YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO

5 päivänä marraskuuta 2002 *

Asiassa C-467/98,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään F. Benyon ja H. P. Hartvig, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Tanskan kuningaskunta, asiamiehenään J. Molde, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: tanska.

jota tukee

Alankomaiden kuningaskunta, asiamiehinään M. A. Fierstra ja J. van Bakel,

väliintulijana,

jossa kantaja vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan

— ensisijaisesti, että Tanskan kuningaskunta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen ja erityisesti sen 5 artiklan (josta on tullut EY 10 artikla) ja 52 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 43 artikla) sekä tämän perustamissopimuksen nojalla annetun johdetun oikeuden ja erityisesti yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 240, s. 1), yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8), lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 (EYVL L 240, s. 15), tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä 24 päivänä heinäkuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89 (EYVL L 220, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 29.10.1993 annetulla neuvoston asetuksella N:o 3089/93 (EYVL L 278, s. 1), sekä lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 (EYVL L 14, s. 1) mukaisia velvoitteitaan, koska se on neuvotellut, parafoinut ja vuonna 1995 tehnyt erikseen Amerikan yhdysvaltojen kanssa lentoliikenteen alalla niin sanotun open skies -sopimuksen

— toissijaisesti vuosien 1944/1954 sopimuksista jäljellä olevien määräysten osalta, että siltä osin kuin vuoden 1995 sopimuksella ei katsota huomattavasti muutetun ja siten korvatun aiemmin tehtyjä sopimuksia, Tanskan kuningaskunta ei ole ennen EY:n perustamissopimuksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten osalta noudattanut EY:n perustamissopimuksen

234 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 307 artikla) mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole poistanut näistä aiemmin tehdyistä sopimuksista EY:n perustamissopimuksen ja erityisesti sen 52 artiklan kanssa sekä johdetun oikeuden kanssa ristiriidassa olevia määräyksiä tai toteuttanut tätä tarkoitusta varten kaikkia oikeudellisesti tarpeellisia toimenpiteitä,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: kuudennen jaoston puheenjohtaja J.-P. Puissochet, joka hoitaa presidentin tehtäviä, jaoston puheenjohtaja R. Schintgen sekä tuomarit C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann, V. Skouris (esittelevä tuomari), F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr ja J. N. Cunha Rodrigues,

julkisasiamies: A. Tizzano,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein ja osastopäällikkö D. Louterman-Hubeau,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan komission, asiamiehinään F. Benyon ja H. P. Hartvig, Tanskan kuningaskunnan, asiamiehenään J. Molde, ja Alankomaiden kuningaskunnan, asiamiehinään J. van Bakel, H. G. Sevenster ja J. van Haersolte, 8.5.2001 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 31.1.2002 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio on nostanut EY:n perustamissopimuksen 169 artiklan (josta on tullut EY 226 artikla) nojalla kanteen, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 18.12.1998 ja jossa kantaja vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan

— ensisijaisesti, että Tanskan kuningaskunta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen ja erityisesti sen 5 artiklan (josta on tullut EY 10 artikla) ja 52 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 43 artikla) sekä tämän perustamissopimuksen nojalla annetun johdetun oikeuden ja erityisesti yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 240, s. 1), yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8), lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 (EYVL L 240, s. 15), tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä 24 päivänä heinäkuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89 (EYVL L 220, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 29.10.1993 annetulla neuvoston asetuksella N:o 3089/93 (EYVL L 278, s. 1; jäljempänä asetus N:o 2299/89), sekä lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 (EYVL L 14, s. 1) mukaisia velvoitteitaan, koska se on neuvotellut, parafoinut ja vuonna 1995 tehnyt erikseen Amerikan yhdysvaltojen kanssa lentoliikenteen alalla niin sanotun open skies -sopimuksen

— toissijaisesti vuosien 1944/1954 sopimuksista jäljellä olevien määräysten osalta, että siltä osin kuin vuoden 1995 sopimuksella ei katsota huomattavasti muutetun ja siten korvatun aiemmin tehtyjä sopimuksia, Tanskan kuningaskunta ei ole ennen EY:n perustamissopimuksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten osalta noudattanut EY:n perustamissopimuksen 234 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 307 artikla) mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole poistanut näistä aiemmin tehdyistä sopimuksista EY:n perustamissopimuksen ja erityisesti sen 52 artiklan kanssa sekä johdetun oikeuden kanssa ristiriidassa olevia määräyksiä tai toteuttanut tätä tarkoitusta varten kaikkia oikeudellisesti tarpeellisia toimenpiteitä.

2 Alankomaiden kuningaskunta hyväksyttiin yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 8.7.1999 antamalla määräyksellä väliintulijaksi tukemaan Tanskan kuningaskunnan vaatimuksia.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 EY:n perustamissopimuksen 84 artiklan 1 kohdassa (josta on muutettuna tullut EY 80 artiklan 1 kohta) määrätään, että perustamissopimuksen kolmannen osan liikennettä koskevan IV osaston määräyksiä sovelletaan ainoastaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen. Tämän artiklan 2 kohdassa määrätään seuraavaa:

"Neuvosto voi määräenemmistöllä päättää, annetaanko meri- ja lentoliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä sekä missä laajuudessa ja mitä menettelyä noudattaen niitä annetaan.

Tällöin sovelletaan 75 artiklan 1 ja 3 kohdan määräyksiä menettelystä."

4 Viimeksi mainitun määräyksen perusteella ja lentoliikenteen sisämarkkinoiden asteittaiseksi toteuttamiseksi neuvosto antoi vuosina 1987, 1990 ja 1992 kolme niin sanottua lainsäädäntöpakettia, joilla pyrittiin varmistamaan toisaalta lentoliikenteen palvelujen vapaa tarjoaminen ja toisaalta yhteisön kilpailusääntöjen soveltaminen kyseisellä alalla.

5 Vuonna 1992 annettu niin sanottu kolmas lainsäädäntöpaketti käsittää asetukset N:o 2407/92, N:o 2408/92 ja N:o 2409/92.

6 Asetuksen N:o 2407/92 1 artiklan mukaan tämä asetus koskee yhteisöön sijoittautuneille lentoliikenteen harjoittajille jäsenvaltioissa myönnettävien liikennelupien myöntämiseen ja voimassa pitämiseen liittyviä vaatimuksia. Tältä osin saman asetuksen 3 artiklan 3 kohdasta seuraa, että yhteisöön sijoittautuneet yritykset eivät saa yhteisön alueella kuljettaa lentoteitse matkustajia, postia ja/tai rahtia maksua tai muuta korvausta vastaan, ellei niille ole myönnetty asianmukaista liikennelupaa. Asetuksen 4 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaan jäsenvaltio saa myöntää liikenneluvan vain yritykselle, jonka päätoimipaikka tai mahdollinen rekisteröity kotipaikka sijaitsevat kyseisessä jäsenvaltiossa, ja yrityksen on oltava suoraan tai osake-enemmistön kautta jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisesti näiden määräysvallassa, sanotun rajoittamatta niiden sopimusten ja yleissopimusten soveltamista, joiden sopijapuolena yhteisö on.

7 Asetus N:o 2408/92 koskee, kuten sen nimikin osoittaa, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsyä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille. Tämän asetuksen 2 artiklan b alakohdan määritelmän mukaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla tarkoitetaan lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva toimilupa, joka on annettu asetuksen N:o 2407/92 mukaisesti. Asetuksen N:o 2408/92 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden on sallittava yhteisössä toimivien lentoliikenteen harjoittajien käyttää liikenneoikeuksia yhteisön sisäisillä reiteillä. Saman artiklan 2 kohdassa annetaan kuitenkin jäsenvaltioille mahdollisuus 1.4.1997 asti säätää poikkeus tästä säännöksestä siltä osin kuin on kysymys kabotaasiliikenneoikeuksien käyttämisestä.

8 Asetuksen N:o 2408/92 4—7 artiklassa säädetään muun muassa jäsenvaltioiden mahdollisuudesta asettaa julkisen palvelun velvoite tietyille reiteille. Asetuksen 8 artiklan nojalla jäsenvaltioilla on mahdollisuus säännellä liikenteen jakamista samaan lentoasemajärjestelmään kuuluvien lentoasemien välillä syrjimättä lentoliikenteen harjoittajia näiden kansallisuuden tai identiteetin perusteella. Asetuksen 9 artiklassa säädetään, että jos ilmaantuu ruuhkautumiseen tai ympäristöön liittyviä vakavia ongelmia, asiasta vastuussa oleva jäsenvaltio voi asettaa liikenneoikeuksien käyttämiselle ehtoja, rajoittaa niiden käyttämistä tai kieltää niiden käyttämisen varsinkin silloin, kun liikenne saadaan hoidetuksi tyydyttävästi muilla liikennemuodoilla.

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

10 Tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

"2. Tätä asetusta ei sovelleta:

a) muiden kuin yhteisössä toimivien lentoliikenteen harjoittajien veloittamiin kuljetusmaksuihin,

b) yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisesti julkisella palveluvelvoitteella määrättyihin kuljetusmaksuihin, edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista.

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

11 Vuonna 1992 annettujen asetusten N:o 2407/92, N:o 2408/92 ja N:o 2409/92 lisäksi yhteisön lainsäätäjä on antanut muita säädöksiä lentoliikenteen alalla. Kysymys on erityisesti asetuksista N:o 2299/89 ja N:o 95/93.

12 Asetusta N:o 2299/89 sovelletaan sen 1 artiklan mukaan tietokonepohjaisiin paikanvarausjärjestelmiin (jäljempänä TPJ), jotka sisältävät lentoliikennetuotteita ja joita tarjotaan käytettäväksi ja/tai käytetään yhteisön alueella, riippumatta järjestelmän toimittajan asemasta tai kansallisuudesta, käytettävästä tietolähteestä tai asianomaisen tietokonekeskuksen sijainnista ja niiden lentoasemien maantieteellisestä sijainnista, joiden välillä lentoliikennettä harjoitetaan.

13 Saman asetuksen 7 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään kuitenkin seuraavaa:

"1. Edellä 3, 4, 5 ja 6 artiklassa tarkoitettuja järjestelmän toimittajan velvoitteita ei sovelleta suhteessa kolmannen maan emoyhtiöön siltä osin kuin sen yhteisön ulkopuolella oleva TPJ ei takaa yhteisön lentoliikenteen harjoittajille kohtelua, joka vastaa tässä asetuksessa ja komission asetuksessa N:o 83/91 säädettyä kohtelua.

2. Edellä 3 a ja 4 artiklassa sekä jäljempänä 8 artiklassa tarkoitettuja emoliikenteenharjoittajien tai osallistuvan lentoliikenteen harjoittajan velvoitteita ei sovelleta suhteessa yhden tai useamman kolmannen maan lentoliikenteen har-

joittajan tai lentoliikenteen harjoittajien määräysvallassa olevaan TPJ:ään siltä osin kuin emoyhtiölle tai osallistuvalle lentoyhtiölle ei myönnetä yhteisön alueen ulkopuolella kohtelua, joka vastaa tässä asetuksessa ja komission asetuksessa N:o 83/91 säädettyä kohtelua."

14 On selvää, että asetusta N:o 95/93 sovelletaan myös kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin. Sen 12 artiklassa säädetään kuitenkin seuraavaa:

"1. Jos käy ilmi, että kolmas valtio lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa lentoasemilla:

a) ei myönnä yhteisön lentoliikenteen harjoittajille kohtelua, joka vastaa jäsenvaltioiden kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajille myöntämää kohtelua, tai

b) ei myönnä tosiasiallisesti yhteisön liikenteenharjoittajille kansallista kohtelua, taikka

c) myöntää muista kolmansista valtioista kotoisin oleville lentoliikenteen harjoittajille suotuisamman kohtelun kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajille,

voidaan toteuttaa aiheelliset toimet tilanteen korjaamiseksi kyseisen tai kyseisten lentoasemien osalta, erityisesti tästä asetuksesta aiheutuvien velvoitteiden täydelliseksi tai osittaiseksi lakkauttamiseksi kyseisestä kolmannesta valtiosta olevan lentoliikenteen harjoittajan suhteen yhteisön oikeuden mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista oikeudellisista tai tosiasiallisista vakavista vaikeuksista, joita yhteisön lentoliikenteen harjoittajat ovat kohdanneet yrittäessään saada lähtö- ja saapumisaikoja kolmansien maiden lentoasemilta."

Oikeudenkäynnin tausta

Aloitteet, joita komissio on tehnyt kansainvälisten sopimusten tekemiseksi lentoliikenteen alalla yhteisön toimesta

15 Toisen maailmansodan loppupuolella tai sodan jälkeen useat valtiot, joista sittemmin tuli yhteisön jäseniä, kuten Tanskan kuningaskunta, tekivät Amerikan yhdysvaltojen (jäljempänä Yhdysvallat) kanssa kahdenvälisiä sopimuksia lentoliikenteen alalla.

16 Pyrkiessään korvaamaan kahdenvälisten sopimusten muodostaman kokonaisuuden yhdellä yhteisön Yhdysvaltojen kanssa tekemällä sopimuksella komissio pyysi 1990-luvun alusta alkaen useaan kertaan neuvostolta valtuuksia neuvotella Yhdysvaltojen viranomaisten kanssa tällaisesta lentoliikennettä koskevasta sopimuksesta.

17 Komissio esitti ensimmäisen tämänsuuntaisen pyynnön 23.2.1990 tehdessään ehdotuksen neuvoston päätökseksi kuulemista ja luvan myöntämistä koskevasta menettelystä, joka liittyy sopimuksiin jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kaupallisista suhteista ilmailun alalla. Myöhemmin eli 23.10.1992 se antoi toisen, hieman muutetun päätösehdotuksen (EYVL 1993, C 216, s. 15). Molemmat ehdotukset perustuivat EY:n perustamissopimuksen 113 artiklaan (josta on muutettuna tullut EY 133 artikla), koska komissio katsoi, että lentoliikennettä koskevien kansainvälisten sopimusten tekeminen kuului yhteisön kauppapolitiikan alaan.

18 Neuvosto päätti kuitenkin molemmissa tapauksissa olla toteuttamatta komission ehdotuksia. Sen kanta ilmeni selvästi 15.3.1993 hyväksytyissä päätelmissä, joissa täsmennettiin,

— että neuvoston mielestä perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohta oli asianmukainen oikeudellinen perusta kehitettäessä yhteisön ulkopolitiikkaa lentoliikenteen alalla

— että jäsenvaltioilla säilyi edelleen täysi toimivalta suhteissa kolmansien maiden kanssa lentoliikenteen alalla, jollei toimenpiteistä, joita neuvosto on toteuttanut tai toteuttaa tällä alalla, muuta johdu. Tässä yhteydessä korostettiin myös, että asianomaisten jäsenvaltioiden oli kahdenvälisissä neuvotteluissa otettava asianmukaisesti huomioon yhteisön oikeudessa asetetut velvoitteet ja hankittava tietoja muiden jäsenvaltioiden intresseistä

— että yhteisön tasolla olisi voitu käydä neuvotteluja kolmansien maiden kanssa vain, mikäli neuvosto olisi katsonut tällaisen näkemyksen olevan

yhteisen intressin mukainen sillä perusteella, että tämä lähestymistapa saattaisi johtaa kaikkien jäsenvaltioiden kannalta parempaan tulokseen kuin saavutettaisiin perinteisellä kahdenvälisten sopimusten järjestelmällä.

19 Komissio toi huhtikuussa 1995 kysymyksen jälleen esiin ja suositteli, että neuvosto tekisi päätöksen, jolla se antaisi komissiolle valtuudet neuvotella Yhdysvaltojen kanssa lentoliikennettä koskevasta sopimuksesta. Tämän uuden pyynnön perusteella neuvosto antoi kesäkuussa 1996 komissiolle rajoitetut valtuudet neuvotella Yhdysvaltojen kanssa yhteistyössä neuvoston asettaman erityiskomitean kanssa seuraavista seikoista: kilpailusäännöt, lentoliikenteen harjoittajien omistus ja määräysvalta, TPJ, niin sanottu code-sharing (yhteiset reittitunnukset), erimielisyyksien sovittelu, leasing, ympäristölausekkeet ja siirtymäajan toimenpiteet. Siltä varalta, että Yhdysvallat mahdollisesti esittäisi asiaa koskevan pyynnön, komission sallittiin ulottavan neuvottelut myös valtiontukiin ja muihin toimenpiteisiin, joilla pyritään estämään lentoyhtiöiden konkurssit, lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen lentoasemilla, lentoliikenteen harjoittajien taloudelliseen ja tekniseen osaamiseen, lentoturvallisuusmääräyksiin, lentoliikenteen turvaamista koskeviin määräyksiin ja mihin tahansa muuhun alan sääntelyä koskevaan kysymykseen. Sitä vastoin nimenomaisesti täsmennettiin, että valtuudet eivät kattaisi markkinoille pääsyä (mukaan lukien code-sharing ja leasing, siltä osin kuin ne koskevat liikenneoikeuksia), kapasiteettia, lentoliikenteen harjoittajien nimeämistä ja veloitettavia hintoja koskevia neuvotteluja.

20 Edellä mainitut neuvotteluvaltuudet annettiin komissiolle neuvoston istunnossa, jonka pöytäkirjan liitteissä molemmat toimielimet esittivät muutamia kannanottoja. Näistä kannanotoista yhdessä, jonka molemmat toimielimet esittivät yhteisesti (jäljempänä vuoden 1996 yhteinen kannanotto), todettiin, että jotta voitaisiin turvata jäsenvaltioiden ja Yhdysvaltojen välisten suhteiden jatkuvuus yhteisön neuvottelujen aikana ja jotta käytössä olisi pätevä vaihtoehto tällaisten neuvottelujen mahdollisesti kariutuessa, voimassa ollut kahdenvälisten sopimusten järjestelmä säilytettäisiin ja pidettäisiin voimassa uuden yhteisöä sitovan sopimuksen tekemiseen saakka. Erillisessä kannanotossaan komissio totesi katsovansa, että toimivalta lentoliikenneoikeuksien osalta kuului yhteisölle.

21 Tähän mennessä Yhdysvaltojen kanssa ei ole tehty minkäänlaista sopimusta niiden neuvotteluvaltuuksien perusteella, jotka komissiolle annettiin vuonna 1996.

22 Asiakirjoista ilmenee, että yhteisö teki sen sijaan vuonna 1992 Norjan kuningaskunnan ja Ruotsin kuningaskunnan kanssa siviili-ilmailun alalla sopimuksen, joka hyväksyttiin 22.6.1992 tehdyllä neuvoston päätöksellä 92/384/ETY (EYVL L 200, s. 20), että yhteisö pääsi Sveitsin valaliiton kanssa alaa koskevaan aiesopimukseen ja että käsiteltävänä olevan kanteen nostamisen aikaan se neuvotteli parhaillaan kahdentoista eurooppalaisen maan kanssa sopimuksesta, jolla luotaisiin niin sanottu Euroopan yhteinen ilmatila.

Tanskan kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen kahdenvälinen lentoliikennettä koskeva sopimus

23 Tanskan kuningaskunta ja Yhdysvallat tekivät 16.12.1944 lentoliikenteen alalla niin sanotun Bermuda-tyyppisen sopimuksen, jota muutettiin vuosina 1954, 1958 ja 1966, kansainvälisen lentoliikenteen vapauttamiseksi (jäljempänä vuoden 1944 sopimus).

24 Asiakirjoista ilmenee, että Yhdysvallat teki vuonna 1992 aloitteen ehdottamalla eri Euroopan valtioille kahdenvälisen niin sanotun open skies -sopimuksen tekemistä kanssaan. Tämäntyyppisen sopimuksen tuli helpottaa toisaalta amerikkalaisten ja eurooppalaisten lentoliikenteen harjoittajien liittoutumista ja toisaalta noudattaa useita sellaisia Yhdysvaltojen hallituksen määrittelemiä arviointiperusteita kuten vapaa pääsy kaikille reiteille, rajoittamattomien reitti- ja liikenneoikeuksien myöntäminen, hintojen vahvistaminen niin sanotun molemminpuolista hylkäämistä koskevan järjestelmän mukaan sopimuspuolten välisillä lentoliikenteen reiteillä, code-sharingin mahdollisuus ja niin edelleen.

25 Vuosina 1993 ja 1994 Yhdysvallat lisäsi ponnistuksiaan lentoliikenteen alan kahdenvälisten sopimusten tekemiseksi open skies -politiikan mukaisesti mahdollisimman monien Euroopan valtioiden kanssa.

26 Komissio kiinnitti 17.11.1994 päivätyssä jäsenvaltiolle osoitetussa kirjeessä jäsenvaltioiden huomiota niihin kielteisiin vaikutuksiin, joita kahdenvälisillä sopimuksilla olisi yhteisöön, ja esitti kannanottonaan, että tämäntyyppinen sopimus on omiaan vaikuttamaan yhteisön sisäiseen lainsäädäntöön. Se lisäsi, että tällaisista sopimuksista voitaisiin neuvotella tehokkaasti ja oikeudellisesti pätevällä tavalla vain yhteisön tasolla.

27 Tanskan ja Yhdysvaltojen hallitusten edustajat pääsivät 24.—26.4.1995 käytyjen neuvottelujen kuluessa yksimielisyyteen vuoden 1944 sopimuksen muuttamisesta. Tämä yhteisymmärrys vahvistettiin myöhemmin noottienvaihdolla.

28 Vuonna 1995 vuoden 1944 sopimukseen tehtiin seuraavia muutoksia (jäljempänä vuonna 1995 tehdyt muutokset). Sopimusmääräyksistä 1 artiklaa (oikeuksien myöntäminen), 2 a artiklaa (nimeäminen ja myöntäminen), 3 artiklaa (määritelmät), 4 artiklaa (lentoturvallisuus), 5 artiklaa (lakien soveltaminen), 6 artiklaa (luvan peruuttaminen), 7 artiklaa (käyttömaksut), 8 artiklaa (lentoliikenteen turvaaminen) 9 artiklaa (hinnoittelu), 10 artiklaa (reilu kilpailu), 11 artiklaa (kaupallinen toiminta), 12 artiklaa (verot ja maksut), 13 artiklaa (yhdistetyt kuljetukset), 14 artiklaa (neuvottelut) ja 15 artiklaa (erimielisyyksien sovittelu) muutettiin tai ne lisättiin sopimuksen saattamiseksi amerikkalaisen open sky -sopimusmallin mukaiseksi. Lisäksi vuoden 1944 sopimuksen liitteitä I ja II, jotka sisälsivät reittiluettelot ja käyttömahdollisuudet, muutettiin saman mallin mukaisiksi (esim. reittien, toiminnallisen joustavuuden ja tilauslentojen ym. osalta). Sopimukseen lisättiin liite III, joka koskee TPJ:iä koskevia periaatteita.

29 Vuoden 1944 sopimuksen 2 artiklassa määrätään, että "kunkin tässä tarkoitetun lentoreitin liikennöiminen voidaan aloittaa heti, kun se sopimuspuoli, jolle 1 artiklassa on myönnetty oikeus nimetä lentoliikenneyritykset kyseessä olevalle reitille, on myöntänyt jollekin lentoliikenneyritykselle luvan tätä reittiä varten", ja että "oikeudet myöntävän sopimuspuolen on, jollei tämän sopimuksen 6 artiklasta muuta johdu, myönnettävä asiaankuuluva liikennöimislupa kyseessä olevalle yritykselle tai yrityksille". Saman sopimuksen 6 artiklassa määrätään, että "kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden olla myöntämättä toisen sopimuspuolen nimeämälle lentoliikenneyritykselle liikennöimislupaa tai lupaa, milloin se ei ole vakuuttunut siitä, että tämä liikenneyritys on toisen sopimuspuolen kansalaisten olennaisesti omistama ja heidän tehokkaasti valvoma" (jäljempänä lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke).

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

30 Saatuaan tietoonsa, että vuoden 1944 sopimuksen muuttamiseen tähtäävät neuvottelut olivat päättyneet, komissio lähetti 6.6.1995 Tanskan hallitukselle virallisen huomautuksen, jossa se totesi, että koska yhteisön lentoliikennettä koskevalla lainsäädännöllä oli perustettu kattava sääntöjärjestelmä, jonka tarkoituksena oli sisämarkkinoiden perustaminen tällä alalla, jäsenvaltioilla ei enää ollut toimivaltaa tehdä senkaltaisia kahdenvälisiä sopimuksia kuin Tanskan kuningaskunta oli juuri neuvotellut Yhdysvaltojen kanssa. Lisäksi tällainen sopimus oli sen mukaan yhteisön primaarioikeuden ja johdetun oikeuden vastainen.

31 Koska Tanskan hallitus kiisti 6.7.1995 päivätyssä vastauksessaan komission näkemyksen, komissio osoitti Tanskan kuningaskunnalle 16.3.1998 perustellun lausunnon, jossa se totesi, että vuoden 1944 sopimukseen vuonna 1995 tehdyistä muutoksista johtuvat kahdenväliset sitoumukset merkitsivät yhteisön oikeuden rikkomista, ja kehotti tätä jäsenvaltiota noudattamaan perusteltua lausuntoa kahden kuukauden kuluessa sen tiedoksiannosta.

32 Koska Tanskan hallituksen 16.7.1998 päivätty vastaus ei tyydyttänyt komissiota, komissio nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

Onko tarpeen lausua siitä, onko vuonna 1995 tehtyjen muutosten jälkeen olemassa uusi sopimus?

33 Tavasta, jolla komissio on muotoillut ensisijaisen vaatimuksen ja toissijaisen vaatimuksen, ilmenee, että komission mukaan näiden vaatimusten asiakysymyksen tutkiminen edellyttää välttämättä, että yhteisöjen tuomioistuin ottaa kantaa ennakkokysymykseen eli siihen, oliko vuonna 1995 tehtyjen muutosten vaikutuksena se, että aiempi vuoden 1944 sopimus muuttui uudeksi, niin sanotuksi open skies -sopimukseksi, johon vuoden 1944 sopimuksen määräykset sisältyvät sellaisina kuin ne olivat sittemmin muutettuina. Jos muutoksilla tosiasiallisesti oli tällainen vaikutus, yhteisöjen tuomioistuimen pitää komission mukaan lausua pelkästään ensisijaisesta vaatimuksesta ja arvioida uuden sopimuksen yhteensopivuus vuonna 1995 voimassa olleiden asiaa koskevien yhteisön säännösten kanssa. Päinvastaisessa tapauksessa ensisijaisesta vaatimuksesta ei ole tarpeen lausua, ja yhteisöjen tuomioistuimen pitää siis lausua toissijaisesta vaatimuksesta ja arvioida vuoden 1944 sopimuksen määräysten yhteensopivuus erityisesti perustamissopimuksen 234 artiklan kanssa.

34 Tarkasteltuaan vuoden 1944 sopimukseen vuonna 1995 tehtyjä muutoksia kohta kohdalta Tanskan hallitus kiistää, että vuoden 1944 sopimus olisi niiden vaikutuksesta muuttunut uudeksi sopimukseksi. Se katsoo tältä osin, että kun otetaan huomioon vuoden 1944 sopimukseen vuoteen 1966 mennessä tehdyt muutokset, vuoden 1944 sopimus sisälsi jo ennen vuotta 1995 kaikki niin sanotun open skies -sopimuksen olennaiset ainesosat. Vuonna 1995 tehdyillä muutoksilla ei muutettu tai ei muutettu olennaisesti vuoden 1944 sopimuksen määräyksiä. Muutoksilla ei lähtökohtaisesti annettu amerikkalaisille lentoyhtiöille uusia oikeuksia eikä niillä näin ollen luotu uutta suhdetta Tanskan kuningaskunnan ja Amerikan yhdysvaltojen välille.

35 Komissio sitä vastoin katsoo, että kun otetaan huomioon vuonna 1995 tehtyjen muutosten laajuus ja perusteellisuus, niitä vuoden 1944 sopimuksen määräyksiä, joita ei muutettu vuonna 1995, ei voida pitää itsenäisenä sopimuksena. Näin ollen mainittujen muutosten vaikutuksena on ollut vuoden 1944 sopimuksen muuttuminen uudeksi niin sanotuksi open skies -tyyppiseksi sopimukseksi.

36 On kuitenkin huomattava tältä osin, että komission ensisijaisen vaatimuksen asiakysymyksen tutkiminen ei välttämättä edellytä, että yhteisöjen tuomioistuin ottaa kantaa siihen, oliko vuonna 1995 tehtyjen muutosten vaikutuksena se, että aiempi vuoden 1944 sopimus muuttui uudeksi sopimukseksi.

37 Asiakirjoista ja yhteisöjen tuomioistuimessa käydystä keskustelusta ilmenee, että vuonna 1995 tehdyt muutokset, jotka on kuvattu tämän tuomion 28 kohdassa, vaikuttivat siten, että ne vapauttivat kokonaan lentoliikenteen Yhdysvaltojen ja Tanskan kuningaskunnan välillä sillä tavoin, että niillä taattiin vapaa pääsy kaikille reiteille kaikkien näissä kahdessa valtiossa sijaitsevien paikkakuntien välillä rajoittamattomalla kapasiteetilla ja lentotiheydellä, ilman välipaikkakuntia ja niiden takana tai niistä edelleen sijaitsevia paikkakuntia koskevia rajoituksia (behind, between and beyond rights) ja kaikilla halutuilla koneyhdistelmillä (change of gauge). Tätä täydellistä vapautta täydentävät määräykset, jotka koskevat kysymyksessä olevien lentoyhtiöiden mahdollisuuksia tehdä niin sanottuja code sharing -sopimuksia, ja määräykset, jotka kannustavat kilpailua tai syrjimättömyyttä, esimerkiksi TPJ:ien osalta.

38 Tästä seuraa, että vuoden 1944 sopimukseen vuonna 1995 tehdyt muutokset vaikuttivat siten, että luotiin puitteet sellaiselle Yhdysvaltojen ja Tanskan kuningaskunnan väliselle pidemmälle menevälle yhteistyölle, josta viimeksi mainitulle aiheutuu uusia ja merkittäviä kansainvälisiä sitoumuksia.

39 Lisäksi on korostettava, että vuonna 1995 tehdyt muutokset osoittavat, että vuoden 1944 sopimus on neuvoteltu kokonaan uudelleen. Tästä seuraa, että

vaikka tämän sopimuksen ja tämän pöytäkirjan tiettyjä määräyksiä ei ole muodollisesti muutettu vuonna 1995 tehdyillä muutoksilla tai niihin on tehty vain vähäisiä toimituksellisia muutoksia, näistä määräyksistä johtuvat sitoumukset on kuitenkin vahvistettu tässä uudelleenneuvottelussa. Tällaisessa tilanteessa jäsenvaltiot eivät ainoastaan ole estyneitä tekemään uusia kansainvälisiä sitoumuksia, vaan ne eivät myöskään voi pitää voimassa tällaisia sitoumuksia, jos ne ovat yhteisön oikeuden vastaisia (ks. vastaavasti asia C-62/98, komissio v. Portugali, tuomio 4.7.2000, Kok. 2000, s. I-5171 ja asia C-84/98, komissio v. Portugali, tuomio 4.7.2000, Kok. 2000, s. I-5215).

40 Edellisessä kohdassa esitetty toteamus pätee erityisesti koskien yhteisön sisäisille reiteille pääsyä, joka on tunnustettu Yhdysvaltojen nimeämille lentoyhtiöille. Vaikka, kuten myös Tanskan hallitus toteaa, tämä pääsy perustuu vuonna 1966 sovittuihin sitoumuksiin, vuoden 1944 sopimuksen liitteessä I olevasta osasta 1, joka koskee reittiluetteloa, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1995, seuraa, että Yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien pääsy yhteisön sisäisille reiteille ainakin vahvistettiin uudelleen vuonna 1995 näiden kahden valtion sopiman liikenneoikeuksien vaihdon yhteydessä.

41 Sama koskee lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevaa lauseketta, jonka sanamuoto, sellaisena kuin se on toistettu tämän tuomion 29 kohdassa, sisältyi jo vuoden 1944 sopimuksen alkuperäiseen versioon. Lisäksi on pidettävä kiistattomana, että vuoden 1944 sopimukseen vuonna 1995 tehdyt muutokset kokonaisuudessaan vaikuttavat tämän lausekkeen kaltaisten määräysten ulottuvuuteen, joita näillä muutoksilla ei ole muutettu muodollisesti tai on muutettu vain rajoitetusti, kuten julkisasiamies on oikein katsonut ratkaisuehdotuksensa 136—138 kohdassa.

42 Tästä seuraa, että niitä kansainvälisiä sitoumuksia, jotka on asetettu kyseenalaisiksi ensisijaisessa vaatimuksessa, on arvioitava suhteessa niihin yhteisön oikeuden säännöksiin, joihin komissio vetoaa tämän vaatimuksensa tueksi ja jotka olivat voimassa silloin, kun nämä sitoumukset tehtiin, eli joka tapauksessa vuonna 1995.

43 Koska yhteisöjen tuomioistuin voi lausua ensisijaisesta vaatimuksesta, ei ole tarpeen lausua toissijaisesta vaatimuksesta. Kuten toissijaisen vaatimuksen muotoilu osoittaa, sen tutkiminen ei riipu siitä, miltä osin ensisijainen vaatimus hyväksytään, vaan siitä, katsooko yhteisöjen tuomioistuin voivansa lausua ensisijaisesta vaatimuksesta.

Yhteisön ulkoisen toimivallan loukkaamisesta johtuva jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen

44 Komissio arvostelee Tanskan kuningaskuntaa siitä, että se on loukannut yhteisön ulkoista toimivaltaa tekemällä riidanalaiset sitoumukset. Se katsoo tältä osin, että tämä toimivalta perustuu toisaalta siihen, että 26.4.1977 päivätyn lausunnon 1/76 (Kok. 1977, s. 741) mukaan tällaisia sitoumuksia sisältävä sopimus on välttämätöntä tehdä yhteisön tasolla, ja toisaalta siihen, että riidanalaiset sitoumukset vaikuttavat asiassa 22/70, komissio v. neuvosto, 31.3.1971 annetussa tuomiossa (Kok. 1971, s. 263, Kok. Ep. I, s. 553; ns. ERTA-tapaus) tarkoitetuin tavoin yhteisön antamiin oikeussääntöihin lentoliikenteen alalla.

Lausunnossa 1/76 tarkoitetun yhteisön ulkoisen toimivallan olemassaolo

Asianosaisten lausumat

45 Komissio katsoo, että edellä mainitun lausunnon 1/76 mukaan, jota selvennettiin 15.11.1994 annetulla lausunnolla 1/94 (Kok. 1994, s. I-5267) ja 24.3.1995 annetulla lausunnolla 2/92 (Kok. 1995, s. I-521), yhteisön yksinomainen toimi-

valta tehdä kansainvälinen sopimus on olemassa myös silloin, kun kyseisellä alalla ei ole annettu yhteisön säännöksiä, jos tällaisen sopimuksen tekeminen on välttämätöntä perustamissopimuksen tavoitteiden toteuttamiseksi tällä alalla eikä näitä tavoitteita voida saavuttaa pelkästään itsenäisiä yhteisiä sääntöjä antamalla.

46 Kuten edellä mainitussa lausunnossa 2/92 todetaan, edellä mainitussa aikaisemmin annetussa lausunnossa 1/94 esitetty päättely ei komission mukaan millään tavoin kumoa edellä mainitussa lausunnossa 1/76 tehtyjä päätelmiä. Edellä mainitun lausunnon 1/94 86 kohdassa esitetty viittaus siihen, että jäsenvaltioiden kansalaisia koskeva palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttaminen ei ole erottamattomasti sidoksissa kolmansien maiden kansalaisille varattuun kohteluun yhteisössä, koskee palvelujen alaa yleensä. Lentoliikenteen alalla puhtaasti sisäiset toimenpiteet ovat komission mukaan tehottomia, kun otetaan huomioon harjoitetun toiminnan kansainvälinen luonne ja se, että sisämarkkinoita ja yhteisön ulkopuolisia markkinoita on mahdoton erottaa. Lisäksi juuri tästä syystä useissa tapauksissa on osoittautunut tarpeelliseksi säännellä lento- ja meriliikennettä koskevilla yhteisön toimenpiteillä kolmansien maiden liikenteenharjoittajille varattavaa kohtelua ja tehdä vastaavat sopimukset.

47 Komission mukaan näistä tiettyjen jäsenvaltioiden tekemistä kahdenvälisistä niin sanotuista open skies -sopimuksista aiheutuva syrjintä, kilpailun vääristyminen ja häiriöt yhteismarkkinoilla osoittavat, että yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteet voidaan saavuttaa vain siten, että yhteisö tekee sopimuksen Yhdysvaltojen kanssa.

48 Riidanalaiset sitoumukset, tarkastellaan niitä sitten yksittäin tai sen vaikutuksen näkökulmasta, joka niillä on yhdessä muiden jäsenvaltioiden tekemien vastaavien sitoumusten kanssa, aiheuttavat komission mukaan muutoksia erityisesti Yhdysvaltoihin suuntautuvan liikenteen rakenteessa ja mahdollistavat sen, että amerikkalaiset liikenteenharjoittajat toimivat yhteisön sisämarkkinoilla ilman, että niitä koskevat kaikki yhteisön oikeussäännöillä perustetusta järjestelmästä aiheutuvat velvoitteet, ja kilpailevat siis yhteisön liikenteenharjoittajien kanssa.

49 Se, että yhteisön toiminta kolmansiin maihin nähden on tarpeellista, on helppo osoittaa perustamissopimuksen liikenteen alaa koskevilla määräyksillä. Vaikka perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdassa ei määrätä ennalta lentoliikenteen alalla toteutettavien toimien täsmällisestä sisällöstä, siinä kuitenkin nimenomaisesti todetaan, että EY:n perustamissopimuksen 75 artiklan 3 kohdan (josta on muutettuna tullut EY 71 artiklan 2 kohta) määräyksiä menettelystä sovelletaan. Perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdassa selkeästi annetaan yhteisölle toimivalta tehdä lentoliikennettä koskevia sopimuksia kolmansien maiden kanssa, mikä osoitettiin jo sillä, että sitä käytettiin oikeudellisena perustana tällaisen sopimuksen tekemiseen Norjan kuningaskunnan ja Ruotsin kuningaskunnan kanssa vuonna 1992.

50 Tanskan hallitus katsoo, että edellä mainittu lausunto 1/76 merkitsee uudistusta siltä osin kuin siinä tunnustetaan yhteisölle ulkoinen toimivalta aloilla, joilla se ei ole aiemmin antanut sisäisiä sääntöjä, kuitenkin sillä ehdolla, että yhteisön osallistuminen kansainväliseen sopimukseen on välttämätöntä perustamissopimuksen tavoitteen toteuttamiseksi. Tämän hallituksen mukaan ei ole edellä mainitussa lausunnossa 1/76 tarkoitetulla tavalla välttämätöntä, että yhteisö tekee lentoliikennesopimuksen Yhdysvaltojen kanssa.

51 Tanskan hallitus katsoo lisäksi, että se ulkoinen toimivalta, joka yhteisöllä voi edellä mainittua lausuntoa 1/76 sovellettaessa olla, tulee yksinomaiseksi vasta sillä hetkellä, kun yhteisö tosiasiallisesti käyttää tätä toimivaltaa kansainvälisen sopimuksen tekemiseksi. Tätä tulkintaa tukevat edellä mainitut lausunnot 1/94 ja 2/92. Kun otetaan huomioon, että yhteisö ei ole tehnyt Yhdysvaltojen kanssa sopimusta lentoliikenteen alalla, ei ole estettä sille, että jäsenvaltiot voivat edellä mainitun lausunnon 1/76 perusteella tehdä tällaisen sopimuksen tämän valtion kanssa.

52 Tanskan hallitus lisää perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohtaan viitaten, että lentoliikenteen alalla ei ole määräyksiä, joissa annettaisiin yhteisön toimielimille toimivalta neuvotella kolmansien maiden kanssa yksinomaisesta toimivallasta puhumattakaan. Se muistuttaa, että neuvosto on 15.3.1993 päivätyissä pää-

telmissään päinvastoin ottanut nimenomaisen kannan, jonka mukaan jäsenvaltioilla säilyy oikeus neuvotella kolmansien maiden kanssa sopimuksista lentoliikenteen alalla. Tältä osin, ja toisin kuin komissio katsoo, tämän tuomion 22 kohdassa mainitut esimerkit eivät millään tavoin osoita, että neuvosto olisi myöntänyt yhteisön yksinomaisen ulkoisen toimivallan välttämättömyyden lentoliikenteen alalla.

53 Komissio on vedonnut taloudellisiin seurauksiin, joiden osalta Tanskan hallitus katsoo, että ne eivät oikeuta yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

54 On todettava, että lentoliikenteen osalta perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdassa rajoitutaan vain määräämään yhteisön toimintavallasta, joka kuitenkin on riippuvainen neuvoston ennakolta tekemästä päätöksestä.

55 Vaikka neuvosto siis voi käyttää tätä määräystä oikeudellisena perustana sille, että yhteisölle tunnustetaan toimivalta tehdä kansainvälinen sopimus lentoliikenteen alalla tietyssä tapauksessa, ei sitä vastoin voida kuitenkaan katsoa, että määräys yksinään perustaa yhteisön ulkoisen toimivallan lentoliikenteen alalla.

56 Yhteisöjen tuomioistuin on tosin jo katsonut, että yhteisön toimivalta tehdä kansainvälisiä sitoumuksia saattaa paitsi perustua perustamissopimuksella nimenomaisesti annettuun toimivaltaan myös olla johdettavissa implisiittisesti perustamissopimuksen määräyksistä. Tällainen implisiittinen ulkoinen toimivalta on olemassa paitsi aina silloin, kun yhteisön sisäistä toimivaltaa on jo käytetty

toimenpiteillä, joilla toteutetaan yhteistä politiikkaa, myös silloin, kun yhteisön sisäiset toimenpiteet toteutetaan vasta, kun kansainvälinen sopimus tehdään ja saatetaan voimaan. Toimivalta toimia yhteisöä kolmansiin valtioihin nähden sitovasti voidaan implisiittisesti johtaa niistä perustamissopimuksen määräyksistä, joissa yhteisön sisäinen toimivalta vahvistetaan, siltä osin kuin se, että yhteisö osallistuu kansainväliseen sopimukseen, on välttämätöntä jonkin yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi (ks. em. lausunto 1/76, 3 ja 4 kohta).

57 Yhteisöjen tuomioistuin on myöhemmässä oikeuskäytännössään täsmentänyt, että edellä mainitussa lausunnossa 1/76 tarkoitetaan tilannetta, jossa sisäistä toimivaltaa voidaan tehokkaasti käyttää ainoastaan yhdessä ulkoisen toimivallan käytön kanssa (em. lausunto 1/94, 89 kohta), jolloin kansainvälisen sopimuksen tekeminen on siis välttämätöntä sellaisten perustamissopimuksen tavoitteiden toteuttamiseksi, joita ei voida saavuttaa itsenäisiä sääntöjä antamalla.

58 Tilanne ei ole tällainen käsiteltävänä olevassa tapauksessa.

59 Mikään perustamissopimuksessa ei estä toimielimiä järjestämästä antamissaan yhteisissä säännöissä yhteisiä toimia suhteessa Yhdysvaltoihin tai määräämästä jäsenvaltioiden määrätynlaisesta käyttäytymisestä ulkosuhteissa, jotta voitaisiin poistaa syrjintä ja kilpailun vääristyminen, joita voi aiheutua tiettyjen jäsenvaltioiden niin sanottujen open skies -sopimusten yhteydessä Yhdysvaltojen kanssa tekemien sitoumusten soveltamisesta (ks. vastaavasti em. lausunto 1/94, 79 kohta). Ei ole siis osoitettu, että tällaisen syrjinnän tai kilpailun vääristymisen vuoksi perustamissopimuksen tavoitteita lentoliikenteen alalla ei voitaisi saavuttaa itsenäisiä sääntöjä antamalla.

60 Neuvosto pystyi lisäksi vuonna 1992 antamaan niin sanotun kolmannen lainsäädäntöpaketin, jolla komission mukaan toteutettiin palvelujen vapaaseen tarjoamiseen perustuvat lentoliikenteen sisämarkkinat, ilman että tuolloin olisi

tämän toteuttamiseksi pidetty tarpeellisena turvautua siihen, että yhteisö olisi tehnyt Yhdysvaltojen kanssa sopimuksen lentoliikenteen alalla. Päinvastoin asiakirjoista ilmenee, että neuvosto, jolle perustamissopimuksen mukaan kuuluu tarkoituksenmukaisuusharkinta lentoliikenteen alalla toimimisen ja yhteisön toiminnan laajuuden osalta, ei katsonut tarpeelliseksi ryhtyä neuvotteluihin Yhdysvaltojen kanssa yhteisön tasolla (ks. tämän tuomion 18 kohta). Vasta kesäkuussa 1996, eli sisäisen toimivallan käyttämisen jälkeen, neuvosto valtuutti komission neuvottelemaan Yhdysvaltojen kanssa lentoliikenteen alaa koskevasta sopimuksesta ja antoi sille tätä varten rajoitetut valtuudet täsmentäen samalla kuitenkin komission kanssa vuonna 1996 antamassaan yhteisessä kannanotossa, että tämän maan kanssa olemassa oleva kahdenvälisten sopimusten järjestelmä pidetään voimassa uuden yhteisöä sitovan sopimuksen tekemiseen saakka (ks. tämän tuomion 19 ja 20 kohta).

61 Edellisissä kohdissa esitettyä toteamusta ei aseta kyseenalaiseksi se, että neuvoston lentoliikenteen sisämarkkinoilla antamiin säädöksiin sisältyy tiettyjä kolmansien maiden kansalaisia koskevia säännöksiä (ks. esim. tämän tuomion 12—14 kohta). Toisin kuin komissio väittää, näiden säännösten suhteellisen rajoitettu luonne sulkee pois mahdollisuuden päätellä niiden perusteella, että palvelujen vapaan tarjoamisen toteuttaminen lentoliikenteen alalla jäsenvaltioiden kansalaisten eduksi olisi erottamattomasti sidoksissa kolmansien maiden kansalaisille varattuun kohteluun yhteisössä tai jäsenvaltioiden kansalaisille kolmansissa maissa.

62 Tästä seuraa, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa ei ole kyse tilanteesta, jossa sisäistä toimivaltaa voitaisiin tehokkaasti käyttää ainoastaan yhdessä ulkoisen toimivallan kanssa.

63 Edellä esitetty huomioon ottaen on todettava, että ajankohtana, jolloin Tanskan kuningaskunta sopi vuonna 1995 tehdyistä muutoksista Yhdysvaltojen kanssa, yhteisö ei voinut vedota edellä mainitussa lausunnossa 1/76 tarkoitetun yksinomaisen ulkoisen toimivallan olemassaoloon lentoliikennettä koskevan sopimuksen tekemiseksi tämän valtion kanssa.

64 Näin ollen jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva väite, joka perustuu siihen, että Tanskan kuningaskunta olisi loukannut tällaista toimivaltaa, ei ole perusteltu.

ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitetun yhteisön ulkoisen toimivallan olemassaolo

Asianosaisten lausumat

65 Komissio katsoo, että lentoliikenteen vapauttamista koskevalla niin sanotulla kolmannella lainsäädäntöpaketilla yhteisön lainsäätäjä loi kattavan kokonaisuuden yhteisiä sääntöjä, joilla on voitu toteuttaa palvelujen tarjoamisen vapauteen perustuvat lentoliikenteen sisämarkkinat. Näissä yhteisissä säännöissä yhteisö on määrittänyt sisämarkkinoiden toiminnan edellytykset erityisesti markkinoille pääsyn osalta säätämällä liikenneoikeuksista jäsenvaltioiden välisille ja sisäisille reiteille. Lisäksi monet näistä toimenpiteistä sisältävät säännöksiä, jotka koskevat kolmansien maiden liikenteenharjoittajia tai niitä maita, joissa ja joista käsin nämä liikenteenharjoittajat toimivat. Tähän sääntökokonaisuuteen kuuluvat vielä asetukset N:o 2299/98 ja 95/93 esimerkkeinä toimenpiteistä, joissa määrätään jäsenvaltioiden käyttäytymisestä kolmansiin maihin.

66 Komission mukaan tämä kattava yhteisten sääntöjen järjestelmä huomioon ottaen jäsenvaltioilla ei enää ole toimivaltaa — toimivat ne sitten yksin tai yhdessä — tehdä sitoumuksia, joilla vaikutetaan näihin sääntöihin, koska niillä vaihdetaan liikenneoikeuksia ja avataan kolmansien maiden liikenteenharjoittajille pääsy yhteisön sisämarkkinoille. Tällaisista kansainvälisistä sitoumuksista neuvotteleminen ja niiden tekeminen kuuluvat siis yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Tämän väitteensä tueksi komissio vetoaa erityisesti edellä mainittuun ERTA-tapaukseen sekä edellä mainittuihin lausuntoihin 1/94 ja 2/92.

67 Komission mukaan tällaiset kansainväliset sitoumukset ovat yhteisön oikeuden vastaisia, jollei yhteisö ole tehnyt niitä, ja ne riistävät yhteisön oikeudelta sen tehokkuuden, koska kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien osallistumisesta yhteisön markkinoille aiheutuu syrjintää, kilpailun vääristymistä ja epätasapainoa markkinoilla. Amerikkalaiset lentoliikenteen harjoittajat voivat sen mukaan näin toimia yhteisössä ilman, että ne olisivat kaikkien yhteisön velvollisuuksien alaisia, liikenne suuntautuu yhteen jäsenvaltioon muiden jäsenvaltioiden vahingoksi ja yhteisten sääntöjen antamisella tavoiteltu tasapaino järkkyy.

68 Lausunnon 2/91, joka annettiin 19.3.1993 (Kok. 1993, s. I-1061), 25 ja 26 kohdasta ilmenee komission mukaan, että jäsenvaltiot eivät voi tehdä kansainvälisiä sitoumuksia edes olemassa olevaa yhteisön lainsäädäntöä noudattaakseen, koska tämä voi tehdä lainsäädännöstä liian jäykän siten, että sen sopeuttaminen ja muuttaminen vaikeutuu, mikä "vaikuttaa" lainsäädäntöön.

69 Komissio toteaa toissijaisesti, että vaikka ei olisi annettu kattavaa yhteisten sääntöjen kokonaisuutta, sillä ei olisi merkitystä kanteen ratkaisemisen kannalta, koska yhteisöllä on katsottava olevan toimivalta, kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi edellä mainitun lausuntonsa 2/91 25 ja 26 kohdassa, jos kysymyksessä oleva sopimus kuuluu alaan, jota jo suurelta osin kattavat yhteisön säännöt, joita on annettu asteittain; tilanne on tällainen käsiteltävänä olevassa asiassa.

70 Vaikka se, että joitakin tiettyjä riidanalaisiin sitoumuksiin liittyviä aloja koskevia yhteisiä sääntöjä ei ole, saisi yhteisöjen tuomioistuimen toteamaan, että yhteisöllä ei ole yksinomaista toimivaltaa näillä tietyillä aloilla, Tanskan kuningaskunta ei komission mukaan voi yksin eli ilman yhteisön osallistumista tehdä riidanalaisia sitoumuksia.

71 Tanskan hallituksen mukaan lentoliikenteen vapauttamista koskevasta niin sanotusta kolmannesta lainsäädäntöpaketista eli asetuksista N:o 2407/92, N:o

2408/92 ja N:o 2409/92 ilmenee, että nämä säädökset koskevat sisämarkkinoita. Tästä kolmannesta lainsäädäntöpaketista ei kuitenkaan seuraa, että sisämarkkinoita ei voitaisi erottaa yhteisön ulkopuolisista markkinoista. Näin on erityisesti, koska yhteisön lentoyhtiöt lentävät pääasiallisesti yhteismarkkinoiden sisällä ja enemmistö Euroopan yhteisöön sijoittautuneista lentoyhtiöistä lentää vain yhteismarkkinoiden sisäisiä reittejä. Tanskan hallitus toteaa vielä, että jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden tekemät lukuisat kahdenväliset lentoliikennettä koskevat sopimukset eivät ole tähän mennessä olleet esteenä moitteettomasti toimivien lentoliikenteen sisämarkkinoiden toteuttamiselle.

72 Tanskan hallituksen mukaan yhteisön yksinomainen ulkoinen toimivalta voi seurata vain kolmesta mahdollisesta perusteesta eli ensiksikin siitä, että yhteisössä jollakin alalla toteutetaan täydellinen yhdenmukaistaminen, toiseksi siitä, että annetaan yhteisön sääntöjä kolmansista maista peräisin olevien henkilöiden ja yhtiöiden kohtelusta, ja kolmanneksi siitä, että annetaan yhteisön sääntöjä, joilla yhteisön toimielimille annetaan toimivalta sopimusten tekemiseen kolmansien maiden kanssa.

73 Tanskan hallitus kiistää näkemyksen, jonka mukaan vuonna 1995 tehdyistä muutoksista seuranneet kahdenväliset sitoumukset vaikuttaisivat yhteisön lainsäädäntöön edellä mainitussa ERTA-tapauksessa tarkoitetuin tavoin. Se toteaa ensiksi, että lentoliikenteen alalla ei ole annettu kattavaa yhteisten sääntöjen järjestelmää. Se toteaa edelleen, että nämä sitoumukset eivät ole tällä alalla annettujen yhteisön säännösten vastaisia. Se katsoo lopuksi, että näillä säännöksillä ei anneta yhteisölle toimivaltaa tehdä sopimuksia kolmansien maiden kanssa.

74 Tanskan hallituksen mukaan erityisesti kolmannen lainsäädäntöpaketin muodostavat asetukset N:o 2407/92, N:o 2408/92 ja N:o 2409/92 eivät koske yhteisön ja kolmansien maiden välisiä lentoliikenteen palveluja eivätkä kolmansien maiden lentoyhtiöiden oikeuksia. Näin ollen riidanalaiset sitoumukset eivät

vaikuta kolmannella lainsäädäntöpaketilla käyttöön otettuun järjestelmään. Komissio on vedonnut tiettyihin asetuksiin, joihin sisältyvien kolmansia maita koskevien säännösten osalta Tanskan hallitus katsoo, että riidanalaiset sitoumukset eivät vaikuta niihin. Näin on myös lähtö- ja saapumisaikoja sekä TPJ:iä koskevien asetusten säännösten osalta.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

75 On muistettava, kuten tämän tuomion 54 ja 55 kohdassa on jo todettu, että vaikka perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdassa ei perustetakaan ulkoista toimivaltaa lentoliikenteen alalla, siinä kuitenkin määrätään yhteisön vallasta toimia tällä alalla, vaikkakin tämä valta on riippuvainen neuvoston etukäteen tekemästä päätöksestä.

76 Lisäksi neuvosto otti tämän määräyksen oikeudelliseksi perustaksi antaessaan niin sanotun kolmannen lainsäädäntöpaketin lentoliikenteen alalla.

77 Yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut edellä mainitun ERTA-tapauksen 16—18 ja 22 kohdassa, että yhteisön toimivalta tehdä kansainvälisiä sopimuksia saattaa paitsi perustua perustamissopimuksella nimenomaisesti annettuun toimivaltaan myös olla johdettavissa perustamissopimuksen määräyksistä ja yhteisön toimielinten näiden määräysten nojalla toteuttamista toimista; että erityisesti aina silloin, kun yhteisö antaa perustamissopimuksessa määrätyn yhteisen politiikan toteuttamiseksi säännöksiä, joilla otetaan käyttöön yhteisiä sääntöjä, olivatpa ne missä muodossa tahansa, jäsenvaltioilla ei ole enää yksin tai edes yhdessä oikeutta sopia kolmansien valtioiden kanssa näihin sääntöihin vaikuttavista tai niiden ulottuvuutta muuttavista velvoitteista ja että sitä mukaa kuin näitä yhteisiä sääntöjä otetaan käyttöön, yhteisö yksin voi koko yhteisön oikeuden soveltamisalaan ulottuvin vaikutuksin ottaa vastuulleen ja panna täytäntöön kolmansien valtioiden kanssa sovitut sitoumukset.

78 Kun otetaan huomioon, että tällainen päättely tarkoittaa, että sisäisten säädösten antamisen jälkeen yhteisöllä on yksinomainen ulkoinen toimivalta, on tutkittava, sovelletaanko tätä päättelyä myös kun kysymys on perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan kaltaisesta määräyksestä, jolla annetaan neuvostolle valta päättää, "annetaanko lentoliikennettä koskevia aiheellisia määräyksiä sekä missä laajuudessa ja mitä menettelyä noudattaen niitä annetaan", mukaan lukien siis lentoliikenteen ulkoinen ulottuvuus.

79 Tältä osin on huomattava, että jos jäsenvaltioilla olisi vapaus tehdä kansainvälisiä sitoumuksia, jotka vaikuttavat perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan perusteella annettuihin yhteisiin sääntöihin, tämä vaarantaisi näillä säännöillä tavoitellun päämäärän toteutumisen ja estäisi näin ollen yhteisöä täyttämästä yleisen edun puolustamista koskevaa tehtäväänsä.

80 Tästä seuraa, että yhteisöjen tuomioistuimen edellä mainitussa ERTA-tapauksessa tekemät toteamukset pätevät myös silloin, kun neuvosto on antanut yhteisiä sääntöjä perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdan perusteella, kuten käsiteltävänä olevassa tapauksessa.

81 On vielä tutkittava, millä edellytyksillä kysymyksessä olevat kansainväliset sitoumukset voivat vaikuttaa yhteisten sääntöjen ulottuvuuteen tai muuttaa sitä ja siis millä edellytyksillä yhteisö saavuttaa ulkoisen toimivallan sen vuoksi, että se on käyttänyt sisäistä toimivaltaansa.

82 Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tilanne on tällainen silloin, kun kansainväliset sitoumukset kuuluvat yhteisten sääntöjen soveltamisalaan (em. ERTA-tapaus, 30 kohta) tai joka tapauksessa alaan, jota tällaiset säännöt jo suurelta osin kattavat (em. lausunto 2/91, 25 kohta). Tämän viimeksi mainitun

tilanteen varalta yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että jäsenvaltiot eivät voi tehdä kansainvälisiä sitoumuksia yhteisön toimielinjärjestelmän ulkopuolella, ja näin on, vaikka ei olisi olemassa mitään ristiriitaa näiden sitoumusten ja yhteisten sääntöjen välillä (em. lausunto 2/91, 25 ja 26 kohta).

83 Niinpä jos yhteisö on sisällyttänyt sisäisiin lainsäädäntötoimiinsa kolmansien maiden kansalaisten kohtelua koskevia lausekkeita tai on antanut toimielimilleen nimenomaisesti valtuudet neuvotella kolmansien maiden kanssa, sillä on yksinomainen ulkoinen toimivalta näiden toimien kattamalla alalla (em. lausunto 1/94, 95 kohta ja em. lausunto 2/92, 33 kohta).

84 Tämä pätee myös sellaisen nimenomaisen lausekkeen puuttuessa, jolla toimielimet valtuutetaan neuvottelemaan kolmansien maiden kanssa, silloin, kun yhteisö on toteuttanut kattavan yhdenmukaistamisen tietyllä alalla, sillä se, että jäsenvaltioilla säilyisi oikeus neuvotella kolmansien maiden kanssa, voisi vaikuttaa näin annettuihin yhteisiin sääntöihin edellä mainitussa ERTA-tapauksessa tarkoitetulla tavalla (ks. em. lausunto 1/94, 96 kohta ja em. lausunto 2/92, 33 kohta).

85 Sitä vastoin edellä mainitun lausunnon 1/94 78 ja 79 kohdassa esitetystä päättelystä seuraa, että jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemistä kahdenvälisistä niin sanotuista open skies -sopimuksista mahdollisesti aiheutuva palvelukaupan vääristyminen sisämarkkinoilla ei itsessään vaikuta tällä alalla annettuihin yhteisiin sääntöihin eikä siis voi perustaa yhteisön ulkoista toimivaltaa.

86 Mikään perustamissopimuksessa ei estä toimielimiä antamissaan yhteisissä säännöissä järjestämästä yhteisiä toimia suhteessa kolmansiin maihin tai määräämästä jäsenvaltioiden määrätynlaisesta suhtautumisesta ulkosuhteissa (em. lausunto 1/94, 79 kohta).

87 Juuri näiden seikkojen valossa on arvioitava, voivatko Tanskan kuningaskunnan tekemät kansainväliset sitoumukset vaikuttaa niihin yhteisiin sääntöihin, joihin komissio vetoaa tämän kanteen yhteydessä.

88 On kiistatonta, että riidanalaiset sitoumukset sisältävät viidennen vapauden oikeuksien vaihdon, jonka nojalla Yhdysvaltojen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus kuljettaa matkustajia Tanskan kuningaskunnan ja jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion välillä, kun lennon lähtöpaikka tai määränpää on Yhdysvalloissa. Komissio katsoo ensiksi, että tämä sitoumus, erityisesti kun sitä tarkastellaan jäsenvaltioiden Yhdysvaltojen kanssa tekemien tämäntyyppisten kahdenvälisten sitoumusten samanaikaisen yhteisvaikutuksen kautta, vaikuttaa asetuksiin N:o 2407/92 ja N:o 2408/92, koska sillä sallitaan amerikkalaisten lentoliikenteen harjoittajien käyttää yhteisön sisäisiä reittejä ilman, että ne täyttävät asetuksessa N:o 2407/92 säädettyjä edellytyksiä.

89 Tämä väite on hylättävä.

90 Kuten asetuksen N:o 2408/92 nimestä ja 3 artiklan 1 kohdasta seuraa, asetus koskee yksinomaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsyä yhteisön sisäisille reiteille, ja yhteisön lentoliikenteen harjoittaja on tämän asetuksen 2 artiklan b alakohdan mukaan lentoliikenteen harjoittaja, jolla on voimassa oleva toimilupa, jonka jäsenvaltio on antanut asetuksen N:o 2407/92 mukaisesti. Kuten viimeksi mainitun asetuksen 1 artiklan 1 kohdasta ja 4 artiklasta ilmenee, asetuksessa määritellään yhteisöön sijoittautuneille lentoliikenteen harjoittajille jäsenvaltioissa myönnettävien liikennelupien myöntämiseen liittyvät vaatimukset, ja näiden lentoliikenteen harjoittajien on oltava joko suoraan tai osakeenemmistön kautta jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisesti tällaisten valtioiden tai niiden kansalaisten määräysvallassa, sanotun rajoittamatta niiden sopimusten ja yleissopimusten soveltamista, joiden sopijapuolena yhteisö on; asetuksessa määritellään myös näiden lupien voimassa pitämiseen liittyvät vaatimukset.

91 Tästä seuraa, että asetuksessa N:o 2408/92 ei säännellä liikenneoikeuksien myöntämistä yhteisön sisäisille reiteille yhteisön ulkopuolisille liikenteenharjoittajille. Asetuksella N:o 2407/92 ei myöskään säännellä yhteisön sisällä toimiville yhteisön ulkopuolisille lentoliikenteen harjoittajille annettavia liikennelupia.

92 Koska riidanalaiset kansainväliset sitoumukset eivät kuulu asetuksilla N:o 2407/92 ja N:o 2408/92 jo katettuun alaan, niiden ei voida katsoa vaikuttavan näihin asetuksiin komission esittämällä perusteella.

93 Lisäksi itsessään se seikka, että näillä kahdella asetuksella ei säännellä sellaisten kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien tilannetta, jotka toimivat yhteisön sisällä, osoittaa, että toisin kuin komissio väittää, niin sanottu kolmas lainsäädäntöpaketti ei ole luonteeltaan kattava.

94 Komissio väittää seuraavaksi, että riidanalaisista kansainvälisistä sitoumuksista aiheutuvat syrjintä ja kilpailun vääristyminen, kun tarkastellaan niiden yhteisvaikutusta muiden jäsenvaltioiden tekemien vastaavien kansainvälisten sitoumusten kanssa, vaikuttavat lentoliikenteen sisämarkkinoiden normaaliin toimintaan.

95 Kuten tämän tuomion 85 kohdassa on todettu, tämäntyyppinen tilanne ei kuitenkaan vaikuta annettuihin yhteisiin sääntöihin eikä siis voi perustaa yhteisön ulkoista toimivaltaa.

96 Komissio väittää lopuksi, että yhteisön lainsäädäntö, johon se vetoaa, sisältää useita säännöksiä, jotka koskevat kolmansia maita ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajia. Niitä on muun muassa asetuksissa N:o 2409/92, N:o 2299/89 ja N:o 95/93.

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

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

99 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 2409/92 voimaantulon jälkeen Tanskan kuningaskunta ei ole enää yksin voinut tehdä kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskevat kolmansien maiden liikenteenharjoittajien yhteisön sisäisillä reiteillä veloittamia hintoja.

100 Asiakirjoista ilmenee, että Tanskan kuningaskunta on tehnyt tämäntyyppisen sitoumuksen vuonna 1995 vuoden 1944 9 artiklaan tehdyillä muutoksilla, joiden seurauksena tämä artikla muutettiin täysin. Näin menetellessään tämä jäsenvaltio on siis loukannut asetuksen N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdasta johtuvaa yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa.

101 Tätä toteamusta ei horjuta se, että kyseisessä 9 artiklassa asetetaan niiden lentoliikennekuljetusten osalta, joihin sovelletaan asetusta N:o 2409/92, velvollisuus noudattaa tätä asetusta. Niin kannatettava kuin tämä Tanskan kuningaskunnan asetuksen N:o 2409/92 soveltamisen säilyttämiseen tähtäävä aloite olikin, tämän jäsenvaltion jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen johtuu siitä, että sillä ei ollut oikeutta yksin tehdä tällaista sitoumusta, vaikka sitoumuksen sisältö ei olekaan ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa.

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

103 Tämän asetuksen vaikutuksesta yhteisö on siis saavuttanut yksinomaisen toimivallan sopia kolmansien maiden kanssa sen alueella käytettäväksi tarjottuihin tai käytettäviin TPJ:iin liittyvistä velvoitteista.

104 On kiistatonta, että vuonna 1995 tehdyillä muutoksilla vuoden 1944 sopimukseen lisättiin liite III, joka koski TPJ:iin liittyviä periaatteita, mukaan lukien Tanskan kuningaskunnan alueella käytettäväksi tarjottuihin tai käytettäviin TPJ:iin sovellettavat periaatteet. Näin menetellessään tämä jäsenvaltio on loukannut asetuksesta N:o 2299/89 aiheutuvaa yhteisön yksinomaista toimivaltaa.

105 Se seikka, että 26.4.1995 päivätyssä neuvottelumuistiossa, joka on liitetty sopimukseen, joka sisältää sovitut muutokset, todetaan, että liitettä III ei voida soveltaa, ellei se ole yhdenmukainen Euroopan unionin tältä osin laatimien käyttäytymissääntöjen kanssa, ei aseta kyseenalaiseksi edellisessä kohdassa tehtyä toteamusta. Tanskan kuningaskunnan jäsenyysvelvoitteiden laiminlyönti

seuraa itse siitä seikasta, että se teki edellisessä kohdassa mainitut kansainväliset sitoumukset TPJ:ien alalla.

106 Kolmanneksi, kuten tämän tuomion 14 kohdassa on korostettu, lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta yhteisön lentoasemilla annettua asetusta N:o 95/93 sovelletaan, jollei vastavuoroisuudesta muuta johdu, kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin, joten yhteisöllä on tämän asetuksen voimaantulosta lähtien yksinomainen toimivalta tehdä kolmansien maiden kanssa tätä alaa koskevia sopimuksia.

107 Kuten julkisasiamies on oikein todennut ratkaisuehdotuksensa 107 kohdassa, komissio ei kuitenkaan ole osoittanut, että vuoden 1944 sopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1995, 10 artiklassa olevaa reilua kilpailua koskevaa lauseketta sovelletaan myös lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen, kuten komissio on väittänyt.

108 Kuten komissio toteaa kannekirjelmässään, kyseisen 10 artiklan a kohta sisältää yleismääräyksen, joka takaa sopimuspuolten lentoliikenteen harjoittajille samat kilpailumahdollisuudet. Sellaisen relevantin selvityksen puuttuessa, josta selkeästi ilmenisi sopimuspuolten tahto, tällaisen lausekkeen yleisestä muotoilusta ei ole mahdollista johtaa Tanskan kuningaskunnan hyväksymää sitoumusta lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen. Komissio on väitteensä tueksi vedonnut vain Yhdysvaltojen hallintoviranomaisten raporttiin, jonka mukaan tämäntyyppiset lausekkeet tavallisesti kattavat myös lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen.

109 Tästä seuraa, että tähän perustuva jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva väite Tanskan kuningaskuntaa vastaan ei ole perusteltu.

110 Perustamissopimuksen 5 artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan helpottamaan yhteisön päämäärän toteuttamista ja pidättymään kaikista toimenpiteistä, jotka ovat omiaan vaarantamaan perustamissopimuksen tavoitteiden saavuttamista.

111 Ulkosuhteiden alalla yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että yhteisön päämäärä ja perustamissopimuksen tavoitteet vaarantuisivat, jos jäsenvaltiot voisivat tehdä sellaisia kansainvälisiä sopimuksia, joihin sisältyvät oikeussäännöt voisivat vaikuttaa yhteisön antamiin oikeussääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta (ks. em. lausunto 2/91, 11 kohta, ks. vastaavasti myös em. ERTA-tapaus, 21 ja 22 kohta).

112 Edellä esitetyistä seikoista johtuu, että Tanskan kuningaskunta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 5 artiklan eikä asetusten N:o 2409/92 ja N:o 2299/89 mukaisia velvoitteitaan, koska se on tehnyt kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskevat Yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä sekä Tanskan alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä.

Perustamissopimuksen 52 artiklan rikkomisesta johtuva jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen

Asianosaisten lausumat

113 Komissio katsoo, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke on perustamissopimuksen 52 artiklan vastainen, koska Tanskan kuningaskunta ei myönnä muiden jäsenvaltioiden kansalaisille eikä erityisesti muissa jäsenval-

tioissa rekisteröidyille ja Tanskan kuningaskuntaan sijoittautuneille yhtiöille ja yrityksille Tanskan kansalaisille varattua kohtelua.

114 Komission mukaan perustamissopimuksen 52 artiklan termit "lainsäädäntö" ja "edellytykset", joihin Tanskan hallitus vetoaa, eivät ole määräämiä. Näiden termien on ymmärrettävä käsittävän myös Tanskan kuningaskunnan kolmansien maiden kanssa tekemistä kansainvälisistä sopimuksista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet.

115 Väite, jonka mukaan kahdenvälisissä sopimuksissa esiintyy perinteisesti lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen kaltainen määräys, joka lisäksi perustuu vastavuoroisuuteen, ei ole komission mukaan vakuuttava, koska siinä ei oteta huomioon, että tällaisista lausekkeista voidaan neuvotella erityisen esimerkiksi yhteisön oikeudesta johtuvan tilanteen huomioon ottamiseksi. Komissio katsoo, että Tanskan hallitus ei voi missään tapauksessa siirtää sille perustamissopimuksen 52 artiklan nojalla kuuluvaa vastuuta Yhdysvalloille.

116 Komission mukaan tämä hallitus ei voi pätevästi vedota perustamissopimuksen 56 artiklaan (josta on muutettuna tullut EY 46 artikla) välttääkseen sille perustamissopimuksen 52 artiklan nojalla kuuluvia velvoitteita. Tanskan hallitus ei täsmennä, mitä ne pakottavat vaatimukset ovat, jotka oikeuttaisivat kyseisen 56 artiklan soveltamisen käsiteltävänä olevassa asiassa. Vaikuttaa pikemminkin siltä, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen kaltaisen lausekkeen sisällyttämistä kahdenvälisiin sopimuksiin perustellaan taloudellisilla seikoilla, jotka eivät kuulu perustamissopimuksen 56 artiklan alaan ja jotka liittyvät siihen, että sopimuspuolet kieltäytyvät ulottamasta kaupallisia etuja lentoyhtiöihin, jotka ovat niiden maiden kansalaisten omistuksessa, joiden kanssa ei ole tehty niin sanottua open skies -sopimusta.

117 Tanskan hallitus väittää, että perustamissopimuksen 52 artikla ei kata tilanteita, jotka kuuluvat lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen alaan, siltä osin kuin ne koskevat Yhdysvaltojen myöntämiä liikenneoikeuksia lennoille, joiden määränpää on amerikkalainen lentokenttä.

118 Se katsoo myös, että perustamissopimuksen 52 artiklan sanamuodon mukaan sijoittautumisvapaus koskee ainoastaan oikeutta ryhtyä harjoittamaan ja harjoittaa itsenäistä ammattia sekä oikeutta perustaa ja johtaa yrityksiä "niillä edellytyksillä, jotka sijoittautumisvaltion lainsäädännön mukaan koskevat sen kansalaisia". Tanskan hallituksen mukaan termin "lainsäädäntö" käyttäminen viittaa siihen, että sijoittautumisjäsenvaltiolla on toimivalta myöntää oikeuksia, joilla on merkitystä sijoittautumisoikeuden tehokkaan käyttämisen kannalta. Näin ei ole käsiteltävänä olevassa asiassa. Lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen konkreettinen soveltaminen ei selvästikään kuulu Tanskan viranomaisten toimivallan alaan. Tanskan hallitus katsoo lisäksi, että ilmaisua "edellytykset" perustamissopimuksen 52 artiklassa tarkoitetussa merkityksessä ei voida laajentaa siten, että sen voitaisiin katsoa käsittävän kaikki edut, joita sijoittautumisjäsenvaltion kansalaisille mahdollisesti koituu aiemmin tehtyjen kahdenvälisten sopimusten nojalla kolmannessa maassa.

119 Lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen kaltainen lauseke on Tanskan hallituksen mukaan hyvin tavanomainen lentoliikenteen alalla tehdyissä kahdenvälisissä sopimuksissa ja se perustuu vastavuoroisuuteen, koska Yhdysvaltojen viranomaiset pyrkivät säilyttämään mahdollisuuden evätä liikenneoikeudet lentoyhtiöltä, jonka kotipaikka on maassa, joka ei myönnä yhdysvaltalaisille lentoyhtiöille vastaavia oikeuksia omalla alueellaan.

120 Tanskan hallituksen mukaan edellä mainittu lauseke ei millään tavoin rajoita muiden jäsenvaltioiden kansalaisten oikeutta sijoittautua Tanskan kuningaskuntaan. Tanskan kuningaskunta ei myöskään millään tavoin voi vaikuttaa siihen, turvautuvatko Yhdysvaltojen viranomaiset mahdollisesti tähän lausekkeeseen.

121 Tanskan hallitus katsoo toissijaisesti, että perustamissopimuksen 56 artiklassa tarkoitettua poikkeusta sovelletaan käsiteltävänä olevassa asiassa. Kyseisessä määräyksessä ilmaistujen seikkojen perusteella Tanskan hallitus toteaa, että se pidättää aina itsellään oikeuden olla tietyissä tapauksissa myöntämättä liikenneoikeuksia Yhdysvaltojen nimeämille lentoyhtiöille, jotka ovat kolmansien maiden omistuksessa. Tanskan hallituksen mukaan on myönnettävä neuvottelumenettelyyn olennaisesti liittyvänä realiteettina, että poikkeussäännöt, jotka tietyissä tapauksissa mahdollistavat toimilupien epäämisen määrätyiltä lentoyhtiöiltä, ovat välttämättömiä kahdenvälisissä lentoliikennettä koskevissa sopimuksissa ja että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen kaltainen lauseke on siis yhdenmukainen perustamissopimuksen 52 artiklan kanssa perustamissopimuksen 56 artiklan perusteella.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

122 Siltä osin kuin kysymys on perustamissopimuksen 52 artiklan soveltamisesta käsiteltävänä olevassa tapauksessa on huomattava, että tätä määräystä, jota Tanskan liittotasavallan väitetään rikkoneen, sovelletaan lentoliikenteen alalla.

123 Vaikka EY:n perustamissopimuksen 61 artiklassa (josta on muutettuna tullut EY 51 artikla) suljetaankin pois se, että perustamissopimuksen palvelujen tarjoamisen vapautta koskevia määräyksiä sovellettaisiin liikennepalveluihin, joihin sovelletaan liikennettä koskevan osaston määräyksiä, mikään perustamissopimuksen määräys ei sulje pois sitä, että liikenteeseen sovelletaan tämän sopimuksen sijoittautumisvapautta koskevia määräyksiä.

124 Perustamissopimuksen 52 artiklaa sovelletaan erityisesti johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneisiin lentoyhtiöihin, jotka tarjoavat lentoliikennepalveluja jäsenvaltion ja jonkin kolmannen valtion välillä. Tämä määräys koskee kaikkia johonkin

jäsenvaltioon perustamissopimuksen 52 artiklassa tarkoitetulla tavalla sijoittautuneita yhtiöitä, vaikka niiden toimialana tässä jäsenvaltiossa olisikin kolmansiin maihin suuntautuvat palvelut.

125 Siltä osin kuin kysymys on siitä, onko Tanskan kuningaskunta rikkonut perustamissopimuksen 52 artiklaa, on muistettava, että tämän artiklan sanamuodon mukaan sijoittautumisvapauteen kuuluu oikeus ryhtyä harjoittamaan ja harjoittaa itsenäistä ammattia sekä oikeus perustaa ja johtaa yrityksiä, erityisesti EY:n perustamissopimuksen 58 artiklan toisessa kohdassa (josta on muutettuna tullut EY 48 artiklan toinen kohta) tarkoitettuja yhtiöitä, niillä edellytyksillä, jotka sijoittautumisen kohteena olevan jäsenvaltion lainsäädännön mukaan koskevat sen kansalaisia.

126 Perustamissopimuksen 52 ja 58 artiklassa taataan siis sijoittautumisvapautta käyttäneille yhteisön kansalaisille ja heihin rinnastettaville yhtiöille oikeus kansalliseen kohteluun siinä jäsenvaltiossa, johon he sijoittautuvat (ks. asia C-307/97, Saint-Gobain ZN, tuomio 21.9.1999, Kok. 1999, s. I-6161, 35 kohta), ja näin on sekä siltä osin kuin kysymys on ammatin harjoittamisen aloittamisesta ensimmäisen sijoittautumisen tapahtuessa että siltä osin kuin on kysymys tämän toiminnan harjoittamisesta sellaisen henkilön toimesta, joka on sijoittautunut vastaanottavaan jäsenvaltioon.

127 Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että kansallisen kohtelun periaate velvoittaa kolmannen maan kanssa kaksinkertaisen verotuksen välttämisestä tehdyn kansainvälisen kahdenvälisen sopimuksen osapuolena olevaa jäsenvaltiota myöntämään sellaisten yhtiöiden kiinteille toimipaikoille, joiden kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, tässä sopimuksessa määrätyt edut samoilla edellytyksillä kuin ne myönnetään yhtiöille, joiden kotipaikka on sopimuksen osapuolena olevassa jäsenvaltiossa (ks. em. asia Saint-Gobain ZN, tuomion 59 kohta ja asia C-55/00, Gottardo, tuomio 15.1.2002, Kok. 2002, s. I-413, 32 kohta).

128 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen perusteella erityisesti Yhdysvallat voi evätä tai peruuttaa sel-

laisen lentoyhtiön liikennöimisluvan tai luvan, joka on Tanskan kuningaskunnan nimeämä mutta joka ei ole tämän jäsenvaltion tai Tanskan tai Yhdysvaltojen kansalaisten olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma.

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

130 Tämän lausekkeen muotoilusta sitä vastoin seuraa, että Yhdysvalloilla on lähtökohtaisesti velvollisuus myöntää asianmukaiset liikennöimisluvat ja vaaditut luvat lentoyhtiöille, jotka ovat Tanskan kuningaskunnan tai sen kansalaisten olennaisesti omistamia ja tehokkaasti valvomia (jäljempänä tanskalaiset lentoyhtiöt).

131 Edellä esitetystä seuraa, että yhteisön lentoyhtiöt voidaan aina jättää osattomiksi Tanskan kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen eduista, kun nämä edut sitä vastoin myönnetään tanskalaisille lentoyhtiöille. Yhteisön lentoyhtiöt kärsivät tämän vuoksi syrjinnästä, joka estää niitä saamasta kansallista kohtelua siinä jäsenvaltiossa, johon ne ovat sijoittautuneet, eli Tanskan kuningaskunnassa.

132 Toisin kuin Tanskan kuningaskunta väittää, tämän syrjinnän välittömänä syynä ei ole Yhdysvaltojen mahdollinen menettely vaan lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke, jossa nimenomaan tunnustetaan Yhdysvalloille oikeus menetellä tällä tavoin.

133 Tästä seuraa, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke on perustamissopimuksen 52 artiklan vastainen.

134 Tämän toteamuksen valossa merkitystä ei ole sillä, että tämäntyyppiset lausekkeet ovat tavallisia lentoliikennettä koskevissa kahdenvälisissä sopimuksissa ja että niillä pyritään säilyttämään kolmannen maan oikeus myöntää liikenneoikeudet omalla alueellaan vain vastavuoroisuuden perusteella. Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen, johon Tanskan kuningaskunnan väitetään syyllistyneen, johtuu käsiteltävänä olevassa asiassa siitä, että Tanskan kuningaskunta on joka tapauksessa pitänyt voimassa vuoden 1944 sopimuksen uudelleen neuvottelussa lausekkeen, jossa jätetään huomiotta perustamissopimuksen 52 artiklasta yhteisön lentoyhtiöille johtuvat oikeudet.

135 Siltä osin kuin on kysymys Tanskan hallituksen väitteistä, joilla se pyrkii perustelemaan lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevaa lauseketta, on muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan mahdollisuus vedota perustamissopimuksen 56 artiklassa mainittuun yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen edellyttää sitä, että on tarpeen pysyttää syrjivä toimenpide, jotta voidaan torjua todellinen ja riittävän vakava uhka, joka kohdistuu yhteiskunnan perustavanlaatuiseen intressiin (ks. vastaavasti asia 30/77, Bouchereau, tuomio 27.10.1977, Kok. 1977, s. 1999, Kok. Ep. III, s. 485, 35 kohta; asia C-114/97, komissio v. Espanja, tuomio 29.10.1998, Kok. 1998, s. I-6717, 46 kohta ja asia C-348/96, Calfa, tuomio 19.1.1999, Kok. 1999, s. I-11, 21 kohta). Tästä seuraa, että tämän uhan, jonka lisäksi on oltava ajankohtainen, ja sen torjumiseksi toteutetun syrjivän toimenpiteen välillä on oltava välitön yhteys (ks. vastaavasti asia 352/85, Bond van Adverteerders ym., tuomio 26.4.1988, Kok 1988, s. 2085, 36 kohta ja em. asia Calfa, tuomion 24 kohta).

136 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on todettava, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen mukainen mahdollisuus evätä tai peruuttaa liikennöimisluvat tai luvat, joita edellytetään toisen sopimuspuolen nimeämältä

lentoyhtiöltä, ei koske pelkästään sitä tilannetta, että tämä yhtiö edustaa uhkaa sen sopimuspuolen yleiselle järjestykselle tai turvallisuudelle, joka myöntää nämä liikennöimisluvat ja luvat.

137 Tällaisen Tanskan kuningaskunnan yleiselle järjestykselle tai turvallisuudelle aiheutuvan, lisäksi hypoteettisen uhan, jota voisi edustaa se, että Yhdysvallat nimeää lentoyhtiön, ja toisaalta yhteisön lentoyhtiöiden yleisen syrjinnän välillä ei missään tapauksessa ole välitöntä yhteyttä.

138 Tästä seuraa, että Tanskan kuningaskunnan perustamissopimuksen 56 artiklaan pohjautuva perustelu on hylättävä.

139 Näin ollen perustamissopimuksen 52 artiklaan perustuva väite siitä, että Tanskan kuningaskunta on jättänyt jäsenyysvelvoitteensa noudattamatta, on perusteltu.

140 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen on todettava, että Tanskan kuningaskunta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 5 ja 52 artiklan eikä asetusten N:o 2409/92 ja N:o 2299/89 mukaisia velvoitteitaan, koska se on vuoden 1944 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta tehnyt tai pitänyt voimassa Yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia

— jotka koskevat Yhdysvaltojen nimeämien liikenteen harjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä

— jotka koskevat Tanskan alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä

— joissa tunnustetaan Yhdysvalloille oikeus evätä tai peruuttaa liikenneoikeudet tapauksissa, joissa Tanskan kuningaskunnan nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole Tanskan kuningaskunnan tai Tanskan kansalaisten omistuksessa.

Oikeudenkäyntikulut

141 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Komissio on vaatinut Tanskan kuningaskunnan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut, ja koska tämä on pääosin hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

142 Työjärjestyksen 69 artiklan 4 kohdan mukaisesti Alankomaiden kuningaskunnan on vastattava omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) Tanskan kuningaskunta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen 5 artiklan (josta on tullut EY 10 artikla) ja EY:n perustamissopimuksen 52 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 43 artikla) eikä lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2409/92 ja tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä 24 päivänä heinäkuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2299/89, sellaisena kuin se on muutettuna 29.10.1993 annetulla neuvoston asetuksella N:o 3089/93, mukaisia velvoitteitaan, koska se on tehnyt tai pitänyt voimassa Tanskan kuningaskunnan ja Amerikan yhdysvaltojen välisen 16.12.1944 tehdyn lentoliikennesopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta Amerikan yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia

— jotka koskevat Amerikan yhdysvaltojen nimeämien liikenteen harjoittajien veloittamia lentoliikenteen kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä

— otka koskevat Tanskan alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä

— joissa tunnustetaan Amerikan yhdysvalloille oikeus evätä tai peruuttaa liikenneoikeuksia tapauksissa, joissa Tanskan kuningaskunnan nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole Tanskan kuningaskunnan tai Tanskan kansalaisten omistuksessa.

2) Kanne hylätään muilta osin.

3) Tanskan kuningaskunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

4) Alankomaiden kuningaskunta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Puissochet Schintgen Gulmann

Edward La Pergola Jann

Skouris Macken Colneric

von Bahr Cunha Rodrigues

Julistettiin Luxemburgissa 5 päivänä marraskuuta 2002.

R. Grass

kirjaaja

G. C. Rodríguez Iglesias

presidentti