ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)
z 24. apríla 2007 *

Vo veci C-523/04,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 226 ES, podaná 23. decembra 2004,

Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: M. Huttunen a W. Wils, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Holandskému kráľovstvu, v zastúpení: H. G. Sevenster a M. de Grave, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: holandčina.

žalovanému,

ktorého v konaní podporuje:

Francúzska republika, v zastúpení: G. de Bergues a A. Hare, splnomocnení zástupcovia,

vedľajší účastník konania,

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda V. Skouris, predsedovia komôr P. Jann, C. W. A. Timmermans, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász a J. Klučka, sudcovia J. N. Cunha Rodrigues (spravodajca), K. Schiemann, J. Makarczyk, U. Lõhmus, E. Levits a A. Ó Caoimh,

generálny advokát: P. Mengozzi,
tajomník: R. Grass,

so zreteľom na písomnú časť konania,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 16. novembra 2006,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Komisia Európskych spoločenstiev vo svojej žalobe navrhuje, aby Súdny dvor rozhodol, že Holandské kráľovstvo si tým, že napriek opätovnému prerokovaniu dohody o leteckej doprave uzavretej medzi Holandským kráľovstvom a Spojenými štátmi americkými 3. apríla 1957 (*Tractatenblad* 1957, č. 53, ďalej len „dohoda z roku 1957") dohodlo alebo ponechalo v platnosti medzinárodné záväzky vo vzťahu k Spojeným štátom:

— týkajúce sa cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami určenými Spojenými štátmi na letecké linky vnútri Spoločenstva,

— týkajúce sa počítačových rezervačných systémov (ďalej len „PRS") ponúkaných alebo používaných na holandskom území a

— na základe ktorých sa Spojeným štátom priznáva právo odobrať, pozastaviť alebo obmedziť prepravné práva v prípadoch, keď leteckých dopravcov určených Holandským kráľovstvom nevlastní ono samo alebo holandskí štátni príslušníci,

nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 5 Zmluvy ES (teraz článok 10 ES) a článku 52 Zmluvy ES (zmeneného, teraz článok 43 ES), ako aj z nariadenia Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, s. 15; Mim. vyd. 07/001, s. 427) a nariadenia Rady (EHS) č. 2299/89 z 24. júla 1989 o kódexe správania pre používanie počítačových rezervačných systémov (Ú. v. ES L 220, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 277), zmeneného a doplneného nariadením Rady (EHS) č. 3089/93 z 29. októbra 1993 (Ú. v. ES L 278, s. 1; Mim. vyd. 07/002, s. 94).

2 Uznesením predsedu Súdneho dvora zo 6. júna 2005 sa Francúzskej republike povolil vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov Holandského kráľovstva.

Právny rámec

3 Článok 1 nariadenia č. 2299/89 stanovuje:

„Toto nariadenie sa vzťahuje na [PRS] ponúknuté na využitie a/alebo používané na území spoločenstva pre distribúciu a predaj produktov leteckej dopravy bez ohľadu na:

— status alebo štátnu príslušnosť predajcu systému,

— zdroj používaných informácií alebo umiestnenie príslušných centrálnych jednotiek spracúvajúcich údaje,

— geografickú polohu príslušného produktu leteckej dopravy."

4 Článok 7 ods. 1 a 2 tohto nariadenia stanovuje:

„1. Povinnosti predajcu systému podľa článku 3 až 6 sa neuplatnia, pokiaľ pôjde o materského dopravcu tretieho štátu v prípade, že jeho PRS nie je v súlade s týmto nariadeniu alebo neponúka leteckým dopravcom spoločenstva zaobchádzanie ekvivalentné tomu, aké upravuje toto nariadenie.

2. Povinnosti materských a zúčastnených dopravcov podľa článku 8 sa neuplatnia vo vzťahu ku PRS, ktorý kontrolujú leteckí dopravcovia tretieho štátu v tom prípade, ak materskému alebo zúčastnenému dopravcovi nie je poskytnuté v danom štáte zaobchádzanie ekvivalentné tomu, ktoré upravuje toto nariadenie a nariadenie Komisie (EHS) č. 2672/88."

5 Nariadenie č. 2409/92 v zmysle svojho článku 1 ods. 1 vymedzuje kritériá a postupy, ktoré majú byť použité pre stanovenie cestovného a sadzieb v leteckých dopravných službách pre prepravu výlučne v rámci Spoločenstva.

6 Odseky 2 a 3 tohto článku stanovujú toto:

„2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, toto nariadenie neplatí:

a) pre cestovné a sadzby účtované leteckými dopravcami inými ako leteckými dopravcami spoločenstva;

b) pre cestovné a sadzby stanovené na základe záväzku služby vo verejnom záujme v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva...

3. Výlučne letecký dopravcovia spoločenstva sú oprávnení zaviesť nové produkty alebo nižšie cestovné než aké existuje pre identické produkty."

7 Článok 12 nariadenia č. 2409/92 stanovuje:

„Toto nariadenie nadobudne účinnosť 1. januára 1993"

Okolnosti predchádzajúce sporu

Dohoda z roku 1957

8 Dňa 3. apríla 1957 Holandské kráľovstvo a Spojené štáty uzavreli dohodu z roku 1957.

9 Táto dohoda bola doplnená protokolom z 31. marca 1978 (*Tractatenblad* 1978, č. 55, ďalej len „protokol z roku 1978") a zmenená výmenami nót z 13. októbra a 22. decembra 1987 (*Tractatenblad* 1988, č. 12), z 29. januára a 13. marca 1992 (*Tractatenblad* 1992, č. 63) a zo 14. októbra 1992 (*Tractatenblad* 1992, č. 177, ďalej len „výmena nót z októbra 1992").

10 Protokol z roku 1978 bol zmenený protokolom z 11. júna 1986 (*Tractatenblad* 1986, č. 88), ako aj výmenou nót z októbra 1992.

11 Výmena nót z októbra 1992 zmenila viacero ustanovení dohody z roku 1957, najmä jej články 1 (vymedzenia pojmov), 2 (poskytnutie práv), 3 (určenie leteckých spoločností), 4 (vlastníctvo a ovládanie leteckých spoločností), 6 (bezpečnosť), 7 (clá a poplatky za použitie), 8 (poctivá súťaž), 13 (urovnávanie sporov), 16 (vypovedanie dohody), ako aj jej prílohu, ktorá obsahovala tabuľku leteckých liniek. Okrem toho k určitému množstvu zmien došlo aj v protokole z roku 1978.

12 Na druhej strane však výmenou nót z októbra 1992 nedošlo k zmene ustanovení dohody z roku 1957 týkajúcich sa cien leteckých služieb a PRS.

13 Táto výmena nót z októbra 1992 stanovovala, že sa dočasne uplatní odo dňa jej uskutočnenia, konkrétne od 14. októbra 1992. Potom ako Holandský parlament túto výmenu nót 26. apríla 1993 ratifikoval, nadobudla účinnosť 11. mája 1993 (pozri *Tractatenblad* 1993, č. 84 a č. 85).

Právne veci „otvorené nebo“ a ich dôsledky

14 Pre začatím tohto konania proti Holandskému kráľovstvu Komisia už viedla konanie o nesplnení povinnosti proti iným ôsmim členským štátom, ktoré so Spojenými štátmi uzavreli dohody o leteckej doprave.

15 Komisia každému z týchto členských štátov zaslala v období od júna 1995 do mája 1996 výzvu a v období od marca do apríla 1998 odôvodnené stanovisko a následne proti nim 18. decembra 1998 podala žalobu. Holandské kráľovstvo vstúpilo do konania ako vedľajší účastník na podporu žalovaného členského štátu v každej z týchto vecí. Súdny dvor rozhodol tieto veci (nazývané „veci ‚otvorené nebo‘“) 5. novembra 2002 rozsudkami Komisia/Spojené kráľovstvo (C-466/98, Zb. s. I-9427), Komisia/Dánsko (C-467/98, Zb. s. I-9519), Komisia/Švédsko (C-468/98, Zb. s. I-9575), Komisia/Fínsko (C-469/98, Zb. s. I-9627), Komisia/Belgicko (C-471/98, Zb. s. I-9681), Komisia/Luxembursko (C-472/98, Zb. s. I-9741), Komisia/Rakúsko (C-475/98, Zb. s. I-9797) a Komisia/Nemecko (C-476/98, Zb. s. I-9855).

16 V posledných siedmich z týchto rozsudkov (žaloba proti Spojenému kráľovstvu Veľkej Británie a Severného Írska sa totiž týkala osobitnej situácie) Súdny dvor rozhodol, že žalované členské štáty si tým, že napriek opätovnému prerokovaniu existujúcich dohôd dohodli alebo ponechali v platnosti medzinárodné záväzky vo

vzťahu k Spojeným štátom týkajúce sa cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami určenými Spojenými štátmi na letecké linky vnútri Spoločenstva, týkajúce sa PRS ponúkaných alebo používaných na území žalovaného členského štátu, a tým, že priznali Spojeným štátom právo zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť výkon prepravných práv v prípadoch, keď leteckých dopravcov určených žalovaným členským štátom nevlastní tento štát alebo jeho štátni príslušníci, nesplnili povinnosti, ktoré im vyplývali z článkov 5 a 52 Zmluvy, ako aj z nariadení č. 2409/92 a č. 2299/89, zmeneného a doplneného nariadením č. 3089/93.

17 V nadväznosti na tieto rozsudky Komisia 25. novembra 2002, 30. júla 2004 a 10. marca 2005 písomne požiadala Holandské kráľovstvo, aby nepokračovalo v dvojstranných rokovaniach so Spojenými štátmi a aby vypovedalo dohodu z roku 1957.

Konanie pred podaním žaloby a návrhy

18 V súvislosti s výmenou nót z októbra 1992 zaslala Komisia Holandskému kráľovstvu 19. januára 1999 výzvu, na ktorú ono odpovedalo listom z 1. júna 1999.

19 Dňa 24. októbra 2000 Komisia zaslala Holandskému kráľovstvu odôvodnené stanovisko, v ktorom ho vyzývala, aby v lehote dvoch mesiacom od jeho doručenia prijalo nevyhnutné opatrenia pre dosiahnutie súladu s týmto stanoviskom. Holandské kráľovstvo na uvedené stanovisko odpovedalo listom z 23. februára 2001.

20 Dňa 23. decembra 2004 podala Komisia túto žalobu.

O námietke neprípustnosti založenej na neprimeranej dĺžke konania pred podaním žaloby

Argumentácia účastníkov konania

21 Holandské kráľovstvo zdôrazňuje príliš dlhé trvanie konania pred podaním žaloby v prejednávanej veci. Komisia totiž nechala uplynúť viac ako šesť rokov medzi výmenou nót z októbra 1992 a zaslaním výzvy (január 1999) a viac ako štyri roky medzi zaslaním odôvodneného stanoviska (október 2000) a podaním tejto žaloby (december 2004). Na základe tejto skutočnosti Komisia dostala Holandské kráľovstvo do natoľko nevýhodnej situácie, že stratila svoje právo žalovať ho v tejto veci na Súdnom dvore.

22 Napriek tomu, že Komisia začala v roku 1995 konania o nesplnenie povinnosti proti ôsmim iným členských štátom vo veciach „otvorené nebo", nenamietala proti výmene nót z októbra 1992. Komisia tým, že so zaslaním výzvy Holandskému kráľovstvu čakala šesť rokov, vyvolala v holandskej vláde legitímnu dôveru, že nedošlo k porušeniu právnej úpravy Spoločenstva.

23 Komisia nedodržala povinnosť rešpektovania primeranej lehoty, ktorá je súčasťou zásady riadneho úradného postupu a taktiež vyplýva zo zásady právnej istoty.

24 Podľa Holandského kráľovstva, ktoré je v tomto bode podporované francúzskou vládou, dohoda z roku 1957, v znení zmien a doplnení, poskytuje dotknutým dopravcom, ktorí majú na jej základe prístup na americký trh, právnu istotu. Medzitým Komisia schválila alianciu medzi podnikmi KLM Royal Dutch Airlines (ďalej len „KLM") a Northwest Airlines. Spojené štáty sa domnievajú, že záväzky uvedené v tejto dohode sú podmienkou udelenia „antitrustovej imunity", ktorá je pre túto alianciu nevyhnutná. Zrušenie dohody z roku 1957 by spôsobilo okamžité odobratie tejto „antitrustovej imunity" americkými orgánmi a z možnosti získania takejto imunity pre spoluprácu medzi podnikmi KLM a Air France (už schválenej Komisiou) by sa stala len ilúzia. Škoda spôsobená odobratím tejto „antitrustovej imunity" by dosiahla milióny eur.

25 Komisia odpovedá, že podľa ustálenej judikatúry nie je povinná rešpektovať lehoty stanovené pre konanie podľa článku 226 ES.

26 Navyše skutočnosť, že Komisia začala konanie o nesplnení povinnosti proti Holandskému kráľovstvu neskôr ako proti iným ôsmim členským štátom, tento štát neznevýhodňuje, práve naopak. Na rozdiel od iných ôsmich členských štátov malo Holandské kráľovstvo výhodu v tom, že disponovalo dodatočnou lehotou na zabránenie podaniu žaloby, ak by vypovedalo výmenu nót z októbra 1992.

Posúdenie Súdnym dvorom

27 Je pravda, že za určitých podmienok môže neprimeraná dĺžka trvania konania pred podaním žaloby upraveného v článku 226 ES sťažiť žalovanému štátu možnosť vyvrátiť tvrdenia Komisie, a tým porušiť jeho práva na obranu. Napriek tomu však holandská vláda v prejednávanej veci nepreukázala, že neprimeraná dĺžka konania mala vplyv na spôsob, akým táto vláda uskutočnila svoju obranu (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. mája 1991, Komisia/Holandsko, C-96/89, Zb. s. I-2461, body 15 a 16, ako aj Komisia/Rakúsko, už citovaný, bod 36).

28 Okrem toho je potrebné zdôrazniť, že konanie o nesplnení povinnosti spočíva na objektívnom zistení, že členský štát nedodržal povinnosti, ktoré mu vyplývajú z práva Spoločenstva, a preto nemôže sa v prípade, akým je prejednávaná vec, dovolávať zásady rešpektovania legitímnej dôvery v snahe zabrániť objektívnemu zisteniu nedodržania jeho povinností, ktoré mu vyplývajú zo Zmluvy ES alebo z aktu sekundárneho práva, pretože prijatie takéhoto odôvodnenia by bolo v rozpore s cieľom sledovaným v konaní podľa článku 226 ES (pozri v tomto zmysle rozsudok Komisia/Rakúsko, už citovaný, bod 38).

29 Okolnosť, že vypovedanie dohody z roku 1957 by mohlo spôsobiť odobratie „antitrustovej imunity" americkými orgánmi a prípadné z toho vyplývajúce škody, nemá vplyv na prípustnosť tejto žaloby. Táto žaloba podľa článku 226 ES totiž smeruje výlučne k tomu, aby sa určilo, že prijatím záväzkov Holandským kráľovstvom a Spojenými štátmi došlo k porušeniu práva Spoločenstva.

30 Táto námietka sa preto musí zamietnuť.

O tvrdení týkajúcom sa vývoja situácie, ku ktorému došlo po zaslaní odôvodneného stanoviska

Argumentácia účastníkov konania

31 Holandské kráľovstvo podporované francúzskou vládou tvrdí, že Komisia podala túto žalobu bez dostatočného zohľadnenia vývoja situácie, ku ktorému došlo po zaslaní odôvodneného stanoviska. V nadväznosti na vyhlásenie rozsudkov vo veciach „otvorené nebo" totiž Rada Európskej únie udelila 5. júna 2003 na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 z 29. apríla 2004 o rokovaniach a vykonávaní dohôd o leteckej dopravnej službe medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. EÚ L 157 s. 7) Komisii dve poverenia, aby prerokovala dohody o leteckej doprave so Spojenými štátmi a s ostatnými tretími štátmi. Komisia viackrát žiadala členské štáty, aby neuskutočňovali dvojstranné rokovania v oblasti leteckej dopravy, aby tým neohrozili prebiehajúce rokovania Spoločenstva.

32 Ak Súdny dvor vyhovie tejto žalobe, Holandské kráľovstvo bude musieť zrušiť ustanovia, o ktorých nesúlade s právom Spoločenstva sa rozhodne. Z tohto dôvodu

sa tento členský štát ocitne v bezvýchodiskovej situácii. Rokovania Holandského kráľovstva so Spojenými štátmi o tomto zrušení sa totiž budú prekrývať s prebiehajúcimi rokovaniami Spoločenstva.

33 Navyše podľa Holandského kráľovstva podporovaného v tomto konaní francúzskou vládou Komisia nezohľadnila dve poverenia udelené Komisii Radou v júni 2003, ani nariadenie č. 847/2004. Preto nedošlo k žiadnemu ohodnoteniu značnej škody, ktorú by zrušenie dvojstranných zmlúv o leteckej doprave mohlo spôsobiť leteckým spoločnostiam.

34 Zásada lojálnej spolupráce medzi inštitúciami Spoločenstva a členskými štátmi uznaná článkom 5 Zmluvy sa vzájomne uplatňuje tak, že aj Komisia je povinná spolupracovať pri zachovávaní účinnosti práva Spoločenstva. K lojálnej spolupráci by nedošlo, ak by Komisia účinne bránila Holandskému kráľovstvu v splnení jeho povinností v rámci Spoločenstva. Komisia tým, že podala túto žalobu napriek skutočnosti, že jej členské štáty a Rada poskytli nevyhnutné právne prostriedky na zosúladenie transatlantickej leteckej dopravy s právom Spoločenstva, porušila článok 5 Zmluvy.

35 Zrušenie dohody z roku 1957 by spôsobilo vznik právneho vákua, ktoré by poškodilo záujmy Holandského kráľovstva, ako aj ostatných členských štátov. Aj keby boli lety naďalej možné na základe zásady zdvorilosti, ako to tvrdí Komisia, uplatnenie tejto

zásady by už dopravcom Spoločenstva neumožnilo požívať výhodu právnej a hospodárskej istoty, ktorú zaručuje existencia dohody, akou je dohoda v prejednávanej veci. Schválenie ich leteckých programov by sa muselo obnovovať každú ďalšiu sezónu a stalo by sa neistým. Potvrdenie alebo odmietnutie ich prevádzkových podmienok by spôsobilo ďalšiu administratívnu záťaž a vystavovalo by dopravcov Spoločenstva možnosti zamietnutia určitých letov orgánmi Spojených štátov.

36 Komisia odpovedá, že v listoch zaslaných Holandskému kráľovstvu 25. novembra 2002, 30. júla 2004 a 10. marca 2005 tento členský štát žiadala, aby nezačínal rokovania so Spojenými štátmi, ale by uplatnil ustanovenia týkajúce sa vypovedania uvedené v dohode z roku 1957. Táto skutočnosť by neuviedla Holandské kráľovstvo do neúnosnej situácie.

37 Navyše obava, že vypovedanie tejto dohody spôsobí vznik právneho vákua, je nedôvodná. Ak by aj nedošlo k uzavretiu novej dohody medzi Spoločenstvom a Spojenými štátmi, lety by ostali naďalej možné na základe zásady zdvorilosti.

Posúdenie Súdnym dvorom

38 Okrem domnienok vyjadrených v bode 29 tohto rozsudku je potrebné pripomenúť, že ustanovenia článku 226 ES sa musia uplatňovať bez toho, aby bola Komisia

povinná dodržiavať určitú lehotu. V prejednávanej veci Komisia vysvetlila, že pred podaním tejto žaloby sa rozhodla počkať, kým Súdny dvor v roku 2002 vyhlásil rozsudky vo veciach „otvorené nebo", ako aj na reakciu holandskej vlády na tieto rozsudky. Týmto spôsobom Komisia nepoužila voľnú úvahu, ktorou disponuje na základe článku 226 ES, spôsobom odporujúcim Zmluve.

39 Podľa ustálenej judikatúry však treba existenciu nesplnenia povinnosti posudzovať v závislosti od situácie, aká bola v členskom štáte ku dňu uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, pričom zmeny, ku ktorým došlo po uplynutí tejto lehoty, nemôže Súdny dvor brať do úvahy (pozri najmä rozsudok zo 14. júla 2005, Komisia/Nemecko, C-433/03, Zb. s. I-6985, bod 32 a citovanú judikatúru).

40 V prejednávanej veci uplynula lehota stanovená v odôvodnenom stanovisku 24. decembra 2000, a teda zmeny, na ktoré sa Holandské kráľovstvo odvoláva, nemajú na tento spor žiadny vplyv.

41 Preto sa toto tvrdenie musí zamietnuť.

O veci samej

O nevyhnutnosti rozhodnúť o existencii novej dohody v dôsledku zmien prijatých výmenou nót z októbra 1992

Argumentácia účastníkov konania

42 Zmeny prijaté výmenou nót z októbra 1992 podľa Komisie podstatne zmenili povahu dohody z roku 1957 tým spôsobom, že ju premenili na úplne novú dohodu typu „otvorené nebo", teda na dohodu, ktorá musela rešpektovať viaceré kritériá vymedzené vládou Spojených štátov, akými sú voľný prístup na všetky trasy, udelenie neobmedzených práv letovej prevádzky a používania trás, určenie cien pre letecké linky medzi zmluvnými stranami na základe takzvaného systému „dvojitého zamietnutia" a možnosť spoločného označovania liniek. V dôsledku týchto zmien došlo k vytvoreniu užšieho rámca spolupráce medzi Spojenými štátmi a Holandským kráľovstvom, z ktorého Holandskému kráľovstvu vyplývajú nové a zároveň dôležité medzinárodné záväzky. Tieto zmeny svedčia o opätovnom prerokovaní dohody z roku 1957 ako celku. V takejto situácii by sa členským štátom malo brániť nielen dohodnúť nové medzinárodné záväzky, ale aj ponechať v platnosti takéto záväzky v prípade, že by porušovali právo Spoločenstva.

43 Holandské kráľovstvo proti tomu namieta, že výmena nót z októbra 1992 by predstavovala novú dohodu. Podľa neho dohoda z roku 1957 ako taká ostala

nedotknutá. Ustanovenia, ktoré sa pridali, upevňujú ustanovenia obsiahnuté v pôvodnej dohode. Zmeny z októbra 1992 sú završením pred mnohými rokmi začatej liberalizácie v prospech leteckých spoločností týchto dvoch zmluvných strán. Dohoda z roku 1957 obsahovala už pred rokom 1992 podstatné ustanovenia dohody typu „otvorené nebo", a preto výmena nót z októbra 1992 nemala za následok jej zmenu na novú dohodu tohto typu.

44 Podľa Holandského kráľovstva sa na dohodu z roku 1957 vzhľadom na to, že bola uzavretá pred 1. januárom 1958, vzťahuje článok 307 prvý odsek ES, podľa ktorého Zmluva ES nemá vplyv na povinnosť dotknutého členského štátu rešpektovať práva, ktoré tretím štátom vyplývajú z dohôd uzavretých pred nadobudnutím platnosti Zmluvy EHS. Toto pravidlo sa vzťahuje aj na neskoršiu sekundárnu právnu úpravu: dôsledkom samotnej existencie takejto právnej úpravy nemôže byť uloženie povinnosti členskému štátu vypovedať záväzky prijaté voči tretím štátom.

Posúdenie Súdnym dvorom

45 Je potrebné uviesť, že dohoda z roku 1957 pôvodne neobsahovala žiadne ustanovenie týkajúce sa PRS. Výmenou nót z 29. januára a 13. marca 1992 sa k tejto dohode pripojila príloha týkajúca sa zásad zákazu diskriminácie a hospodárskej súťaže v rámci PRS. Výmena nót z októbra 1992 nepriniesla žiadnu zmenu vo vzťahu k tejto prílohe.

46 Rovnako tiež ustanovenia dohody z roku 1957 týkajúce sa cien leteckých služieb, konkrétne ustanovenia článku 11 tejto dohody, sú výsledkom výmeny nót z 29. januára a 13. marca 1992, pričom výmena nót z októbra 1992 neobsahuje žiadne ustanovenia týkajúce sa tejto oblasti.

47 Je pravdou, že Komisia vo svojej žalobe uznáva, že výmena nót z októbra 1992 ponechala bez zmien ustanovenia týkajúce sa PRS a cien leteckých služieb uvedené v dohode z roku 1957, v znení zmien a doplnení uskutočnených pred októbrom 1992.

48 Navyše, ako to zdôraznil generálny advokát v bode 136 svojich návrhov, výmena nót z októbra 1992 vyjadruje vôľu zmluvných strán nenahradiť dohodu z roku 1957, ale zmeniť výlučne niektoré jej ustanovenia, hoci aj tie dôležité.

49 Zo spisu vyplýva, že zmeny dohody z roku 1957 prijaté v októbri 1992, ktoré sú opísané v bode 11 tohto rozsudku, mali za následok úplnú liberalizáciu leteckej dopravy medzi Spojenými štátmi a Holandským kráľovstvom v tom zmysle, že zabezpečili voľný prístup na všetky trasy medzi všetkými miestami nachádzajúcimi sa v týchto dvoch štátoch, a to bez obmedzenia kapacity a frekvencie, bez obmedzení týkajúcich sa miest medzipristátia a pristátí predtým alebo potom („behind, between and beyond rights") a s použitím akejkoľvek želanej kombinácie lietadiel („change of gauge"). Táto úplná sloboda bola doplnená ustanoveniami týkajúcimi sa možností dotknutých leteckých spoločností uzavrieť dohody o spoločnom označení liniek („code sharing") a ustanoveniami podporujúcimi hospodársku súťaž.

50 Z toho vyplýva, že zmeny dohody z roku 1957 prijaté v októbri 1992 mali za následok vytvorenie rámca užšej spolupráce medzi Spojenými štátmi a Holandským kráľovstvom, z ktorých preň vyplývajú nové a zároveň dôležité medzinárodné záväzky.

51 Okrem toho je potrebné zdôrazniť, že zmeny prijaté v októbri 1992 svedčia o opätovnom prerokovaní dohody z roku 1957 ako celku. Ak aj určité ustanovenia tejto dohody neboli formálne zmenené prostredníctvom zmien prijatých v októbri 1992 alebo v ich prípade došlo len k okrajovým redakčným zmenám, záväzky vyplývajúce z týchto ustanovení sa predsa len potvrdili v rámci tohto opätovného prerokovania. V takejto situácii pritom členské štáty nesmú ani dohodnúť nové medzinárodné záväzky, ale ani ponechať v platnosti takéto záväzky v prípade, že porušujú právo Spoločenstva.

52 Navyše, je potrebné považovať za nesporné, že zmeny dohody z roku 1957 prijaté v októbri 1992 ako celok majú vplyv na dosah určitých ustanovení, ktoré neboli formálne zmenené prostredníctvom uvedených zmien alebo boli zmenené len v obmedzenej miere.

53 Z toho vyplýva, že všetky medzinárodné záväzky, proti ktorým sa v tejto žalobe namieta, sa musia posudzovať vo vzťahu k ustanoveniam práva Spoločenstva, na ktoré sa na podporu svojej žaloby odvoláva Komisia (pozri v tomto zmysle rozsudky Komisia/Dánsko, už citovaný, body 36 až 42; Komisia/Švédsko, už citovaný, body 34 až 40; Komisia/Fínsko, už citovaný, body 36 až 42; Komisia/Belgicko, už citovaný, body 47 až 53; Komisia/Luxembursko, už citovaný, body 42 až 48, a Komisia/Rakúsko, už citovaný, body 46 až 52).

54 Z tejto analýzy vyplýva, že tvrdenie holandskej vlády vychádzajúce z článku 307 prvého odseku ES nie je dôvodné.

O nesplnení povinnosti, ktoré vyplýva z neoprávneného zásahu do vonkajšej právomoci Spoločenstva

Argumentácia účastníkov konania

55 Komisia sa domnieva, že vždy keď Spoločenstvo z dôvodu uskutočnenia spoločnej politiky stanovenej v Zmluve ES prijme predpisy, ktoré v akejkoľvek forme zavádzajú spoločné pravidlá, členské štáty tým stratia právo dohodnúť s tretími štátmi povinnosti, ktoré by ovplyvňovali tieto pravidlá alebo upravovali ich dosah. V tomto ohľade Komisia Holandskému kráľovstvu vytýka, že neoprávnene zasiahlo do výlučnej vonkajšej právomoci Spoločenstva, keď vo vzťahu k Spojeným štátom prijalo záväzky týkajúce sa jednak cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami určenými Spojenými štátmi na letecké linky vnútri Spoločenstva, a jednak PRS ponúkaných alebo používaných na holandskom území.

56 V súvislosti cenami leteckých služieb Komisia vo svojej žalobe tvrdí, že od nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 2409/92 Holandské kráľovstvo nemohlo samo dohodnúť ani zachovať medzinárodné záväzky týkajúce sa cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami tretích štátov na leteckých linkách vnútri Spoločenstva. Napriek tomu článok 11 dohody z roku 1957, zmenený a doplnený výmenou nót z 29. januára a 13. marca 1992 a článkom 6 protokolu z roku 1978 obsahuje takýto záväzok. Navyše počas uskutočnenia výmeny nót z októbra 1992, Holandské kráľovstvo zachovalo toto ustanovenie. Tým tento členský štát zasiahol do výlučnej vonkajšej právomoci, ktorú Spoločenstvu zveruje článok 1 ods. 3 nariadenia č. 2409/92.

57 V súvislosti s PRS Komisia tvrdí, že Holandské kráľovstvo zachovalo prílohu dohody z roku 1957, keďže v rámci opätovného prerokovania tejto dohody v októbri 1992 prevzalo zásady PRS. Týmto Holandské kráľovstvo zasiahlo do výlučnej vonkajšej právomoci, ktorá Spoločenstvu vyplýva z nariadenia č. 2299/89.

58 Holandské kráľovstvo tvrdí, že za súčasného právneho stavu majú členské štáty právomoc na uzavretie dvojstranných zmlúv, až kým Komisia nezíska výslovné poverenie. Toto pravidlo platí aj v prípade, keby dvojstranné záväzky členského štátu mohli mať vplyv na spoločné pravidlá, o čo však v tejto veci nejde.

59 Ak sa aj pripustí, že Spoločenstvo môže nadobudnúť výlučnú vonkajšiu právomoc na základe prijatia vnútornej právnej úpravy Spoločenstva, takúto právomoc získa až od nadobudnutia účinnosti tejto právnej úpravy. Keďže nariadenie č. 2409/92 nadobudlo účinnosť 1. januára 1993, nemohlo sa na Holandské kráľovstvo vzťahovať v októbri 1992.

60 Vo svojej replike sa Komisia analogicky odvoláva na rozsudok z 18. decembra 1997, Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Zb. s. I-7411, bod 45), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že členské štáty sa musia počas lehoty na prebratie smernice zdržať prijímania opatrení, ktoré by mohli vážne ohroziť uskutočnenie cieľa stanoveného touto smernicou. Komisia v tomto ohľade zdôrazňuje, že holandský parlament ratifikoval výmenu nót z októbra 1992 26. apríla 1993, teda až po 1. januári 1993, ktorý je dňom nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 2409/92.

61 Na toto tvrdenie Holandské kráľovstvo podporované v tomto bode francúzskou vládou odpovedá, že tvrdiť, a to po prvýkrát v replike, ako to urobila Komisia, že Spoločenstvo nadobúda výlučnú vonkajšiu právomoc prijatím nariadenia č. 2409/92 a nie dňom, kedy toto nariadenie nadobudne účinnosť, predstavuje nový žalobný dôvod, ktorý smeruje k zmene predmetu sporu a ktorého predloženie článok 42 ods. 2 rokovacieho poriadku zakazuje. V každom prípade však už citovaný rozsudok Inter-Environnement Wallonie nie je pre prejednávanú vec relevantný, na jednej strane preto, že táto vec sa týka nariadenia a nie smernice, a na druhej strane preto, že žiadne ustanovenie dohody z roku 1957 nie je takej povahy, aby mohlo vážne ohroziť uskutočnenie cieľa stanoveného nariadením č. 2409/92. Na záver nie je relevantnou ani ratifikácia výmeny nót z októbra 1992 holandským parlamentom, pretože táto výmena nót sa uplatňovala už od 14. októbra 1992.

Posúdenie Súdnym dvorom

62 Po prvé, v súvislosti s cenami leteckých služieb je potrebné zdôrazniť, že podľa článku 1 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 2409/92 sa toto nariadenie neuplatňuje na cestovné a sadzby účtované inými leteckými dopravcami, ako sú leteckí dopravcovia Spoločenstva, toto obmedzenie je však stanovené „bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 3" toho istého článku. V zmysle tohto článku ods. 3 sú výlučne leteckí dopravcovia Spoločenstva oprávnení zaviesť nové produkty alebo nižšie ceny, než aké existujú pre identické produkty.

63 Zo spoločného výkladu týchto ustanovení vyplýva, že nariadenie č. 2409/92 nepriamo, ale jasne zakazuje leteckým dopravcom tretích štátov, ktorí svoju činnosť prevádzkujú v rámci Spoločenstva, aby zavádzali nové produkty alebo nižšie ceny, než aké existujú pre identické produkty. Týmto spôsobom zákonodarca Spoločenstva obmedzil slobodnú tvorbu cien týmito dopravcami v prípade, že prevádzkujú linky vnútri Spoločenstva. Preto Spoločenstvo v rozsahu krytom článkom 1 ods. 3 nariadenia č. 2409/92 získalo výlučnú vonkajšiu právomoc dohodnúť s tretími štátmi záväzky týkajúce sa tohto obmedzenia slobodnej tvorby cien dopravcami, ktorí nie sú usadení v Spoločenstve.

64 Z toho vyplýva, že Holandské kráľovstvo už nemohlo od nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 2409/92 samo prijímať, ani zachovať v platnosti medzinárodné záväzky týkajúce sa cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami tretích štátov na linkách vnútri Spoločenstva, a to ani napriek opätovného prerokovaniu dohody z roku 1957.

65 Záväzok tohto druhu totiž vyplýva z článku 11 dohody z roku 1957, zmenenej a doplnenej výmenou nót z 29. januára a 13. marca 1992, a článkom 6 protokolu z roku 1978. Holandské kráľovstvo zachovalo tento záväzok napriek opätovnému prerokovaniu dohody z roku 1957, ktoré viedlo k výmene nót z októbra 1992. Postupujúc týmto spôsobom, Holandské kráľovstvo teda neoprávnene zasiahlo do výlučnej vonkajšej právomoci Spoločenstva, ktorá mu vyplýva z článku 1 ods. 3 nariadenia č. 2409/92 (pozri v tomto zmysle rozsudky Komisia/Dánsko, už citovaný, body 97 až 100; Komisia/Švédsko, už citovaný, body 93 až 96; Komisia/Fínsko, už citovaný, body 98 až 101; Komisia/Belgicko, už citovaný, body 110 až 113; Komisia/Luxembursko, už citovaný, body 103 až 106; Komisia/Rakúsko, už citovaný, body 112 až 115, a Komisia/Nemecko, už citovaný, body 123 až 126).

66 Tento záver nemožno spochybniť tvrdením holandskej vlády, podľa ktorého k výmene nót z októbra 1992 došlo pred nadobudnutím účinnosti nariadenia č. 2409/92. Ako totiž zdôraznil generálny advokát v bodoch 153 až 158 svojich návrhov, ak sa aj uvedená výmena nót dočasne uplatňovala od 14. októbra 1992, dohoda medzi Holandským kráľovstvom a Spojenými štátmi bola konečným spôsobom uzavretá až 26. apríla 1993, teda po jej ratifikácii holandským parlamentom. Ide teda o dátum nasledujúci po nadobudnutí účinnosti nariadenia č. 2409/92.

67 Po druhé, v súvislosti s PRS Komisia navrhuje, aby Súdny dvor rozhodol, že Holandské kráľovstvo si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z nariadenia č. 2299/89, zmeneného a doplneného nariadením č. 3089/93.

68 Nariadenie č. 3089/93 bolo prijaté 29. októbra 1993 a účinnosť podľa ustanovení svojho článku 2 ods. 1 nadobudlo 11. decembra 1993.

69 Či už ide o prijatie tohto nariadenia alebo o jeho nadobudnutie účinnosti, oba tieto dátumy nasledujú po ratifikácii výmeny nót z októbra 1992. Z toho vyplýva, že výlučná vonkajšia právomoc Spoločenstva, na ktorú sa Komisia odvoláva, nemôže vyplývať z nariadenia č. 3089/93.

70 Preto je potrebné posudzovať výhradu týkajúcu sa PRS vo vzťahu k samotnému nariadeniu č. 2299/89 bez zohľadnenia nariadenia č. 3089/93.

71 Z článkov 1 a 7 nariadenia č. 2299/89 vyplýva, že na základe reciprocity sa toto nariadenie uplatňuje taktiež na štátnych príslušníkov tretích štátov v prípade, že ponúkajú alebo používajú PRS na území Spoločenstva.

72 Na základe uvedeného nariadenia Spoločenstvo získalo výlučnú právomoc dohodnúť s tretími štátmi povinnosti týkajúce sa PRS ponúkaných alebo používaných na jeho území.

73 Nenamieta sa proti tomu, že výmenou nót z 29. januára a 13. marca 1992 Holandské kráľovstvo a Spojené štáty doplnili do dohody z roku 1957 prílohu preberajúcu zásady, ktorými sa riadia PRS a najmä PRS používané alebo ponúkané na holandskom území. Holandské kráľovstvo zachovalo túto prílohu v platnosti napriek opätovnému prerokovaniu dohody z roku 1957, ktoré bolo zavŕšené výmenou nót z októbra 1992. Postupujúc týmto spôsobom, tento členský štát neoprávnene zasiahol do výlučnej vonkajšej právomoci Spoločenstva, ktorá vyplýva z nariadenia č. 2299/89 (pozri v tomto zmysle rozsudky Komisia/Dánsko, už citovaný, body 102 až 104; Komisia/Švédsko, už citovaný, body 98 až 100; Komisia/Fínsko, už citovaný, body 103 až 105; Komisia/Belgicko, už citovaný, body 115 až 117; Komisia/Luxembursko, už citovaný, body 108 až 110; Komisia/Rakúsko, už citovaný, body 117 až 119, a Komisia/Nemecko, už citovaný, body 128 až 130).

74 Navyše článok 5 Zmluvy ukladá členským štátom, aby uľahčovali Spoločenstvu uskutočňovanie jeho úlohy a zdržali sa akýchkoľvek opatrení, ktoré by mohli ohroziť dosiahnutie cieľov Zmluvy ES.

75 V oblasti medzinárodných vzťahov Súdny dvor rozhodol, že úloha Spoločenstva a ciele Zmluvy ES by boli ohrozené, ak by členské štáty mohli prijímať medzinárodné záväzky obsahujúce ustanovenia, ktoré by mohli mať vplyv na pravidlá prijaté Spoločenstvom alebo upravovať ich dosah.

76 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že Holandské kráľovstvo si tým, že napriek opätovnému prerokovaniu dohody z roku 1957 zachovalo v platnosti medzinárodné záväzky týkajúce sa cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami určenými Spojenými štátmi na linkách vnútri Spoločenstva, ako aj PRS ponúkané a používané na holandskom území, nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 5 Zmluvy, ako aj z nariadení č. 2409/92 a č. 2299/89 (pozri v tomto zmysle rozsudky Komisia/Dánsko, už citovaný, body 110 až 112; Komisia/Švédsko, už citovaný, body 106 až 108; Komisia/Fínsko, už citovaný, body 111 až 113; Komisia/Belgicko, už citovaný, body 124 až 126; Komisia/Luxembursko, už citovaný, body 116 až 118; Komisia/Rakúsko, už citovaný, body 124 až 126, a Komisia/Nemecko, už citovaný, body 135 až 137).

O nesplnení povinnosti vyplývajúcom z porušenia článku 52 Zmluvy

Argumentácia účastníkov konania

77 Komisia tvrdí, že výmenou nót z októbra 1992 bol článok 4 dohody z roku 1957 týkajúci sa vlastníctva a ovládania leteckých spoločností úplne nahradený.

78 Komisia tvrdí, že na základe tohto článku 4, v znení zmien a doplnení (ďalej len „ustanovenie o vlastníctve a ovládaní leteckých spoločností"), letecké spoločnosti iných členských štátov ako Holandské kráľovstvo môžu byť naďalej vylúčené z uplatňovania dohody z roku 1957, kým na holandské letecké spoločnosti sa táto dohoda uplatňuje automaticky. Letecké spoločnosti týchto členských štátov by boli teda diskriminované tým, že by v Holandsku nemohli požívať výhodu tuzemského režimu, čo by bolo v rozpore s článkom 52 Zmluvy.

79 Holandská vláda odpovedá, že na rozdiel od toho čo tvrdí Komisia, výmena nót z októbra 1992 nenahrádza v plnom rozsahu článok 4 dohody z roku 1957, ale sa obmedzuje na objasnenie jeho ustanovení. Podstata tohto článku 4 ostala nezmenená. V tomto ohľade výmena nót z októbra 1992 nepredstavuje novú dohodu a dohoda z roku 1957 je chránená článkom 307 prvým odsekom ES.

Posúdenie Súdnym dvorom

80 Článok 4 dohody z roku 1957 vo svojej pôvodnej verzii stanovoval:

„Každá zo zmluvných strán si vyhradzuje právo odmietnuť udeliť alebo odobrať oprávnenie na výkon práv uvedených v článku 3 tejto dohody leteckej spoločnosti určenej druhou zmluvnou stranou vo všetkých prípadoch, v ktorých sa bude domnievať, že nie je dostatočne preukázané, že štátni príslušníci druhej zmluvnej strany vlastnia podstatnú časť tejto leteckej spoločnosti alebo ju skutočne ovládajú...“

81 Výmena nót z októbra 1992 zmenila úvod tohto článku nasledujúcim spôsobom, pričom zvyšok tohto článku ponechala nezmenený:

„Každá zo zmluvných strán si vyhradzuje právo odmietnuť udeliť, pozastaviť, obmedziť, podmieniť splnením podmienok alebo odobrať oprávnenie na výkon práv uvedených v tejto dohode...“

82 Zjavne z toho vyplýva, že článok 4 dohody z roku 1957 nebol na základe výmeny nót z októbra 1992 v plnom rozsahu nahradený, ako to tvrdí Komisia.

83 Je však tiež potrebné si uvedomiť, ako to zdôraznil generálny advokát v bode 170 svojich návrhov, že ak aj bol článok 4 dohody z roku 1957 z formálneho hľadiska zmenený výmenou nót z októbra 1992 len v malom rozsahu, jeho obsah a dosah boli touto výmenou nót zmenené podstatným spôsobom, keďže táto výmena nót mala nevyhnutne vplyv na pôsobnosť tohto článku v nadväznosti na úplnú liberalizáciu liniek piatej slobody v zmysle článku 1 Dohody o medzinárodnej leteckej doprave (Chicago, 7. december 1944; 1953 UNTS 389).

84 Z toho na jednej strane vyplýva, že ustanovenie týkajúce sa vlastníctva a ovládania leteckých spoločností sa musí posudzovať vo vzťahu k ustanoveniam práva Spoločenstva, na ktoré sa odkazovalo, a na druhej strane, že tvrdenie, ktoré holandská vláda vyvodzovala z článku 307 prvého odseku ES nie je dôvodné.

85 V súvislosti s uplatniteľnosťou článku 52 Zmluvy je potrebné zdôrazniť, že toto ustanovenie sa uplatňuje aj v oblasti leteckej dopravy a osobitne ho možno uplatniť na letecké spoločnosti usadené v členskom štáte, ktoré poskytujú služby leteckej dopravy medzi členským štátom a tretím štátom.

86 Ustanovenie týkajúce sa vlastníctva a ovládania leteckých spoločností umožňuje v prejednávanej veci predovšetkým Spojeným štátom odmietnuť poskytnúť alebo odobrať koncesiu alebo povolenie leteckej spoločnosti určenej Holandským kráľovstvom, ktorej podstatnú časť nevlastní alebo skutočne neovláda tento členský štát alebo holandskí štátni príslušníci.

87 Nie sú žiadne pochybnosti o tom, že týmto ustanovením môžu byť dotknuté letecké spoločnosti usadené v Holandsku, ktorých podstatnú časť vlastnia alebo ktoré sú skutočne ovládané buď iným členským štátom, alebo štátnymi príslušníkmi takéhoto iného členského štátu (ďalej len „letecké spoločnosti Spoločenstva").

88 Zo znenia tohto ustanovenia naopak vyplýva, že Spojené štáty sú v zásade povinné poskytnúť požadované koncesie alebo povolenia leteckým spoločnostiam, ktorých podstatnú časť vlastnia alebo ktoré sú skutočne ovládané Holandským kráľovstvom alebo holandskými štátnymi príslušníkmi (ďalej len „holandské letecké spoločnosti").

89 Z vyššie uvedeného vyplýva, že letecké spoločnosti Spoločenstva môžu byť vylúčené z požívania výhody dohody z roku 1957, pričom však holandské letecké spoločnosti túto výhodu majú. V dôsledku toho teda dochádza k diskriminácii leteckých spoločností Spoločenstva, ktorá im znemožňuje požívať výhodu tuzemského zaobchádzania v hostiteľskom členskom štáte, teda v Holandskom kráľovstve.

90 Z toho vyplýva, že ustanovenie týkajúce sa vlastníctva a ovládania leteckých spoločností je v rozpore s článkom 52 Zmluvy (pozri v tomto zmysle rozsudky Komisia/Dánsko, už citovaný, body 122 až 124 a 128 až 133; Komisia/Švédsko, už citovaný, body 113 až 115 a 119 až 124; Komisia/Fínsko, už citovaný, body 118 až 120 a 124 až 129; Komisia/Belgicko, už citovaný, body 131 až 133 a 137 až 142; Komisia/Luxembursko, už citovaný, body 122 až 124 a 128 až 133; Komisia/Rakúsko, už citovaný, body 130 až 134 a 138 až 143, ako aj Komisia/Nemecko, už citovaný, body 144 až 146 a 150 až 156).

91 Za týchto podmienok sa nesplnenie povinnosti vytýkané Holandskému kráľovstvu na základe uvedené článku javí ako dôvodné.

92 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy je potrebné uviesť, že Holandské kráľovstvo si tým, že napriek opätovnému prerokovaniu dohody z roku 1957 dohodlo alebo ponechalo v platnosti medzinárodné záväzky vo vzťahu k Spojeným štátom:

— týkajúce sa cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami určenými Spojenými štátmi na letecké linky vnútri Spoločenstva,

— týkajúce sa PRS ponúkaných alebo používaných na holandskom území a

— na základe ktorých sa Spojeným štátom priznáva právo zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prepravné práva v prípadoch, keď leteckých dopravcov určených Holandským kráľovstvom nevlastní Holandské kráľovstvo alebo holandskí štátni príslušníci,

nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 5 a 52 Zmluvy, ako aj z nariadení č. 2409/92 a 2299/89.

O trovách

93 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazať Holandské kráľovstvo na náhradu trov konania a Holandské kráľovstvo nemalo úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ho na náhradu trov konania.

94 V súlade s článkom 69 ods. 4 rokovacieho poriadku Francúzska republika znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol a vyhlásil:

1. **Holandské kráľovstvo si tým, že napriek opätovnému prerokovaniu dohody o leteckej doprave uzavretej medzi Holandským kráľovstvom a Spojenými štátmi americkými 3. apríla 1957 dohodlo alebo ponechalo v platnosti medzinárodné záväzky vo vzťahu k Spojeným štátom americkým:**

   — **týkajúce sa cien leteckých služieb uplatňovaných dopravcami určenými Spojenými štátmi americkými na letecké linky vnútri Spoločenstva,**

   — **týkajúce sa počítačových rezervačných systémov ponúkaných alebo používaných na holandskom území a**

   — **na základe ktorých sa Spojeným štátom americkým priznáva právo zrušiť, pozastaviť alebo obmedziť prepravné práva v prípadoch, keď leteckých dopravcov určených Holandským kráľovstvom nevlastní Holandské kráľovstvo alebo holandskí štátni príslušníci,**

   nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 5 Zmluvy ES (teraz článok 10 ES) a článku 52 Zmluvy ES (zmeneného, teraz článok 43 ES), ako

aj z nariadenia Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách a nariadenia Rady (EHS) č. 2299/89 z 24. júla 1989 o kódexe správania pre používanie počítačových rezervačných systémov.

2. Holandské kráľovstvo je povinné nahradiť trovy konania.

3. Francúzska republika znáša svoje vlastné trovy konania.

Podpisy