozott ítéleteket követően az Európai Unió Tanácsa 2003. június 5-én felhatalmazta a Bizottságot, hogy légiközlekedési megállapodásokra vonatkozó tárgyalásokat folytasson az Egyesült Államokkal, valamint további harmadik országokkal, amely két felhatalmazást a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletbe (HL L 157., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 193. o.) foglalta. A Bizottság többször is kérte a tagállamokat, hogy tartózkodjanak a légi közlekedés területére vonatkozó kétoldalú tárgyalások folytatásától annak érdekében, hogy ne veszélyeztessék a folyamatban lévő közösségi tárgyalásokat.

32 Ha a Bíróság helybenhagyná e keresetet, a Holland Királyság köteles lenne megsemmisíteni a közösségi joggal ellentétesnek ítélt rendelkezéseket. E tagállam

azonban ezáltal lehetetlen helyzetbe kerülne. Amennyiben megegyezne az Egyesült Államokkal a megsemmisítésről, a Holland Királyság befolyásolná a folyamatban lévő közösségi tárgyalásokat.

33 A jelen eljárásban a francia kormány által támogatott Holland Királyság szerint a Bizottság nem vette figyelembe a tárgyalások folytatására irányuló, 2003. június havában kapott kettős tanácsi felhatalmazását, sem a 847/2004/EK rendeletet. Így semmilyen felmérés nem készült a jelentős kárról, amelyet a légi közlekedésről szóló kétoldalú megállapodások felmondása a légitársaságoknak okozhat.

34 A közösségi intézmények és a tagállamok közötti – a Szerződés 5. cikkében rögzített – jóhiszemű együttműködés elvét kölcsönösen kell alkalmazni, azaz a Bizottság is köteles közreműködni a közösségi jog hatékony érvényesülésének a megóvásában. Nem jön létre tisztességes együttműködés, ha a Bizottság valójában akadályozza a Holland Királyságot a közösségi kötelezettségvállalásoknak való megfelelésben. A Bizottság e kereset benyújtásával megsérti a Szerződés 5. cikkét, holott a tagállamok és a Tanács megadták számára az ahhoz szükséges eszközöket, hogy a transzatlanti légi közlekedésre vonatkozó szabályozást összhangba hozza a közösségi joggal.

35 Az 1957. évi megállapodás felmondása joghézagot keletkeztetne, amely hátrányosan érintené a Holland Királyság, valamint a többi tagállam érdekeit. Még ha a Bizottság javaslatának megfelelően az udvariasság elve alapján továbbra is lehetne légi

járatokat indítani, ezen elv alkalmazása nem tenné lehetővé a közösségi légitársaságok számára, hogy élvezzék a jelen ügyben érintetthez hasonló megállapodás nyújtotta jog- és gazdasági biztonság előnyeit. Repülési programjaik jóváhagyását minden idényben meg kellene újítani, amely ezáltal bizonytalanná válna. Üzemeltetési feltételeik jóváhagyása vagy elutasítása további adminisztratív terhet keletkeztetne, és a közösségi légitársaságok tekintetében fennállna a veszély, hogy az Egyesült Államok hatóságai elutasítanak egyes légi járatokat.

36 A Bizottság előadja, hogy a 2002. november 25-én, 2004. július 30-án és 2005. március 10-én kelt, a Holland Királysághoz címzett levelében felkérte e tagállamot, hogy ne kezdjen tárgyalásokat az Egyesült Államokkal, hanem éljen az 1957. évi megállapodásban szereplő felmondási kikötéssel. Ezáltal a Holland Királyság nem került volna tarthatatlan helyzetbe.

37 Alaptalan továbbá az a félelem, amely szerint e megállapodás felmondása joghézagot teremt. Amennyiben a Közösség és az Egyesült Államok között nem jönne létre újabb megállapodás, az udvariasság elve továbbra is lehetővé tenné légi járatok indítását.

A Bíróság álláspontja

38 A jelen ítélet 29. pontjában említett megfontolások mellett emlékeztetni kell arra, hogy az EK 226. cikk rendelkezései anélkül alkalmazandóak, hogy ennek során a

Bizottságnak meghatározott határidőt kellene betartania. A jelen ügyben a Bizottság megmagyarázta, hogy meg kívánta várni e kereset benyújtása előtt a „nyitott égbolt" ügyekben 2002 során hozott bírósági ítéleteket, valamint a holland kormánynak az ezen ítéletekre tett lépéseit. Ily módon eljárva a Bizottság nem gyakorolta a Szerződésbe ütköző módon az EK 226. cikk értelmében ráruházott mérlegelési jogkört.

39 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés fennállását a tagállamban az indokolással ellátott véleményben foglalt határidő lejártakor fennálló helyzet alapján kell megítélni, és a később bekövetkezett változásokat a Bíróság nem veheti figyelembe (lásd különösen a C-433/03. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 2005. július 14-én hozott ítélet [EBHT 2002., I-6985. o.] 32. pontját és a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

40 A jelen ügyben az indokolással ellátott véleményben előírt határidő 2000. december 24-én járt le, ezért a Holland Királyság által említett fejlemények nincsenek kihatással e jogvitára.

41 Következésképpen el kell utasítani ezt az érvet.

Az ügy érdeméről

Az 1992. október havi jegyzékváltás módosításai következtében létrejött új megállapodás fennállásáról való döntés szükségességéről

A felek érvei

42 A Bizottság szerint az 1992. október havi jegyzékváltás módosításai alapvetően megváltoztatták az 1957. évi megállapodás jellegét, mivel teljesen új, „nyitott égbolt" típusú megállapodássá változtatták azt, azaz olyan megállapodássá, amelynek eleget kellett tennie az Egyesült Államok kormánya által szabott számos feltételnek, úgymint a szabad hozzáférés valamennyi útvonalhoz, az útvonalhoz és a forgalomhoz való korlátlan jog megszerzése, a megállapodásban részes feleket összekötő légi útvonalakra vonatkozó áraknak az ún. „kettős elutasítási" rendszer szerinti rögzítése, valamint a közös járatok üzemeltetésének a lehetősége. Az említett módosítások szorosabb együttműködés keretét hozták létre az Egyesült Államok és a Holland Királyság között, amelynek révén az utóbbira új és jelentős nemzetközi kötelezettségek hárultak. E módosítások az 1957. évi megállapodás átfogó felülvizsgálatáról tanúskodnak. Ilyen helyzetben a tagállamok nemcsak újabb nemzetközi kötelezettségeket nem vállalhatnak, hanem a közösségi joggal ellentétes, már meglévő kötelezettségvállalásaikat sem tarthatják fent.

43 A Holland Királyság vitatja, hogy az 1992. október havi jegyzékváltás új megállapodást képezne. Véleménye szerint az 1957. évi megállapodás egészében

véve változatlan maradt. A hozzáadott rendelkezések megerősítik az eredeti megállapodásban szereplő elemeket. Az 1992. októberi kiigazítások a két szerződő fél légitársaságai javát szolgáló, több évvel azelőtt megkezdett liberalizáció eredményei. Az 1957. évi megállapodás már 1992 előtt tartalmazta a „nyitott égbolt" típusú megállapodáshoz elengedhetetlen elemeket, így az 1992. október havi jegyzékváltás nem alakíthatta át ilyen típusú új megállapodássá.

44 A Holland Királyság szerint az 1957. évi megállapodás az EK 307. cikk első bekezdésének hatálya alá tartozik, mivel 1958. január 1-je előtt jött létre, amely rendelkezés értelmében a Szerződés nem érinti az adott tagállam arra irányuló kötelezettségét, hogy tiszteletben tartsa a harmadik országoknak az EGK-Szerződés hatálybalépését megelőzően kötött megállapodásból eredő jogait. Ugyanez vonatkozik a későbbi másodlagos szabályozásra is: csupán e szabályozás létezéséből nem következik, hogy a tagállamnak fel kell mondania a harmadik országokkal szemben vállalt kötelezettségeit.

A Bíróság álláspontja

45 Meg kell állapítani, hogy az 1957. évi megállapodás eredetileg nem tartalmazott az SZHR-ekre vonatkozó rendelkezéseket. Az 1992. január 29-i és március 13-i jegyzékváltás az SZHR-ek keretében a hátrányos megkülönböztetés tilalma és a verseny elvéről szóló melléklettel egészítette ki e megállapodást. Az 1992. október havi jegyzékváltás nem módosította e mellékletet.

46 Az 1957. évi megállapodásnak a viteldíjakra vonatkozó – azaz az említett megállapodás 11. cikkének – rendelkezései szintén az 1992. január 29-i és március 13-i jegyzékváltás eredményei, miközben az 1992. október havi jegyzékváltás nem tartalmazott erre vonatkozó rendelkezéseket.

47 A Bizottság is elismeri keresetlevelében, hogy az 1992. október havi jegyzékváltás nem módosította az 1957. évi megállapodásban szereplő, SZHR-ekre és viteldíjakra vonatkozó, 1992. október hava előtt módosított rendelkezéseket.

48 Amint azt a főtanácsnok is kifejtette indítványa 136. pontjában, lényeges továbbá, hogy az 1992. október havi jegyzékváltás a szerződő felek azon akaratát fejezi ki, hogy nem az 1957. évi megállapodás felváltását, hanem kizárólag egyes – bár jelentős – rendelkezéseinek módosítását kívánják.

49 Az ügy irataiból kitűnik, hogy az 1957. évi megállapodás 1992. október havi módosításai, amelyeket ezen ítélet 11. pontja részletez, teljes mértékben liberalizálták az Egyesült Államok és a Holland Királyság közötti légi közlekedést, az e két államban lévő valamennyi pontot összekötő minden útvonalhoz való szabad hozzáférés révén, kapacitási és járatsűrűségi korlátozások, valamint a közbenső, a megelőző és a területen túli pontokra („behind, between and beyond rights") vonatkozó korlátozások nélkül, és a légi járművek bármely kombinációjával („change of gauge"). E korlátlan szabadságot kiteljesítették azok a rendelkezések, amelyek az érintett légitársaságok számára engedélyezték, hogy közös járatüzemeltetésről („code sharing") szóló megállapodásokat kössenek, valamint a versenyt ösztönző rendelkezések.

50 Következésképpen az 1957. évi megállapodásnak az 1992. október havi módosításai az Egyesült Államok és a Holland Királyság közötti fokozottabb együttműködés keretét hozták létre, amelynek révén az utóbbira új és jelentős nemzetközi kötelezettségek hárultak.

51 Ki kell emelni továbbá, hogy az 1992. október havi módosítások az 1957. évi megállapodás átfogó felülvizsgálatáról tanúskodnak. Még ha e megállapodás bizonyos rendelkezéseit az említett módosítások formailag nem is érintették, illetve azok kizárólag mellékes megfogalmazásbeli változtatásokon estek át, az e rendelkezésekből eredő kötelezettségvállalásokat e felülvizsgálat során ettől függetlenül megerősítették. Márpedig ebben a helyzetben a tagállamok nemcsak újabb nemzetközi kötelezettségeket nem vállalhatnak, hanem a közösségi joggal ellentétes már meglévő ilyen kötelezettségvállalásaikat sem tarthatják fent.

52 Meg kell továbbá állapítani, hogy az 1957. évi megállapodás 1992. október havi átfogó módosításai olyan rendelkezések hatályát is érintik, amelyeket hivatalosan nem, vagy csak korlátozott mértékben változtattak meg az említett módosítások.

53 Következésképpen a jelen keresetben vitatott valamennyi nemzetközi kötelezettségvállalást a Bizottság által az e keresete alátámasztására hivatkozott közösségi jogi rendelkezések fényében kell értékelni (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 36–42. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Svédország ügyben hozott ítélet 34–40. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Finnország ügyben hozott ítélet 36–42. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 47–53. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 42–48. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 46–52. pontját).

54 A holland kormánynak az EK 307. cikk első bekezdésére alapított érve tehát alaptalannak bizonyult.

A Közösség külső hatáskörének megsértésére alapított kötelezettségszegésről

A felek érvei

55 A Bizottság úgy véli, hogy amikor a Közösség bármely formában olyan rendelkezéseket hoz, amelyek közös szabályokat állapítanak meg az EK-Szerződésben meghatározott valamely közös politika végrehajtása érdekében, a tagállamoknak nincs joguk e szabályokat érintő, kötelezettségeket keletkeztető megállapodásokat kötni harmadik országokkal. E tekintetben a Bizottság azt állítja, hogy az Egyesült Államokkal kötött megállapodásával a Holland Királyság megsértette a Közösségnek egyrészt az Egyesült Államok által megjelölt légitársaságok Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjai, másrészt a holland területen felkínált és használt SZHR-ek tekintetében fennálló kizárólagos külső hatáskörét.

56 A viteldíjak tekintetében a Bizottság a keresetében úgy érvel, hogy a 2409/92 rendelet hatálybalépésétől a Holland Királyság egyedül nem tehet, és nem tarthat fenn a harmadik országok légitársaságai által felszámított, Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjakat érintő nemzetközi kötelezettségvállalásokat. Az 1992. január 29-i és március 13-i jegyzékváltással, illetve az 1978. évi jegyzőkönyv 6. cikkével módosított 1957. évi megállapodás 11. cikke mégis ilyen megállapodást tartalmaz. Az 1992. október havi jegyzékváltás megkötése során a Holland Királyság ráadásul fenntartotta e rendelkezést. E tagállam megszegte tehát a Közösségnek a 2409/92 rendelet 1. cikke (3) bekezdéséből eredő kizárólagos külső hatáskörét.

57 Az SZHR-eket illetően a Bizottság azt állítja, hogy a Holland Királyság fenntartotta az 1957. évi megállapodásnak az SZHR elveit felsoroló mellékletét e megállapodás 1992. október havi felülvizsgálata során. Így a Holland Királyság megsértette a Közösség 2299/89 rendeletből eredő kizárólagos külső hatáskörét.

58 A Holland Királyság úgy érvel, hogy a jog jelenlegi állapotában a kétoldalú megállapodások kötésére irányuló jogkör mindaddig a tagállamok hatáskörében marad, amíg a Bizottság nem kap kifejezett felhatalmazást. Más lenne a helyzet, ha a tagállam kétoldalú kötelezettségei érintenék a közös szabályokat; a jelen ügyben azonban nincs erről szó.

59 Még ha elismerjük is, hogy a Közösség kizárólagos külső hatáskörre tett szert valamely közösségi belső rendelet elfogadása révén, e hatáskörre csak a rendelet hatálybalépését követően lehet hivatkozni. Mivel a 2409/92 rendelet 1993. január 1-jén lépett hatályba, a Holland Királyságnak 1992. október havában még nem kellett azt figyelembe vennie.

60 Válaszában a Bizottság analógia útján hivatkozik a C-129/96. sz., Inter-Environnement Wallonie ügyben 1997. december 18-án hozott ítélet [EBHT 1997., I-7411. o.] 45. pontjára, amelyben a Bíróság kimondta, hogy a tagállamoknak az irányelv átültetéséhez megszabott határidőn belül tartózkodniuk kell az olyan jellegű intézkedések meghozatalától, amelyek komolyan veszélyeztetnék a szóban forgó irányelv által meghatározott célt. A Bizottság kiemelte ebben a tekintetben, hogy a holland parlament 1993. április 26-án ratifikálta az 1992. október havi jegyzékváltást, azaz a 2492/92 rendelet hatálybalépése, 1993. január 1-je után.

61 Az ebben a tekintetben a francia kormány által támogatott Holland Királyság erre az érvre előadta, hogy – amint azt a Bizottság a jelen ügyben teszi – azon állításnak első alkalommal a viszonválaszban történő előterjesztése, amely szerint a Közösség kizárólagos külső hatásköre a 2409/92 rendelet elfogadásával és nem a hatálybalépésével jön létre, a jogvita tárgyát megváltoztató új jogalapot képez, és az eljárási szabályzat 42. cikkének 2. §-a értelmében tilos. Mindenesetre a fent hivatkozott Inter-Environnement Wallonie ügyben hozott ítélet nem irányadó a jelen ügyben, egyrészt mivel ez az ügy rendeletet, és nem irányelvet érint, másrészt pedig az 1957. évi megállapodás egyetlen rendelkezése sem veszélyezteti komolyan a 2409/92 rendeletben meghatározott célt. Végül az 1992. október havi jegyzékváltásnak a holland parlament általi ratifikációja nem releváns, hiszen e jegyzékváltást 1992. október 14-e óta már alkalmazzák.

A Bíróság álláspontja

62 A viteldíjakat illetően először is ki kell emelni, hogy a 2409/92 rendelet 1. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében a rendelet nem alkalmazható a Közösségen kívüli légifuvarozók által felszámított vitel- és tarifadíjakra, e korlátozást azonban ugyanezen cikk „(3) bekezdés[ének] sérelme nélkül" kell alkalmazni. Ugyanezen cikk (3) bekezdése szerint csak a közösségi légifuvarozók vannak feljogosítva arra, hogy új termékeket vagy a már meglévő azonos termékekénél alacsonyabb árakat vezethessenek be.

63 E rendelkezések együttes értelmezéséből következik, hogy a 2409/92 rendelet közvetve ugyan, de egyértelműen megtiltotta a Közösség területén működő harmadik országbeli légifuvarozóknak, hogy új termékeket vagy a már meglévő azonos termékekénél alacsonyabb árakat vezessenek be. A közösségi jogalkotó ily módon korlátozta e légifuvarozók Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíj-meghatározási szabadságát. A Közösség tehát a 2409/92 rendelet 1. cikke (3) bekezdése hatályának korlátai között kizárólagos hatáskörrel rendelkezik arra, hogy a Közösségen kívüli légifuvarozók által felszámított viteldíjakra vonatkozó korlátozással kapcsolatos megállapodást kössön harmadik országokkal.

64 Következésképpen a 2409/92 rendelet hatálybalépése óta a Holland Királyság az 1957. évi megállapodás felülvizsgálata ellenére egyedül nem tehetett és nem tarthatott fenn a harmadik országok légitársaságai által felszámított, Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjakat érintő nemzetközi kötelezettségvállalásokat.

65 Az 1992. január 29-i és március 13-i jegyzékváltással, illetve az 1978. évi jegyzőkönyv 6. cikkével módosított 1957. évi megállapodás 11. cikke mégis ilyen megállapodást eredményez. A Holland Királyság az 1957. évi megállapodásnak az 1992. október havi jegyzékváltást eredményező felülvizsgálata ellenére fenntartotta e kötelezettségvállalást. A Holland Királyság megszegte tehát a Közösségnek a 2409/92 rendelet 1. cikke (3) bekezdéséből eredő kizárólagos külső hatáskörét (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 97–100. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Svédország ügyben hozott ítélet 93–96. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Finnország ügyben hozott ítélet 98–101. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 110–113. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 103–106. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 112–115. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet 123–126. pontját).

66 E következtetést nem kérdőjelezi meg a holland kormány azon érvelése, amely szerint a 2409/92 rendelet hatálybalépése előtt nem releváns az 1992. október havi jegyzékváltás. Amint azt a főtanácsnok is kiemelte indítványának 153–158. pontjában, még ha az említett jegyzékváltást 1992. október 14-étől átmenetileg kellett is alkalmazni, a Holland Királyság és az Egyesült Államok közötti végső megállapodást csak a holland parlament ratifikációját – 1993. április 26-át – követően fogadták el. A 2409/92 rendelet azonban előbb lépett hatályba.

67 Az SZHR-eket illetően másodsorban a Bizottság kéri, a Bíróság állapítsa meg, hogy a Holland Királyság nem teljesítette a 3089/93 rendelettel módosított 2299/89 rendeletből eredő kötelezettségeit.

68 A 3089/93 rendeletet 1993. október 29-én fogadták el, és 2. cikkének (1) bekezdése értelmében 1993. december 11-én lépett hatályba.

69 Akár az említett rendelet elfogadásának, akár hatálybalépésének időpontját nézzük, mindkettő az 1992. október havi jegyzékváltás ratifikálása utánra esik. A Közösségnek a Bizottság által említett kizárólagos külső hatásköre tehát nem származhat a 3089/93 rendeletből.

70 Következésképpen az SZHR-ekre vonatkozó kifogást kizárólag a 2299/89 rendelet alapján kell értékelni, figyelmen kívül hagyva a 3089/93 rendeletet.

71 A 2299/89 rendelet 1. és 7. cikkéből következik, hogy a viszonosságra is figyelemmel e rendeletet harmadik országok állampolgáraira is alkalmazni kell, amennyiben a Közösség területén kínálnak fel vagy használnak SZHR-eket.

72 Az említett rendelet következtében a Közösség a harmadik országokkal szembeni, a területén felkínált vagy használt SZHR-ekre irányuló kötelezettségvállalás vonatkozásában kizárólagos hatáskörre tett szert.

73 Nem vitatott, hogy az 1992. január 29-i és március 13-i jegyzékváltással a Holland Királyság és az Egyesült Államok – különösen a holland területen felkínált vagy használt – SZHR-ek elveit felsoroló mellékletet csatoltak az 1957. évi megállapodáshoz. A Holland Királyság az 1957. évi megállapodásnak az 1992. október havi jegyzékváltással elvégzett felülvizsgálata ellenére hatályban tartotta e mellékletet. A Holland Királyság tehát megszegte a Közösség 2299/89 rendeletből eredő kizárólagos külső hatáskörét (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 102–104. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Svédország ügyben hozott ítélet 98–100. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Finnország ügyben hozott ítélet 103–105. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 115–117. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 108–110. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 117–119. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet 128–130. pontját).

74 A Szerződés 5. cikke kötelezi továbbá a tagállamokat, hogy segítsék a Közösséget céljának elérésében, és tartózkodjanak az EK-Szerződés célkitűzéseit veszélyeztető valamennyi intézkedéstől.

75 A Bíróság megítélése szerint a külkapcsolatok területén veszélyeztetné a Közösség célját és az EK-Szerződés célkitűzéseit, ha a tagállamok a Közösség által elfogadott szabályozásokat befolyásoló vagy azok hatályát módosító nemzetközi kötelezettségeket vállalhatnának.

76 Az előző megfontolásokból következik, hogy a Holland Királyság – mivel az 1957. évi megállapodás felülvizsgálata ellenére fenntartotta azon nemzetközi kötelezettségvállalásait, amelyek az Egyesült Államok által megjelölt légitársaságok Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjait, illetve a holland területen felkínált és használt SZHR-eket érintik – nem teljesítette a Szerződés 5. cikkéből és a 2409/92 rendeletből, valamint a 2299/89 rendeletből eredő kötelezettségeit (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 110–112. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Svédország ügyben hozott ítélet 106–108. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Finnország ügyben hozott ítélet 111–113. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 124–126. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 116–118. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 124–126. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet 135–137. pontját).

A Szerződés 52. cikkének megsértéséből eredő kötelezettségszegésről

A felek érvei

77 A Bizottság állítása szerint az 1992. október havi jegyzékváltás átfogóan módosította az 1957. évi megállapodás légitársaságok tulajdonlásáról és ellenőrzéséről szóló 4. cikkét.

78 A Bizottság úgy érvel, hogy a módosított 4. cikk (a továbbiakban: a légitársaságok tulajdonlására és ellenőrzésére vonatkozó kikötés) értelmében a Holland Királyságon kívüli tagállamok légitársaságai továbbra is kizárhatók az 1957. évi megállapodás hatálya alól, miközben e megállapodás a holland légitársaságokra automatikusan alkalmazandó. E tagállamok légitársaságait hátrányosan megkülönböztetik, mivel a Szerződés 52. cikkét megsértve nem részesülnek Hollandiában a nemzeti elbánás kedvezményében.

79 A holland kormány válaszában előadta, hogy a Bizottság állításával ellentétben az 1992. október havi jegyzékváltás nem módosítja teljes mértékben az 1957. évi megállapodás 4. cikkét, csupán e cikk egyes fogalmainak tisztázására korlátozódik. Érdemét tekintve a 4. cikk változatlan marad. E tekintetben az 1992. október havi jegyzékváltás nem tekinthető új megállapodásnak, és az 1957. évi megállapodás az EK 307. cikk első bekezdésének védelme alatt áll.

A Bíróság álláspontja

80 1957. évi megállapodás eredeti változatának 4. cikke előírta:

„A Szerződő Felek fenntartják maguknak a jogot, hogy az e megállapodás 3. cikkében előírt jogok gyakorlására irányuló kiváltság odaítélését minden olyan esetben megtagadják vagy visszavonják a másik Szerződő Fél által kijelölt légitársaság tekintetében, ha úgy vélik, nem kellően bizonyított, hogy e légitársaság túlnyomó többsége a másik Szerződő Fél állampolgárainak tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll [...]".

81 Az 1992. október havi jegyzékváltás – az említett cikk többi részét változatlanul hagyva – alábbiakban módosította e cikk elejét:

„A Szerződő Felek fenntartják maguknak a jogot, hogy a jelen megállapodásban előírt jogok gyakorlására irányuló kiváltság odaítélését elutasítsák, e jogokat felfüggesszék, korlátozzák, feltételekhez kössék vagy visszavonják [...]"

82 Egyértelműen kitűnik, hogy az 1992. október havi jegyzékváltás értelmében az 1957. évi megállapodás 4. cikkét a Bizottság állításával ellentétben nem váltották fel teljes mértékben.

83 Meg kell azonban állapítani, amint azt a főtanácsnok indítványának 170. pontjában kiemelte, hogy bár az 1992. október havi jegyzékváltás formailag csak csekély mértékben módosította az 1957. évi megállapodás 4. cikkét, e jegyzékváltás nagymértékben megváltoztatta annak tartalmát és hatályát, mivel az szükségszerűen hatással volt e cikk alkalmazási területére a nemzetközi légi járatok átmenő forgalmáról szóló egyezmény (Chicago, 1944. december 7., 1953 UNTS 389) I. cikke szerinti ötödik szabadságjog útvonalainak teljes körű liberalizációja következtében.

84 Ebből következik egyrészt, hogy a légitársaságok tulajdonlására és ellenőrzésére vonatkozó kikötést a hivatkozott közösségi jogi rendelkezések alapján kell értelmezni, másrészt pedig, hogy a holland kormánynak az EK 307. cikk első bekezdésére alapított érve nem megalapozott.

85 A Szerződés 52. cikke alkalmazhatóságát tekintve hangsúlyozni kell, hogy e rendelkezés a légi közlekedésre, és különösen a valamely tagállamban székhellyel rendelkező és valamely tagállam és harmadik ország között légiközlekedési szolgáltatást nyújtó légitársaságokra alkalmazandó.

86 A jelen ügyben a légitársaságok tulajdonlására és ellenőrzésére vonatkozó kikötés lehetővé teszi az Egyesült Államok számára, hogy megtagadja vagy visszavonja a Holland Királyság által kijelölt olyan légitársaságok számára megadott koncessziós jogot, illetve engedélyt, amelyeknek jelentős része nem e tagállam, illetve a holland állampolgárok tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll.

87 Nem fér kétség ahhoz, hogy e kikötés a Hollandiában letelepedett olyan légitársaságokat érinti, amelyeknek jelentős része a Holland Királyságtól eltérő tagállam, illetve ilyen tagállam állampolgárainak tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll (a továbbiakban: közösségi légitársaságok).

88 Az említett kikötés megfogalmazásából azonban kitűnik, hogy az Egyesült Államok elméletileg köteles az olyan légitársaságok számára megadni a koncessziós jogot, illetve a megkívánt engedélyt, amelyeknek jelentős része a Holland Királyság, illetve a holland állampolgárok tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt áll (a továbbiakban: holland légitársaságok).

89 Az előzőekből következik, hogy a holland légitársaságoktól eltérően a közösségi légitársaságokat továbbra is ki lehet zárni az 1957. évi megállapodásból eredő kedvezményekből, amíg e kedvezményeket a holland légitársaságok megszerzik. Következésképpen a közösségi légitársaságok hátrányos megkülönböztetésben részesülnek, amely megakadályozza őket abban, hogy a fogadó tagállamban, azaz a Holland Királyságban nemzeti elbánást élvezzenek.

90 A légitársaságok tulajdonlására és ellenőrzésére vonatkozó kikötés tehát ellentétes a Szerződés 52. cikkével (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ügyben hozott ítélet 122–124. és 128–133. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Svédország ügyben hozott ítélet 113–115. és 119–124. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Finnország ügyben hozott ítélet 118– 120. és 124–129. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Belgium ügyben hozott ítélet 131–133. és 137–142. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 122–124. és 128–133. pontját, a fent hivatkozott Bizottság kontra Ausztria ügyben hozott ítélet 130–134. és 138–143. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet 144–146. és 150–156. pontját).

91 Ilyen körülmények között megalapozottnak tűnik a Holland Királyságnak az említett cikk értelmében felrótt kötelezettségszegés.

92 Tekintettel valamennyi fenti megfontolásra, meg kell állapítani, hogy a Holland Királyság, mivel az Egyesült Államokkal szemben olyan nemzetközi kötelezettséget vállalt, illetve az 1957. évi megállapodás felülvizsgálata ellenére fenntartotta azon kötelezettségvállalásait:

– amelyek az Egyesült Államok által megjelölt légitársaságok Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjait érintik,

– amelyek holland területen felkínált és használt SZHR-ekre vonatkoznak, és

– amelyek az Egyesült Államok részére azt a jogot biztosítják, hogy közlekedési jogokat visszavonjon, felfüggesszen vagy korlátozzon, ha a Holland Királyság által megjelölt légitársaságokat nem a Holland Királyság vagy nem holland állampolgárok ellenőrzik,

nem teljesítette a Szerződés 5. és 52. cikkéből, valamint a 2409/92 és a 2299/89 rendeletből eredő kötelezettségeit.

A költségekről

93 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Holland Királyságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

94 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 4. §-ával összhangban a Francia Köztársaság maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

1) **A Holland Királyság, mivel az Amerikai Egyesült Államokkal szemben olyan nemzetközi kötelezettséget vállalt, illetve a Holland Királyság és az Amerikai Egyesült Államok között a légi közlekedésről szóló, 1957. április 3-án kötött megállapodás felülvizsgálata ellenére fenntartotta azon kötelezettségvállalásait:**

– **amelyek az Amerikai Egyesült Államok által megjelölt légitársaságok Közösségen belüli útvonalakra vonatkozó viteldíjait érintik,**

– **amelyek holland területen felkínált és használt számítógépes helyfoglalási rendszerekre vonatkoznak, és**

– **amelyek az Amerikai Egyesült Államok részére azt a jogot biztosítják, hogy közlekedési jogokat visszavonjon, felfüggesszen vagy korlátozzon, ha a Holland Királyság által megjelölt légitársaságokat nem a Holland Királyság vagy nem holland állampolgárok ellenőrzik,**

a Holland Királyság nem teljesítette az EK-Szerződés 5. cikkéből (jelenleg EK 10. cikk), az EK-Szerződés 52. cikkéből (jelenleg, módosítást követően,

EK 43. cikk) és a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól szóló, 1992. július 23-i 2409/92 tanácsi rendeletből és az 1993. október 29-i 3089/93 tanácsi rendelettel módosított, a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról szóló, 1989. július 24-i 2299/89 tanácsi rendeletből eredő kötelezettségeit.

2) A Bíróság a Holland Királyságot kötelezi a költségek viselésére.

3) A Francia Köztársaság maga viseli saját költségeit.

Aláírások