

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO

5 päivänä marraskuuta 2002 \*

Asiassa C-471/98,

**Euroopan yhteisöjen komissio**, asiamiehenään F. Benyon, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

**Belgian kuningaskunta**, asiamiehenään A. Snoecx, avustajanaan avocat J. H. J. Bourgeois ja Rechtsanwältin N. F. Köhncke, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

\* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

jota tukee

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

väliintulijana,

jossa kantaja vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan

- ensisijaisesti, että Belgian 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, 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 ja soveltanut sitä

- toissijaisesti ja osittain täydentävästi, että siltä osin kuin vuoden 1995 sopimuksella ei katsota huomattavasti muutetun ja siten korvatus aiemmin tehtyjä sopimuksia, Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut perustamis-sopimuksen 5 artiklan eikä johdetun oikeuden mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole poistanut näistä aiemmin tehdyistä sopimuksista EY:n perustamis-sopimuksen ja erityisesti sen 52 artiklan kanssa sekä johdetun oikeuden kanssa ristiriidassa olevia määräyksiä tai toteuttanut tätä tarkoitusta varten kaikkia oikeudellisesti mahdollisia 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, asiamiehenään F. Benyon, Belgian kuningaskunnan, asiamiehinnään J. H. J. Bourgeois ja N. F. Köhncke, ja Alankomaiden kuningaskun-

nan, 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 Belgian 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, 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 ja soveltanut sitä

- toissijaisesti ja täydentävästi, että siltä osin kuin vuoden 1995 sopimuksella ei katsota huomattavasti muutetun ja siten korvattun aiemmin tehtyjä sopimuksia, Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 5 artiklan eikä johdetun oikeuden 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 mahdollisia toimenpiteitä.
- 2 Alankomaiden kuningaskunta hyväksyttiin yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 8.7.1999 antamalla määräyksellä väliintulijaksi tukemaan Belgian 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 kabotaasiliiikenneoikeuksien 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 kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista.

3. Ainoastaan yhteisössä toimivilla lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus ottaa käyttöön uusia tuotteita tai samanlaisista tuotteista jo veloitetuista 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 harjoittajan tai lentoliikenteen harjoittajien määräysvallassa olevaan TPJ:ään siltä osin kuin emoyhtiölle tai osallistuvalla lentoyhtiöllä 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 kolmannelta 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 Belgian kuningaskunta, tekivät Amerikan yhdysvaltojen (jäljempänä Yhdysvallat) kanssa kahdenvälisiä sopimuksia lentoliikenteen alalla.
- 16 Pyrkinessään 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 sopimukseen 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 ulkopoliittikkaa 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 saataisi johtaa kaikkien jäsenvaltioiden kannalta parempaan tulokseen kuin saavutettaisiin perinteisellä kahdenvälisen 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 val-

tuudet neuvotella Yhdysvaltojen kanssa yhteistyössä neuvoston nimeämän erityiskomitean kanssa seuraavista seikoista: kilpailusäännöt, lentoliikenteen harjoittajien omistus ja määräysvalta, TPJ, niin sanottu code-sharing (yhteiset reittitunnukset), erimielisyyksien sovittelun, 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 kahdenvälisen 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.

*Belgian kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen kahdenvälinen lentoliikennettä koskeva sopimus*

- 23 Belgian kuningaskunta ja Yhdysvallat tekivät lentoliikenteen alalla niin sanotun Bermuda-tyyppisen kahdenvälisen sopimuksen ensimmäisen kerran vuonna 1946. Sopimus sisälsi yleisiä periaatteita koskevia lausekkeitä, nimeämistä koskevia lausekkeitä, joissa edellytettiin, että lentoliikenneyritysten on oltava toisen sopimuspuolen tai sen kansalaisten omistuksessa ja tehokkaassa valvonnassa, lausekkeitä, jotka koskevat kapasiteettia, jonka piti vastata yleisön tarpeita lentoliikenteen alalla, hintojen vahvistamista ja hyväksymistä koskevia lausekkeitä, erilaisia lakien ja asetusten säännöksiä koskevia lausekkeitä (muun muassa tullista vapauttamista, välimiesmenettelyä, neuvotteluja ja sopimuksen purkamista koskien) sekä lentoreittejä koskevia lausekkeitä.
- 24 Tätä sopimusta muutettiin vuosina 1972, 1977 ja 1978 kansainvälisen lentoliikenteen vapauttamiseksi. Belgian kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen 8.11.1978 allekirjoittama pöytäkirja (jäljempänä vuoden 1978 pöytäkirja) lisäsi hinnoittelun vapautta, siinä toistettiin tilauslentojen jo vuonna 1972 toteutettu vapauttaminen ja lakkautettiin yksipuoliset liikenteen määrää, liikennettä, lentotiheyttä ja palvelujen säännöllisyyttä koskevat rajoitukset. Lisäksi nämä sopimuspuolet sitoutuivat toteuttamaan kaikki asianmukaiset toimenpiteet kaiken toisen sopimuspuolen lentoyhtiöihin kohdistuvan syrjinnän ja vilpillisen kilpailun poistamiseksi. Lopuksi vuoden 1978 pöytäkirjalla vapautettiin säännölliset lentoliikenteen palvelut. Yhdysvaltojen liikenneoikeuksien osalta tämän pöytä-

kirjan 3 artiklassa annettiin Yhdysvalloille muun muassa oikeus alueeltaan läheteille reiteille välipaikkakuntien kautta Belgiaan ja sieltä edelleen mihin tahansa Belgian ulkopuolella olevalle paikkakunnalle ilman maantieteellisiä rajoituksia käytettävien koneiden lukumäärän ja tyyppin osalta. Belgian kuningaskunnan liikenneoikeudet laajennettiin kahteen pysyvään ja kolmeen muuttuvaan Yhdysvaltojen paikkakuntaan ja oikeudet ”edelleen” myönnettiin kaikkiin Kanadan paikkakuntiin ja Meksikoon Yhdysvalloissa sijaitsevalta paikkakunnalta lähtien.

25 Tätä vapauttamista jatkettiin Belgian kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen välillä 23.10.1980 tehdyllä lentoliikennesopimuksella (jäljempänä vuoden 1980 sopimus). Tämä sopimus sisältää seuraavat määräykset:

— sopimuspuolten puuttumisen hintojen muodostumiseen tulee rajoittua niin sanottujen saalistushintojen tai syrjivien hintojen tai tällaisten käytäntöjen ehkäisyyn, kuluttajien suojaamiseen määräävän markkina-aseman väärinkäytön vuoksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta tai lentoyhtiöiden suojaamiseen hinnoilta, jotka ovat keinotekoisesti alhaisia suoran tai epäsuoran valtion tuen vuoksi; tältä osin täsmennetään, että kumpikin sopimuspuoli sallii lentoyhtiön mukauttaa hintansa toisen sopimuspuolen yhtiön alimpaan tai kilpailukykyisimpään hintaan; lisäksi otetaan käyttöön jommankumman sopimuspuolen lentoyhtiön veloittamien hintojen molemminpuolisen hylkäämisen järjestelmä (12 artikla)

— tilauslentoja koskevat säännöt vapautetaan (liite II)

— kapasiteettia, lentotiheyttä, konetyyppejä ja liikennettä koskevat kahdenväliset rajoitukset poistetaan ja sopimuspuolet sitoutuvat tarjoamaan sopimuspuolten lentoyhtiöille mahdollisuuden tasapuoliseen ja reiluun kilpailuun (11 artikla)

- liikennöimismaksujen on oltava oikeudenmukaisia ja kohtuullisia eivätkä ne saa olla syrjiviä (10 artikla)
  
- rinnakkaisnimeäminen on sallittu
  
- Yhdysvaltojen liikenteenharjoittajien liikenneoikeudet ovat rajoittamattomia; sitä vastoin Belgian kuningaskunnan pääsy amerikkalaisille matkustaja- ja rahtiliikenteen markkinoille on rajoitettu siten kuin vuoden 1978 pöytäkirjassa on määrätty. Nämä oikeudet ovat rajoittamattomia maantieteellisesti, suunnasta riippumatta ja käytettävien koneiden tyyppin tai lukumäärän vaihdon osalta (liite I, osat 2 ja 3).

26 Vuonna 1986 tehdyllä muutoksella vain korvattiin vuoden 1980 sopimuksen 7 artikla, joka koskee lentoliikenteen turvaamista.

27 Vuonna 1991 neuvotellut mukautukset mahdollistivat sen, että Belgian kuningaskunta sai lisäksi oikeuden kolmen kiinteän paikkakunnan (Boston, Chicago ja Detroit) (Yhdysvallat), kahden valintansa mukaisen paikkakunnan ja kymmenen lisäpaikkakunnan osalta niin sanotun code sharingin (yhteiset reittitunnukset) perusteella. Liikenteenharjoittajat saivat oikeuden tehdä yhteisiä markkinointijärjestelyjä lukuun ottamatta kuitenkaan kabotaasia ja tulojen jakamista (revenue pooling). TPJ:stä osapuolet sopivat vuoden 1980 sopimuksen uudessa liitteessä III, että niiden osalta sovelletaan syrjimättömyyden, avoimuuden ja reilun kilpailun periaatetta, ja antoivat vapaan pääsyn (kumpikin markkinoillaan) TPJ:iin ja niiden palveluihin alueellaan. Nämä mukautukset tulivat voimaan vasta tammikuussa 1994, kun eräs liikenteenharjoittaja vaati vuonna 1991 sovitun code-sharingin vapauden soveltamista.



- 28 Asiakirjoista ilmenee, että Yhdysvallat teki vuonna 1992 aloitteen ehdottamalla eri Euroopan valtioille kahdenvälisen niin sanotun open skies -sopimuksen solmimista kanssaan. Tämäntyyppisen sopimuksen tuli helpottaa toisaalta amerikkalaisten ja eurooppalaisten liikenteenharjoittajien 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.
- 29 Vuosina 1993 ja 1994 Yhdysvallat lisäsi ponnistuksiaan lentoliikenteen alan kahdenvälisen sopimusten tekemiseksi open skies -politiikan mukaisesti mahdollisimman monien Euroopan valtioiden kanssa.
- 30 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.
- 31 Belgian ja Yhdysvaltojen hallitukset pääsivät 28.2.—1.3.1995 käymiensä neuvottelujen kuluessa yhteisymmärrykseen vuoden 1980 sopimukseen tehtävästä uudesta muutoksesta, joka vahvistettiin myöhemmin noottienvaihdolla. Sopimukseen tehtiin seuraavat muutokset (jäljempänä vuonna 1995 tehdyt muutokset). Vuoden 1980 sopimuksen 1 artiklaa (määritelmät), 3 artiklaa (nimeäminen ja myöntäminen), 6 artiklaa (lentoturvallisuus), 7 artiklaa (lentoliikenteen turvaaminen), 8 artiklaa (kaupallinen toiminta), 9 artiklaa (tullit ja maksut), 10 artiklaa (liikennöintimaksut), 11 artiklaa (reilu kilpailu), 12 artiklaa (hinnoittelu), 13 artiklaa (pintakuljetukset/eri liikennemuotojen väliset yhteydet),

14 artiklaa (myyntipalkkiot), 15 artiklaa (soveltaminen), 17 artiklaa (erimielisyyksien sovittelu) ja 20 artiklaa (monenkeskiset sopimukset) muutettiin tai ne poistettiin sopimuksen saattamiseksi amerikkalaisen niin sanotun open skies-sopimusmallin mukaiseksi. Lisäksi vuoden 1980 sopimuksen liitteitä I ja II, jotka sisälsivät reittiluettelon ja käyttömahdollisuudet, muutettiin niiden saattamiseksi saman mallin mukaiseksi (esimerkiksi reittien, toiminnallisen joustavuuden ja tilauslentojen osalta jne).

- 32 Vuoden 1980 sopimuksen 3 artiklassa asetetaan toisen sopimuspuolen nimeämältä lentoyhtiöltä edellytetyjen asianmukaisten liikennelupien ja teknisten lupien myöntämisen edellytykseksi se, että ”tämä lentoyhtiö on nimeävän sopimuspuolen, tämän sopimuspuolen kansalaisten tai näiden molempien olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma” (jäljempänä lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke). Tämän sopimuksen 4 artiklan mukaan nämä luvat voidaan peruuttaa, niiden soveltaminen voidaan keskeyttää tai niitä voidaan rajoittaa, jos edellä mainittu edellytys ei täyty.

### Oikeudenkäyntiä edeltävä menettely

- 33 Kun komissio oli saanut tietoonsa, että vuoden 1980 sopimuksen muuttamiseen tähtäävät neuvottelut olivat päättyneet, komissio osoitti Belgian hallitukselle 2.6.1995 virallisen huomautuksen, jossa se ilmoitti, että koska lentoliikennettä koskevalla yhteisön lainsäädännöllä on otettu käyttöön kattava sääntöjärjestelmä, jonka tarkoituksena oli sisämarkkinoiden perustaminen tällä alalla, jäsenvaltioilla ei enää ollut toimivaltaa tehdä senkaltaisia kahdenvälisiä sopimuksia kuin Belgian kuningaskunnan Yhdysvaltojen kanssa juuri neuvottelema sopimus. Lisäksi tällainen sopimus oli sen mukaan yhteisön primaarioikeuden ja johdetun oikeuden vastainen.

- 34 Koska Belgian hallitus kiisti 4.9.1995 päivätyssä vastauksessaan komission näkökannan, komissio osoitti 16.3.1998 Belgian kuningaskunnalle perustellun lausunnon, jossa se totesi, että vuoden 1980 sopimukseen vuonna 1995 kahdenvälisillä sitoumuksilla tehdyillä muutoksilla rikottiin yhteisön oikeutta, ja kehotti kyseistä jäsenvaltiota noudattamaan kyseistä lausuntoa kahden kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.
- 35 Koska Belgian hallituksen 26.6.1998 päivätty vastaus ei tyydyttänyt komissiota, komissio nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen.

### Tutkittavaksi ottaminen

- 36 Belgian hallituksen mukaan komissio rikkoo käsiteltävänä olevan kanteen nostamisella menettelysääntöjä, koska se pyrkii tällä tavoin perustamaan yhteisölle toimivallan, jota se ei ole onnistunut saamaan tunnustetuksi neuvoston tasolla ja jota se ei voi saada muutoin kuin nostamalla kanteen viimeksi mainittua toimielintä vastaan. Belgian hallitus toteaa vastauksessaan toissijaisesti, että käsiteltävänä oleva kanne loukkaa sitä perusteltua luottamusta, jonka Belgian kuningaskunta perusti vuoden 1996 yhteiseen kannanottoon, joka annettiin virallisen huomautuksen 2.6.1995 tapahtuneen lähettämisen jälkeen, ja josta ilmeni, että jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevaa menettelyä Belgiaa vastaan ei jatkettaisi.
- 37 Tältä osin on todettava, että käsiteltävänä olevalla kanteella pyritään saamaan yhteisöjen tuomioistuin toteamaan, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut yhteisön oikeuden mukaisia velvoitteitaan, kun se on tehnyt lentoliikenteen alalla kahdenvälisen sopimuksen Yhdysvaltojen kanssa.

- 38 Komissio on perustamissopimuksen 169 artiklan mukaisen jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kanteen nostaessaan soveltanut asianmukaisesti perustamissopimuksen määräyksiä, koska se on valinnut kannemuodon, joka tässä artiklassa on erityisesti vahvistettu sitä tilannetta varten, että komissio katsoo jäsenvaltion laiminlyöneen jonkin yhteisön oikeuden mukaisista velvoitteistaan.
- 39 Sen Belgian hallituksen väitteen osalta, joka koskee perusteita, joilla komissio sen mukaan on päättänyt nostaa käsiteltävänä olevan kanteen sen sijaan, että se olisi päättänyt toimia neuvostoa vastaan, on todettava, että kun otetaan huomioon komission asema perustamissopimuksen noudattamisen valvojana komissio yksin on toimivaltainen päättämään, onko jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisen toteamista koskevan menettelyn aloittaminen tarkoituksenmukaista ja minkä asianomaisen jäsenvaltion syyksi luettavan tekemisen tai tekemättä jättämisen perusteella menettely on aloitettava (ks. asia C-431/92, komissio v. Saksa, tuomio 11.8.1995, Kok. 1995, s. I-2189, 22 kohta).
- 40 Tämä oikeudenkäyntiväite on siis hylättävä.
- 41 Belgian hallituksen toissijaisen väitteen osalta on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 42 artiklan 2 kohdan mukaan asian käsittelyn kuluessa ei saa vedota uuteen perusteeseen, ellei se perustu käsittelyn aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin.
- 42 Väite, joka perustuu siihen, että perusteltua luottamusta on loukattu, esitettiin ensimmäisen kerran vastauskirjelmässä, eikä se perustu käsittelyn aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin.

43 Tämä oikeudenkäyntiväite jätetään siis tutkimatta.

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

44 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 1980 sopimus muuttui uudeksi, niin sanotuksi open skies -sopimukseksi, johon vuoden 1980 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 aiempien sopimusten ja erityisesti vuoden 1980 sopimuksen määräysten yhteensopivuus erityisesti perustamissopimuksen 5 artiklan kanssa.

45 Belgian hallitus toteaa, että vuoden 1980 sopimus oli liberaali lentoliikennesopimus jo ennen vuonna 1995 tehtyjä muutoksia. Komissio on huomattavasti yliarvioinut näiden muutosten ulottuvuuden ja kiinnittänyt erityisesti huomionsa muutosten kohteena olevien sopimuslausekkeiden lukumäärään. Tarkasteltuaan näitä muutoksia kohta kohdalta Belgian hallitus toteaa, että ne rajoittuvat lähtökohtaisesti siihen, että Belgian kuningaskunnalle myönnetään samat rajoittamattomat liikenneoikeudet kun ne, joita Yhdysvallat on nauttinut jo vuoden 1978 pöytäkirjasta lukien. Lukuun ottamatta vuoden 1980 sopimuk-

sen liitteeseen I tehtyjä muutoksia, joiden tarkoituksena oli täydentää säännöllisen reittiliikenteen liikenneoikeuksien vaihtoa, muut vuonna 1995 tehdyt muutokset olivat puhtaasti toimituksellisia. Tästä seuraa, että ne eivät muodosta uudelleen tehtyä sopimusta.

- 46 Puolustaakseen omaa väitettään komissio tarkastelee yksityiskohtaisesti vuonna 1995 tehtyjä muutoksia. Se korostaa ensiksi, että useaan vuoden 1980 sopimuksen määräykseen, kuten muun muassa 7 ja 8 artiklaan, on tehty perustavanlaatuisia muutoksia. Edelleen vuoden 1980 sopimuksen 10, 13 ja 20 artikla on korvattu, kun taas 14 ja 15 artikla on kumottu. Lopuksi liite I, jota muutettiin, jotta voitiin ottaa huomioon sopimuspuolten välisten liikenneoikeuksien kehittyminen, muutti kokonaan vuoden 1980 sopimuksen klassisesta niin sanotusta Bermuda-tyyppisestä sopimuksesta amerikkalaisen mallin mukaiseksi niin sanotuksi open skies -sopimukseksi.
- 47 Tältä osin on todettava, että komission ensisijaisen vaatimuksen asiakysymyksen tutkiminen ei välttämättä edellytä, että yhteisöjen tuomioistuin ottaa kantaa kysymykseen siitä, oliko vuonna 1995 tehtyjen muutosten vaikutuksena se, että aiempi vuoden 1980 sopimus muuttui uudeksi sopimukseksi.
- 48 Vaikka vuoden 1980 sopimus onkin ennen vuotta 1995 tehtyjen muutosten vaikutuksesta kehittynyt kohti niin sanottua open skies -tyyppistä sopimusta, asiakirjoista ja yhteisöjen tuomioistuimessa käydystä keskustelusta ilmenee kuitenkin, että vuonna 1995 tehdyt muutokset, jotka on kuvattu tämän tuomion 31 kohdassa, vaikuttivat siten, että ne vapauttivat kokonaan lentoliikenteen Yhdysvaltojen ja Belgian 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.

- 49 Tästä seuraa, että vuoden 1980 sopimukseen vuonna 1995 tehdyt muutokset vaikuttivat siten, että luotiin puitteet sellaiselle Yhdysvaltojen ja Belgian kuningaskunnan väliselle pidemmälle menevälle yhteistyölle, josta Belgian kuningaskunnalle aiheutuu uusia ja merkittäviä kansainvälisiä sitoumuksia.
- 50 Lisäksi on korostettava, että vuonna 1995 tehdyt muutokset osoittavat, että vuoden 1980 sopimus on neuvoteltu kokonaan uudelleen. Tästä seuraa, että vaikka tämän sopimuksen 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 ei ole ainoastaan niin, että jäsenvaltiot ovat estyneitä tekemään uusia kansainvälisiä sitoumuksia, vaan myös niin, että ne eivät myöskään voi pitää voimassa tällaisia sitoumuksia, jos ne ovat yhteisön oikeuden vastaisia (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).
- 51 Edellisessä kohdassa esitetty toteamus pätee erityisesti koskien yhteisön sisäisille reiteille pääsyä, joka on tunnustettu Yhdysvaltojen nimeämille lentoyhtiöille. Vaikka, kuten Belgian hallitus toteaa, tämä pääsy perustuu ennen vuotta 1995 tehtyihin sitoumuksiin, vuoden 1980 sopimuksen liitteessä I olevan reittiluettelon osasta 1 ilmenee, että Yhdysvaltojen nimeämien liikenteenharjoittajien pääsy yhteisön sisäisille reiteille ainakin vahvistettiin uudelleen vuonna 1995 näiden kahden valtion sopiman liikenneoikeuksien vaihdon yhteydessä.
- 52 Lisäksi, kuten julkisasiamies on oikein katsonut ratkaisuehdotuksensa 136—138 kohdassa lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen osalta, on pidettävä kiistattomana, että sopimukseen vuonna 1995 tehdyt muutokset kokonaisuudessaan vaikuttavat tämän lausekkeen kaltaisten sellaisten

määräysten ulottuvuuteen, joita näillä muutoksilla ei ole muutettu muodollisesti tai on muutettu vain rajoitetusti.

- 53 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 tai vahvistettiin, eli joka tapauksessa vuonna 1995.
- 54 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 jäsenyysselvoitteiden noudattamatta jättäminen**

- 55 Komissio väittää, että Belgian kuningaskunta 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) tarkoitettu tavoin yhteisön antamiin oikeussääntöihin lentoliikenteen alalla.



*Lausunnossa 1/76 tarkoitetun yhteisön ulkoisen toimivallan olemassaolo*

## Asianosaisten lausumat

- 56 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 toimivalta 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.
- 57 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. Komission mukaan lentoliikenteen alalla puhtaasti sisäiset toimenpiteet tuskin ovat tehokkaita, kun otetaan huomioon harjoitetun toiminnan kansainvälinen luonne ja se, että sisämarkkinoita ja yhteisön ulkopuolisia markkinoita on mahdoton erottaa sekä taloudellisesti että oikeudellisesti. 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.

- 58 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.
- 59 Riidanalaiset sitoumukset, tarkastellaan niitä sitten yksittäin tai sen vaikutuksen näkökulmasta, jonka ne tuottavat 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.
- 60 Se, että yhteisön toiminta kolmansiin maihin nähden on tarpeellista, johtuu komission mukaan lisäksi perustamissopimuksen kolmannen osan IV osaston määräysten sanamuodosta. 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.
- 61 Komission mukaan yhteisöllä riidanalaisten sitoumusten kattamalla alalla oleva yksinomainen ulkoinen toimivalta estää Belgian kuningaskuntaa tekemästä tällaisia sitoumuksia, vaikka yhteisö ei olisi käyttänytään tätä toimivaltaansa.

- 62 Belgian hallituksen mukaan edellä mainitussa lausunnossa 1/76 tarkoitetun implisiittisen ulkoisen toimivallan myöntäminen yhteisölle riippuu kahden edellytyksen täyttymisestä yhtä aikaa: ensiksikin, että on olemassa sellainen sisäinen toimivalta, joka on tarkoitettu tietyn tavoitteen toteuttamiseen, ja toiseksi, että on välttämätöntä, että yhteisö osallistuu kansainväliseen sitoumukseen tämän tavoitteen toteuttamiseksi. Edellytykset edellä mainitussa lausunnossa 1/76 tarkoitetun ulkoisen toimivallan myöntämiselle yhteisölle eroavat edellä mainitussa ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitetun ulkoisen toimivallan myöntämisen edellytyksistä, koska kyseisen lausunnon mukaan yhteisön on oltava käyttänyt tätä ulkoista toimivaltaansa, jotta toimivalta olisi yksinomaista, kuten yhteisöjen tuomioistuin toteaa edellä mainitussa lausunnossaan 1/94.
- 63 Viimeksi mainitussa lausunnossaan yhteisöjen tuomioistuin on Belgian hallituksen mukaan vielä todennut, että palvelujen alalla jäsenvaltioiden kansalaisia koskeva sijoittautumisvapauden ja palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttaminen ei ole erottamattomasti sidoksissa kolmansien maiden kansalaisille varattuun kohteluun yhteisössä tai yhteisön jäsenvaltioiden kansalaisten kohteluun kolmansissa maissa.
- 64 Lisäksi vaikka yhteisöjen tuomioistuin katsoisi, että niiden taloudellisten vaikutusten vuoksi, joihin komissio vetoaa, olisi välttämätöntä, että yhteisö käyttäisi lausunnossa 1/76 tarkoitettua ulkoista toimivaltaa, Belgian hallitus korostaa, että neuvosto ei tähän päivään mennessä ole ratkaissut kysymystä siitä, onko yhteisön tekemällä sopimuksella merkittäviä etuja olemassa olevaan kahdensiväisiin suhteisiin perustuvaan järjestelmään verrattuna. Sen mukaan ei voida siis katsoa, että tämä ulkoisen toimivallan käyttäminen olisi välttämätöntä.

#### Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

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

- 66 Vaikka neuvosto siis voi käyttää tätä määräystä oikeudellisenä 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.
- 67 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).
- 68 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.
- 69 Tilanne ei ole tällainen käsiteltävänä olevassa tapauksessa.
- 70 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.

- 71 Neuvosto pystyi lisäksi vuonna 1992 antamaan niin sanotun kolmannen lain-säädäntöpaketin, jolla komission mukaan toteutettiin palvelujen vapaaseen tarjoamiseen perustuvat lentoliikenteen sisämarkkinat, ilman että tuolloin olisi tämän toteuttamiseksi pidetty tarpeellisenä 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 lentoliikennettä 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 kahdenvälisen sopimusten järjestelmä pidetään voimassa uuden yhteisöä sitovan sopimuksen tekemiseen saakka (ks. tämän tuomion 19 ja 20 kohta).
- 72 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.

- 73 Tästä seuraa, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa ei ole kyse tilanteesta, jossa sisäistä toimivaltaa voitaisiin tehokkaasti käyttää ainoastaan yhdessä ulkoisen toimivallan kanssa.
- 74 Edellä esitetty huomioon ottaen on todettava, että ajankohtana, jolloin Belgian kuningaskunta sopi vuonna 1995 tehdyistä muutoksista Yhdysvaltojen kanssa, yhteisö ei voinut vedota edellä mainitussa lausunnossa 1/76 tarkoitetun yksinomaisten ulkoisen toimivallan olemassaoloon lentoliikennettä koskevan sopimuksen tekemiseksi Yhdysvaltojen kanssa.
- 75 Näin ollen jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva väite, joka perustuu siihen, että Belgian kuningaskunta olisi loukannut tällaista toimivaltaa, ei ole perusteltu.

*ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitettua yhteisön ulkoisen toimivallan olemassaolo*

#### Asianosaisten lausumat

- 76 Komissio katsoo, että lentoliikenteen vapauttamista koskevalla niin sanotulla kolmannella lainsäädäntöpaketillä yhteisön lainsäätäjät loi kattavan kokonaisuuden yhteisiä sääntöjä, joilla on voitu toteuttaa palvelujen tarjoamisen vapautteen 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 2299/89 ja 95/93 esimerkkeinä toimenpiteistä, joissa määrätään jäsenvaltioiden käyttäytymisestä suhteessa kolmansiin maihin.

- 77 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 neuvottelemine ja niiden tekeminen kuuluvat siis yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Tämän väitteensä tueksi komissio vetoaa erityisesti edellä mainittuun ERTA-tapakukseen sekä edellä mainittuihin lausuntoihin 1/94 ja 2/92.
- 78 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.
- 79 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.

- 80 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.
- 81 Jos yhteisöjen tuomioistuin kuitenkin toteaa, että yhteisön säännöstöä ei voi pitää kattavana, koska — kuten Belgian kuningaskunta väittää — tietyt seikat vielä puuttuvat, ei tälläkään ole kanteen ratkaisemisen kannalta määräävää vaikutusta. Jos oletetaan, että yhteisöllä ei ole yksinomaista toimivaltaa tehdä riidanalaisia sitoumuksia kokonaisuudessaan, Belgian kuningaskunnalla ei ole tätä myöskään, eikä se näin ollen voi missään tapauksessa tehdä näitä sitoumuksia yksin, mistä komissio on sitä arvostellutkin.
- 82 Belgian hallitus katsoo, että yhteisöllä ei ole yksinomaista ulkoista toimivaltaa alalla ja että Belgian kuningaskunta on säilyttänyt toimivallan sopimuksista neuvottelemiseen ja niiden tekemiseen, ja sitä suuremmalla syyllä toimivallan lentoliikennesopimusten liikenneoikeuksien muutoksista neuvottelemiseen ja niiden tekemiseen. Sen mukaan on niin, että nämä oikeudet joko eivät kuulu yhteisön säännösten alaan (kun kysymys on liikenneoikeuksista, joiden osalta määränpäänä tai lähtöpaikkana on yhteisön ulkopuolella oleva paikkakunta) tai ne koskevat paikkakuntia, joihin pääsy on jo vapautettu niin sanotulla kolmannella lainsäädäntöpaketillä luodulla järjestelmällä (kun kysymys on liikenneoikeuksista, joiden osalta suuntana ovat ennen Belgiaa sijaitsevat paikkakunnat yhteisön alueella, koska asetuksen N:o 2408/92 mukaan Belgian kuningaskunnan oikeus päästä näille paikkakunnille oli olemassa jo riippumatta riidanalaisista sitoumuksista).
- 83 Belgian hallitus toteaa lisäksi, että lentoliikenteen vapauttamistoimenpiteitä koskeva niin sanottu kolmas lainsäädäntöpaketti ei selvästikään sääntele lentoliikenteen palveluja, joiden osalta lähtöpaikka on yhteisössä ja määränpää kolmannessa maassa ja päinvastoin. Belgian hallituksen mukaan neuvosto



päinvastoin oli kyseisenä ajankohtana tietoinen ongelmista, joita kolmannen lainsäädäntöpaketin laajentaminen yhteisön ja kolmansien maiden välisiin lentoliikenteen palveluihin aiheuttaisi kansainvälisissä suhteissa, jotka tällä alalla edelleen järjestetään jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kahdenvälisten sopimusten järjestelmällä.

- 84 Belgian hallitus lisää, että asetuksen N:o 2408/92 sanamuodosta itsestään ilmenee, että sitä ei sovelleta kolmansien maiden liikenteenharjoittajiin ja niiden pääsyyn yhteisön sisäisille reiteille eikä yhteisön liikenteenharjoittajien pääsyyn reiteille kolmansiin maihin. Tämä ilmenee sekä asetuksen 1 artiklasta että 3 artiklan 1 kohdasta. Asetus N:o 2408/92 ei siis koske yhteisön liikenteenharjoittajien liikenneoikeuksia kolmansiin maihin, kuten esimerkiksi niitä oikeuksia, jotka Belgian kuningaskunnalle on myönnetty vuoden 1980 sopimukseen vuonna 1995 tehdyillä muutoksilla, aivan kuten se ei koske myöskään liikenneoikeuksia yhteisön ulkopuolella sijaitseville paikkakunnille, joita Yhdysvalloille on myönnetty.
- 85 Tämän vuoksi Belgian hallitus katsoo, että velvoitteet, jotka se omaksui vuoden 1980 sopimuksen nojalla, sellaisena kuin sopimus on muutettuna vuonna 1995, eivät vaikuta yhteisiin sääntöihin, koska ensiksi mainittujen ja viimeksi mainittujen sisällön välillä ei ole ristiriitaa. Tältä osin se kiistää komission argumentaation erityisesti siltä osin kuin se koskee liikenneoikeuksia, lentoliikenteenharjoittajien nimeämistä, lähtö- ja saapumisaikoja, TPJ:iä ja hintoja.
- 86 Belgian hallitus toteaa lopuksi, että komission väitteet taloudellisista vaikutuksista, joita jäsenvaltioiden Yhdysvaltojen kanssa tekemillä kahdenvälisillä sitoumuksilla on lentoliikenteen sisämarkkinoihin, eivät synnytä edellä mainitussa ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitettua yhteisön ulkoista toimivaltaa, eivätkä näin ollen riistä Belgian kuningaskunnalta sen toimivaltaa neuvotella vuoden 1980 sopimuksen muutoksista ja tehdä niitä.

87 Siltä varalta, että yhteisöjen tuomioistuin katsoo, että Belgian kuningaskunnalla ei enää ole tätä toimivaltaa, Belgian hallitus toteaa toissijaisesti, että neuvosto salli Belgian kuningaskunnan säilyttää kahdenväliset suhteensa Yhdysvaltojen kanssa, eli pitää voimassa vuoden 1980 sopimuksen sellaisena kuin se on vuonna 1995 muutettuna. Se vetoaa tältä osin neuvoston 15.3.1993 päivättyihin päätelmiin (ks. tämän tuomion 18 kohta) ja vuoden 1996 yhteiseen kannanottoon (ks. tämän tuomion 20 kohta).

### Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

88 On muistettava, kuten tämän tuomion 65 ja 66 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.

89 Lisäksi neuvosto otti tämän määräyksen oikeudelliseksi perustaksi antaessaan niin sanotun kolmannen lainsäädäntöpakettin lentoliikenteen alalla.

90 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 ulottuvain vaikutuksin ottaa vastuulleen ja panna täytäntöön kolmansien valtioiden kanssa sovitut sitoumukset.

- 91 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.
- 92 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.
- 93 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.
- 94 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.

- 95 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).
- 96 Niinpä jos yhteisö on sisällyttänyt sisäisiin lainsäädäntötoimiinsa kolmansien maiden kansalaisten kohtelua koskevia lausekkeitä 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).
- 97 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).
- 98 Sitä vastoin edellä mainitun lausunnon 1/94 78 ja 79 kohdassa esitetystä päätelystä 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.

- 99 Mikään perustamissopimuksessa ei estä toimielimiä antamissaan yhteisissä säännöissä järjestämästä yhteisiä toimia suhteessa kolmansiin maihin tai määräämästä jäsenvaltioiden määrätynlaisesta käyttäytymisestä ulkosuhteissa (em. lausunto 1/94, 79 kohta).
- 100 Juuri näiden seikkojen valossa on arvioitava, voivatko Belgian kuningaskunnan vuonna 1995 tekemät tai vahvistamat kansainväliset sitoumukset vaikuttaa niihin yhteisiin sääntöihin, joihin komissio vetoaa tämän kanteen yhteydessä.
- 101 On kiistatonta, että riidanalaiset sitoumukset sisältävät viidennen vapauden oikeuksien vaihdon, jonka nojalla Yhdysvaltojen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus kuljettaa matkustajia Belgian 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 tämäläisyyppisten kahdenvälisen sitoumusten yhteisvaikutuksen kautta, vaikuttaa asetukseen N:o 2407/92 ja asetukseen 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.
- 102 Tämä väite on hylättävä.
- 103 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.

104 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 ammentavia liikennelupia.

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

106 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 lain-säädäntöpaketti ei ole luonteeltaan kattava.

107 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.

- 108 Kuten tämän tuomion 98 kohdassa on todettu, tämäntyyppinen tilanne ei kuitenkaan vaikuta annettuihin yhteisiin sääntöihin eikä siis voi perustaa yhteisön ulkoista toimivaltaa.
- 109 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.
- 110 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 veloitetuja hintoja alempia hintoja.
- 111 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 veloitetuja 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.

- 112 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 2409/92 voimaantulon jälkeen Belgian kuningaskunta ei ole enää vuoden 1980 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta yksin voinut tehdä tai pitää voimassa kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskevat kolmansien maiden liikenteenharjoittajien yhteisön sisäisillä reiteillä veloittamia hintoja.
- 113 Tämän tyyppinen sitoumus seuraa vuoden 1980 sopimuksen 12 artiklasta, sellaisena kuin se on vuonna 1995 muutettuna. Belgian kuningaskunta on siis loukannut asetuksen N:o 2409/92 1 artiklan 3 kohdasta aiheutuvaa yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa.
- 114 Edellisessä kohdassa esitettyä toteamusta ei horjuta Belgian hallituksen argumentaatio, jonka mukaan tämä sitoumus, siltä osin kuin siinä otetaan käyttöön vapaa hinnoittelu ja rajoitetaan sopimuspuolten puuttuminen hinnoitteluun määrättyihin poikkeustilanteisiin (saalistushinnat tai syrjivät hinnat, määrävän markkina-aseman väärinkäytön vuoksi kohtuuttoman korkeat tai valtion tuen vuoksi keinotekoiset alhaiset hinnat), ei ole ristiriidassa asetuksen N:o 2409/92 kanssa, joka myös perustuu vapaan hinnoittelun periaatteelle. Belgian kuningaskunnan jäsenyysveloitteiden noudattamatta jättäminen johtuu siitä, että sillä ei ollut oikeutta yksin tehdä tällaista sitoumusta tai pitää sitä voimassa vuoden 1980 sopimuksen uudelleen neuvotteluissa, vaikka sitoumuksen sisältö ei olekaan ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa.
- 115 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.
- 116 Tämän asetuksen vaikutuksesta yhteisö on siis saavuttanut yksinomaisen toimivallan sopia kolmansien maiden kanssa sen alueella käytettäväksi tarjottuihin tai käytettäviin TPJ:iin liittyvistä veloitteista.



- 117 On kiistatonta, että Belgian kuningaskunta ja Yhdysvallat lisäsivät vuonna 1991 vuoden 1980 sopimukseen liitteen III, joka tuli voimaan vuonna 1994 ja joka koski TPJ:iin liittyviä periaatteita, mukaan lukien Belgian kuningaskunnan alueella käytettäväksi tarjottuihin tai käytettäviin TPJ:iin sovellettavat periaatteet. Belgian kuningaskunta piti tämän liitteen voimassa vuoden 1980 sopimuksen vuonna 1995 tapahtuneessa uudelleen neuvottelussa. Näin menetellessään tämä jäsenvaltio on loukannut asetuksesta N:o 2299/89 aiheutuvaa yhteisön yksinomaista toimivaltaa.
- 118 Belgian hallituksen toissijaisesta väitteestä, jonka mukaan neuvosto salli Belgian kuningaskunnan pitää voimassa vuoden 1980 sopimuksen, sellaisena kuin se on vuonna 1995 muutettuna, on riittävää todeta — ilman että on tarpeen lausua siitä, ovatko neuvoston 15.3.1993 päivätyt päätelmät ja vuoden 1996 yhteinen kannanotto merkityksellisiä yhteisön oikeuden sääntöjen objektiivisen ulottuvuuden määrittelemisen kannalta — että ei voida missään tapauksessa katsoa, että näillä asiakirjoilla olisi sallittu Belgian kuningaskunnan loukata asetuksiin N:o 2409/92 ja N:o 2299/89 perustuvaa yhteisön ulkoista toimivaltaa.
- 119 Tästä seuraa, että tämä väite on hylättävä.
- 120 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.
- 121 Kuitenkin, kuten julkisasiamies on oikein todennut ratkaisuehdotuksensa 107 kohdassa, komissio ei ole pystynyt osoittamaan, että vuoden 1980 sopi-

mukseen sisältyvää reilua kilpailua koskevaa 11 artiklaa, sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 1995, sovelletaan yhtä lailla lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen, kuten komissio väittää.

- 122 Tässä lausekkeessa määrätään vain, että ”kummankin sopimuspuolen tulee antaa molempien osapuolten nimetyille lentoliikenneyrityksille mahdollisuus reiluun ja tasapuoliseen kilpailuun tämän [vuoden 1980] sopimuksen kattamien kansainvälisen lentoliikenteen palvelujen tarjoamisessa”. Sellaisen relevantin selvityksen puuttuessa, joita selkeästi ilmeni sopimuspuolten tahto, tällaisen lausekkeen yleisestä muotoilusta ei ole mahdollista johtaa Belgian kuningaskunnan hyväksymää sitoumusta lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseen. Komissio on väitteensä tueksi vedonnut vain Yhdysvaltojen hallintoviranomaisten raporttiin, jonka mukaan tämännäytteiset lausekkeet tavallisesti kattavat myös lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen.
- 123 Tästä seuraa, että tähän perustuva jäsenyysoikeuksien noudattamatta jättämisestä koskeva väite Belgian kuningaskuntaa vastaan ei ole perusteltu.
- 124 Perustamissopimuksen 5 artiklassa jäsenvaltiot veloitetaan helpottamaan yhteisön päämäärän toteuttamista ja pidättymään kaikista toimenpiteistä, jotka ovat omiaan vaarantamaan perustamissopimuksen tavoitteiden saavuttamista.
- 125 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).

- 126 Edellä esitetyistä seikoista johtuu, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 5 artiklan eikä asetusten N:o 2409/92 ja N:o 2299/89 mukaisia velvoitteitaan, koska se on tehnyt tai pitänyt voimassa vuoden 1980 sopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta kansainvälisiä sitoumuksia, jotka koskevat Yhdysvaltojen nimeämien lentoliikenteen harjoittajien kuljetusmaksuja yhteisön sisäisillä reiteillä sekä Belgian alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä.

**Perustamissopimuksen 52 artiklan rikkomisesta johtuva jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen**

*Asianosaisten lausumat*

- 127 Komissio katsoo, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke on perustamissopimuksen 52 artiklan vastainen, koska Belgian kuningaskunta ei myönnä muiden jäsenvaltioiden kansalaisille eikä erityisesti muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyille ja Belgian kuningaskuntaan sijoittautuneille yhtiöille ja yrityksille Belgian kansalaisille varattua kohtelua.
- 128 Belgian hallitus väittää, että lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskeva lauseke ei kuulu perustamissopimuksen 52 artiklan soveltamisalaan. Koska tässä lausekkeessa asetetaan edellytykset kolmansissa maissa sijaitseviin paikkakuntiin suuntautuvien liikenneoikeuksien käytölle, tämä lauseke ei liity sijoittautumisvapauteen, vaan lentoliikenteen harjoittajien oikeuteen tarjota palveluja kolmansille maille.

- 129 Lisäksi Belgian kuningaskunnan nimeämän lentoyhtiön epääminen tämän lausekkeen nojalla olisi Yhdysvaltojen suorittama.
- 130 Siltä varalta, että yhteisöjen tuomioistuin katsoo, että kyseinen lauseke on perustamissopimuksen 52 artiklan vastainen, Belgian hallitus toteaa toissijaisesti, että Belgian kuningaskunta ehdotti vuonna 1995 Yhdysvalloille tämän lausekkeen muuttamista siten, että tältä valtiolta olisi otettu pois mahdollisuus hylätä sellaisen yhteisön lentoyhtiön nimeäminen, joka ei ole belgialainen. Vaikka Yhdysvallat ei hyväksynyt tätä ehdotusta, Belgian kuningaskunta toteutti kaikki kohtuudella toteutettavissa olevat toimenpiteet sen estämiseksi, että lauseke olisi edellä mainitulla tavalla ristiriidassa perustamissopimuksen 52 artiklan kanssa.

*Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta*

- 131 Siltä osin kuin kysymys on perustamissopimuksen 52 artiklan soveltamisesta käsiteltävänä olevassa tapauksessa on huomattava, että tätä määräystä, jota Belgian kuningaskunnan väitetään rikkoneen, sovelletaan lentoliikenteen alalla.
- 132 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.
- 133 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 tarkoitettulla tavalla sijoittautuneita yhtiöitä, vaikka niiden toimialana tässä jäsenvaltiossa olisikin kolmansiiin maihin suuntautuvat palvelut.

- 134 Siltä osin kuin kysymys on siitä, onko Belgian kuningaskunta rikkonut perustamissopimuksen 52 artiklaa, on muistettava, että tämän artiklan sanamuodon mukaan sijoittautumisvapautteen 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.
- 135 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.
- 136 Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että kansallisen kohtelun periaate velvoittaa kolmannen maan kanssa kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi 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).
- 137 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa lentoyhtiöiden omistusta ja valvontaa koskevan lausekkeen perusteella erityisesti Yhdysvallat voi peruuttaa sellaisen len-

toyhtiön toimiluvan tai teknisen luvan, joka on Belgian kuningaskunnan nimeämä mutta joka ei ole tämän jäsenvaltion tai Belgian kansalaisten olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma, tai keskeyttää tällaisen luvan soveltamisen tai rajoittaa sitä.

- 138 Ei ole epäilystäkään siitä, etteikö tämä lauseke voisi vaikuttaa niihin Belgian kuningaskuntaan sijoittautuneisiin lentoyhtiöihin, jotka ovat joko jonkin muun jäsenvaltion kuin Belgian kuningaskunnan tai tällaisen jäsenvaltion kansalaisten olennaisesti omistamia ja tehokkaasti valvomia (jäljempänä yhteisön lentoyhtiöt).
- 139 Tämän lausekkeen muotoilusta sitä vastoin seuraa, että Yhdysvalloilla on lähtökohtaisesti velvollisuus myöntää asianmukaiset toimiluvat ja vaaditut tekniset luvat lentoyhtiöille, jotka ovat Belgian kuningaskunnan tai sen kansalaisten olennaisesti omistamia ja tehokkaasti valvomia (jäljempänä belgialaiset lentoyhtiöt).
- 140 Edellä esitetystä seuraa, että yhteisön lentoyhtiöt voidaan aina jättää osattomiksi Belgian kuningaskunnan ja Yhdysvaltojen välisen lentoliikennesopimuksen eduista, kun nämä edut sitä vastoin saavat belgialaiset lentoyhtiöt. Yhteisön lentoyhtiöt kärsivät tämän vuoksi syrjinnästä, joka estää niitä saamasta kansallista kohtelua siinä jäsenvaltiossa, johon ne ovat sijoittautuneet, eli Belgian kuningaskunnassa.
- 141 Toisin kuin Belgian kuningaskunta väittää, tämän syrjinnän välittömänä syynä ei ole Yhdysvaltojen mahdollinen menettely vaan lentoyhtiöiden omistusta ja val-

vontaa koskeva lauseke, jossa nimenomaan tunnustetaan Yhdysvalloille oikeus menetellä tällä tavoin.

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

143 Niin kannatettava kuin Belgian kuningaskunnan vuonna 1995 tekemä yritys tämän lausekkeen saattamiseksi yhdenmukaiseksi perustamissopimuksen 52 artiklan kanssa olikin, se ei kuitenkaan selvästikään horjuta edellisessä kohdassa esitettyä toteamusta.

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

145 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen on todettava, että Belgian kuningaskunta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 5 ja 52 artiklan eikä asetusten N:o 2409/92 ja N:o 2299/89 mukaisia velvoitteitaan, koska se on tehnyt tai pitänyt voimassa vuoden 1980 sopimuksen uudelleen neuvottelusta huolimatta Yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia

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

- jotka koskevat Belgian alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä TPJ:iä
  
- joissa tunnustetaan Yhdysvalloille oikeus peruuttaa liikenneoikeuksia, keskeyttää niiden soveltaminen tai rajoittaa niitä tapauksissa, joissa Belgian kuningaskunnan nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole Belgian kuningaskunnan tai Belgian kansalaisten omistuksessa.

## Oikeudenkäyntikulut

<sup>146</sup> Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Komissio on vaatinut Belgian kuningaskunnan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut, ja koska tämä on pääosin hävinnyt asian, se on veloitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

<sup>147</sup> Työjärjestyksen 69 artiklan 4 kohdan mukaisesti Alankomaiden kuningaskunnan on vastattava omista oikeudenkäyntikuluistaan.



Näillä perusteilla

## YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

- 1) Belgian 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 Belgian kuningaskunnan ja Amerikan yhdysvaltojen välisen 23.10.1980 tehdyn lentoliikennesopimuksen uudelleen neuvottelemisesta huolimatta Amerikan yhdysvaltojen kanssa kansainvälisiä sitoumuksia

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

— jotka koskevat Belgian alueella käytettäväksi tarjottuja tai käytettäviä tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä

— joissa tunnustetaan Amerikan yhdysvalloille oikeus peruuttaa liikenneoikeuksia, keskeyttää niiden soveltaminen tai rajoittaa niitä tapauksissa, joissa Belgian kuningaskunnan nimeämät lentoliikenteen harjoittajat eivät ole Belgian kuningaskunnan tai Belgian kansalaisten omistuksessa.

- 2) Kanne hylätään muilta osin.
- 3) Belgian kuningaskunta veloitetaan 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