

SENTENZA DELLA CORTE
5 novembre 2002 *

Nella causa C-472/98,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. F. Benyon, in
qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Granducato di Lussemburgo, rappresentato dal sig. P. Steinmetz, in qualità di
agente,

convenuto,

* Lingua processuale: il francese.

sostenuto da

Regno dei Paesi Bassi, rappresentato dal sig. M.A. Fierstra e dalla sig.ra J. van Bakel, in qualità di agenti,

interveniante,

avente ad oggetto il ricorso diretto a far dichiarare:

- in via principale, che il Granducato di Lussemburgo, avendo negoziato, siglato e concluso nel 1995, a livello individuale, un accordo detto di «open sky» con gli Stati Uniti d'America nell'ambito del trasporto aereo, è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza del Trattato CE, e segnatamente degli artt. 5 (divenuto art. 10 CE) e 52 (divenuto, in seguito a modifica, art. 43 CE) del medesimo, nonché del diritto derivato emanato sulla base del suddetto Trattato, e segnatamente dei regolamenti (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2407, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1), 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8), 23 luglio 1992, n. 2409, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci (GU L 240, pag. 15), 24 luglio 1989, n. 2299, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione (GU L 220, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 29 ottobre 1993, n. 3089 (GU L 278, pag. 1), e 18 gennaio 1993, n. 95, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14, pag. 1), e,

— in subordine, e per una parte della domanda principale, se e in quanto si possa ritenere che l'accordo del 1995 non modifichi radicalmente e non sostituisca pertanto gli accordi conclusi in precedenza, che il Granducato di Lussemburgo, non avendo abrogato, nei detti accordi, le disposizioni incompatibili con il Trattato, e segnatamente con l'art. 52 di quest'ultimo, nonché con il diritto derivato, o non avendo adottato a tal fine tutti i possibili provvedimenti giuridici, è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti, in forza dell'art. 5 del Trattato nonché in forza del diritto derivato,

LA CORTE,

composta dal sig. J.-P. Puissechet, presidente della Sesta Sezione, facente funzione di presidente, dal sig. R. Schintgen, presidente di sezione, dai sigg. C. Gulmann, D.A.O. Edward, A. La Pergola, P. Jann e V. Skouris (relatore), dalle sig.re F. Macken e N. Colneric, dai sigg. S. von Bahr e J.N. Cunha Rodrigues, giudici,

avvocato generale: sig. A. Tizzano

cancelliere: sig. H. von Holstein, cancelliere aggiunto, e sig.ra D. Louterman-Hubeau, capodivisione

vista la relazione d'udienza,

sentite le difese orali svolte dalle parti all'udienza dell'8 maggio 2001, nel corso della quale la Commissione è stata rappresentata dal sig. F. Benyon, il

Granducato di Lussemburgo dal sig. N. Mackel, in qualità di agente, e il Regno dei Paesi Bassi dalle sig.re J. van Bakel e H.G. Sevenster e dal sig. J. van Haersolte, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 31 gennaio 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo, depositato presso la cancelleria della Corte il 18 dicembre 1998, la Commissione delle Comunità europee ha presentato, a norma dell'art. 169 del Trattato CE (divenuto art. 226 CE), un ricorso diretto a far dichiarare:

- in via principale, che il Granducato di Lussemburgo, avendo negoziato, siglato e concluso nel 1995, a livello individuale, un accordo detto di «open sky» (cielo aperto) con gli Stati Uniti d'America nell'ambito del trasporto aereo, è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza del Trattato CE, e segnatamente degli artt. 5 (divenuto art. 10 CE) e 52 (divenuto, in seguito a modifica, art. 43 CE) del medesimo, nonché del diritto derivato emanato sulla base del suddetto Trattato, e segnatamente dei regolamenti (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2407, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei (GU L 240, pag. 1), 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8), 23 luglio 1992, n. 2409, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci (GU L 240, pag. 15), 24 luglio 1989, n. 2299, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione (GU L 220,

pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 29 ottobre 1993, n. 3089 (GU L 278, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 2299/89») e 18 gennaio 1993, n. 95, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14, pag. 1), e,

— in subordine, e per una parte della domanda principale, se e in quanto si possa ritenere che l'accordo del 1995 non modifichi radicalmente e non sostituisca pertanto gli accordi conclusi in precedenza, che il Granducato di Lussemburgo, non avendo abrogato, nei detti accordi, le disposizioni incompatibili con il Trattato, e segnatamente con l'art. 52 di quest'ultimo, nonché con il diritto derivato, o non avendo adottato a tal fine tutti i possibili provvedimenti giuridici, è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'art. 5 del Trattato nonché in forza del diritto derivato.

2 Con ordinanza del presidente della Corte 8 luglio 1999 è stato autorizzato l'intervento del Regno dei Paesi Bassi a sostegno delle conclusioni del Granducato di Lussemburgo.

Contesto normativo

3 L'art. 84, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 80, n. 1, CE) prevede che le disposizioni del titolo IV, relativo ai trasporti, della terza parte del Trattato si applichino esclusivamente ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili. Il n. 2 di detto articolo recita:

«Il Consiglio, con deliberazione a maggioranza qualificata, potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea.

Le disposizioni di procedura di cui all'articolo 75, paragrafi 1 e 3, sono applicabili».

- 4 Sulla base di quest'ultima disposizione e al fine di attuare gradualmente il mercato interno del trasporto aereo, il Consiglio ha adottato nel 1987, nel 1990 e nel 1992 tre «pacchetti» normativi diretti a garantire, da un lato, la libera prestazione dei servizi di trasporto aereo e, dall'altro, l'applicazione in tale settore delle norme comunitarie in materia di concorrenza.

- 5 La disciplina adottata nel 1992, detta «terzo pacchetto», include i regolamenti nn. 2407/92, 2408/92 e 2409/92.

- 6 In base al suo art. 1, il regolamento n. 2407/92 riguarda i requisiti per il rilascio e il mantenimento da parte degli Stati membri delle licenze d'esercizio dei vettori aerei stabiliti nella Comunità. A tale proposito, dall'art. 3, n. 3, del suddetto regolamento emerge che le imprese stabilite nella Comunità sono autorizzate ad effettuare a titolo oneroso trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci solo qualora abbiano ottenuto la licenza d'esercizio appropriata. Conformemente all'art. 4, nn. 1 e 2, del suddetto regolamento, uno Stato membro può rilasciare tale licenza esclusivamente a imprese che abbiano il principale centro di attività e, se esiste, la propria sede sociale in tale Stato membro e, fatti salvi gli accordi e le convenzioni di cui la Comunità è parte contraente, che siano di proprietà, attraverso una partecipazione di maggioranza, ed effettivamente controllate da Stati membri e/o da cittadini degli Stati membri.

- 7 Il regolamento n. 2408/92 riguarda, come indica il suo titolo, l'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie. In base alla definizione fornita dall'art. 2, lett. b), di tale regolamento, un vettore aereo comunitario è un vettore aereo in possesso di una licenza d'esercizio valida rilasciata in conformità al regolamento n. 2407/92. L'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2408/92 dispone che lo

(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette (permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità. Ai sensi del n. 2 del suddetto articolo gli Stati membri peraltro, sino al 1° aprile 1997, possono prevedere un'eccezione a tale norma per quanto riguarda l'esercizio dei diritti di cabotaggio.

8 Gli artt. 4-7 del regolamento n. 2408/92 disciplinano in particolare la possibilità per gli Stati membri di imporre oneri di servizio pubblico su determinate rotte. L'art. 8 di tale regolamento consente agli Stati membri di disciplinare, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale. Infine, l'art. 9 del suddetto regolamento riconosce allo Stato membro responsabile, qualora sussistano gravi problemi di congestione e/o di carattere ambientale, la possibilità di imporre condizioni, di limitare o di negare l'esercizio dei diritti di traffico, segnatamente quando altri modi di trasporto possono fornire un servizio di livello soddisfacente.

9 Ai sensi del suo art. 1, n. 1, il regolamento n. 2409/92 definisce i criteri e le procedure da seguire per la fissazione delle tariffe passeggeri e merci per i servizi aerei relativi a trasporti effettuati interamente all'interno della Comunità economica europea.

10 I nn. 2 e 3 di tale articolo recitano come segue:

«2. Fatto salvo il paragrafo 3, il presente regolamento non si applica:

a) alle tariffe aeree passeggeri e merci dei vettori aerei non comunitari;

b) alle tariffe aeree passeggeri e merci fissate nel quadro di un onere di servizio pubblico conformemente al regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, relativo all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

3. Solo i vettori aerei comunitari sono autorizzati a introdurre nuovi prodotti o tariffe ridotte rispetto a quelle esistenti per prodotti identici».

11 Oltre ai regolamenti nn. 2407/92, 2408/92 e 2409/92, emanati nel 1992, il legislatore comunitario ha adottato altri atti nell'ambito del trasporto aereo. Si tratta in particolare dei regolamenti nn. 2299/89 e 95/93.

12 Conformemente al suo art. 1, il regolamento n. 2299/89 si applica ai sistemi telematici di prenotazione («Computerised reservation system», in prosieguo: i «CRS»), che includono servizi di trasporto aereo, qualora siano offerti in uso e/o utilizzati sul territorio della Comunità indipendentemente dallo status o dalla nazionalità del venditore del sistema, dalla fonte delle informazioni utilizzate o dall'ubicazione della relativa unità centrale di elaborazione dati e dall'ubicazione geografica degli aeroporti tra i quali viene effettuato il trasporto aereo.

13 Tuttavia, l'art. 7, nn. 1 e 2, del suddetto regolamento dispone:

«1. Gli obblighi del venditore del sistema ai sensi dell'articolo 3 e degli articoli da 4 a 6 non si applicano al vettore associato di un paese terzo qualora il suo CRS

fuori del territorio della Comunità non offra ai vettori aerei comunitari un trattamento equivalente a quello previsto dal presente regolamento e dal regolamento (CEE) n. 83/91 della Commissione.

2. Gli obblighi dei vettori associati o aderenti a norma degli articoli 3 bis, 4 e 8 non si applicano al CRS controllato da uno o più vettori aerei di uno o più paesi terzi qualora al o ai vettori associati o aderenti non sia accordato, fuori del territorio della Comunità, un trattamento equivalente a quello previsto dal presente regolamento e dal regolamento (CEE) n. 83/91 della Commissione».

¹⁴ Infine, è pacifico che il regolamento n. 95/93 si applica anche ai vettori aerei di paesi terzi. Tuttavia, l'art. 12 dispone:

«1. Qualora risulti che, nell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti, un paese terzo:

a) non riserva ai vettori aerei comunitari un trattamento analogo a quello concesso dagli Stati membri della Comunità ai vettori aerei di tale paese,

o

b) non concede ai vettori aerei comunitari de facto un trattamento nazionale,

o

c) concede ai vettori aerei di altri paesi terzi un trattamento più favorevole di quello riservato ai vettori aerei comunitari,

gli opportuni provvedimenti possono essere presi per porre rimedio alla situazione relativa all'aeroporto o agli aeroporti interessato(i), compresa la sospensione, totale o parziale, degli obblighi del presente regolamento nei confronti di un vettore aereo di tale paese terzo, in conformità del diritto comunitario.

2. Gli Stati membri segnalano alla Commissione le difficoltà gravi incontrate, de jure o de facto, dai vettori aerei comunitari nell'assegnazione di bande orarie in aeroporti di paesi terzi».

Fatti della controversia

Le iniziative della Commissione ai fini della conclusione, da parte della Comunità, di accordi internazionali in materia di trasporto aereo

- 15 Verso la fine della seconda guerra mondiale, o dopo quest'ultima, diversi Stati, che in seguito sono divenuti membri della Comunità, hanno concluso con gli Stati Uniti d'America accordi bilaterali nell'ambito del trasporto aereo. Il Granducato di Lussemburgo invece ha concluso un simile accordo negli anni '80, quando già era membro della Comunità.
- 16 Nell'intento di sostituire questo insieme di convenzioni bilaterali con un accordo unico concluso dalla Comunità con gli Stati Uniti d'America, la Commissione, dall'inizio degli anni '90, ha tentato a più riprese di ottenere dal Consiglio un'autorizzazione a negoziare con le autorità statunitensi un siffatto accordo in materia di trasporto aereo.
- 17 Pertanto, il 23 febbraio 1990 essa ha presentato al Consiglio una prima richiesta in tal senso, sotto forma di una proposta di decisione del Consiglio relativa ad una procedura di consultazione e di autorizzazione per accordi sulle relazioni commerciali nel settore della navigazione aerea tra Stati membri e paesi terzi. Il 23 ottobre 1992 ha sottoposto una seconda proposta di decisione, leggermente modificata (GU 1993, C 216, pag. 15). Tali due proposte erano fondate sull'art. 113 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 133 CE) poiché la Commissione riteneva che la conclusione di accordi internazionali in materia di trasporto aereo rientrasse nell'ambito della politica commerciale della Comunità.

18 Il Consiglio non ha dato alcun seguito a tali iniziative della Commissione e ha delineato la propria posizione nelle sue conclusioni del 15 marzo 1993, là dove affermava:

— che l'art. 84, n. 2, del Trattato costituiva la base giuridica appropriata per lo sviluppo di una politica estera nel settore dell'aviazione;

— che gli Stati membri conservavano integralmente la loro competenza con riferimento alle relazioni con i paesi terzi nel settore dell'aviazione, con riserva delle misure già adottate o che sarebbero state adottate dal Consiglio in materia. Al riguardo, esso ha anche sottolineato che, nel corso dei negoziati bilaterali, gli Stati membri interessati avrebbero dovuto tenere conto degli obblighi imposti dal diritto comunitario e avrebbero dovuto tenersi informati sugli interessi degli altri Stati membri;

— che negoziati a livello comunitario con paesi terzi avrebbero potuto essere condotti solo qualora il Consiglio avesse giudicato un tale approccio conforme all'interesse comune, in quanto suscettibile di far conseguire un risultato migliore per l'insieme degli Stati membri rispetto a quello prodotto dal tradizionale sistema di accordi bilaterali.

19 Nell'aprile 1995 la Commissione ha sollevato nuovamente la questione, raccomandando al Consiglio l'adozione di una decisione che la autorizzasse a negoziare con gli Stati Uniti d'America un accordo in materia di trasporto aereo. In seguito a tale nuova richiesta, il Consiglio ha conferito alla Commissione, nel giugno 1996, un mandato ristretto per negoziare con gli Stati Uniti, in collaborazione con un comitato designato ad hoc dallo stesso, i seguenti elementi: norme in materia di concorrenza; proprietà e controllo dei vettori aerei;

CRS; «code-sharing» (condivisione dei codici di volo); risoluzione dei conflitti; leasing; clausole sull'ambiente; misure transitorie. In caso di eventuale richiesta degli Stati Uniti in tal senso, la Commissione era autorizzata ad estendere i negoziati agli aiuti di Stato e ad altre misure volte ad evitare il fallimento dei vettori aerei; all'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti; all'idoneità economica e tecnica dei vettori aerei; alle clausole in materia di sicurezza; alle clausole di salvaguardia; a qualsiasi altra questione relativa alla regolamentazione del settore. Veniva per contro espressamente precisato che il mandato non copriva i negoziati relativi all'accesso al mercato (ivi compresi il «code-sharing» e il leasing, in quanto riferentisi ai diritti di traffico), alla capacità, alla designazione dei vettori aerei e alle tariffe.

- 20 Alcune dichiarazioni delle due istituzioni interessate venivano allegare al processo verbale della seduta del Consiglio durante la quale era stato conferito alla Commissione il summenzionato mandato negoziale. In una di tali dichiarazioni, formulata congiuntamente dalle due istituzioni (in prosieguo: la «dichiarazione comune del 1996»), si affermava che, per assicurare la continuità delle relazioni Stati membri/Stati Uniti d'America durante i negoziati comunitari e per poter disporre di una valida alternativa in caso di fallimento di tali negoziati, il vigente sistema di convenzioni bilaterali sarebbe stato mantenuto e sarebbe restato in vigore fino alla conclusione di un nuovo accordo diretto a vincolare la Comunità. In un'autonoma dichiarazione, la Commissione affermava di ritenere acquisita la competenza comunitaria in merito ai diritti di traffico aereo.
- 21 Finora non è stato concluso alcun accordo con gli Stati Uniti d'America in seguito al conferimento del mandato negoziale del 1996 alla Commissione.
- 22 Dal fascicolo emerge che la Comunità ha per contro concluso nel 1992 un accordo con il Regno di Norvegia e con il Regno di Svezia nel settore dell'aviazione civile, approvato con la decisione del Consiglio 22 giugno 1992, 92/384/CEE (GU L 200, pag. 20), che ha raggiunto in materia un'intesa di

massima con la Confederazione svizzera e che, al momento dell'introduzione del presente ricorso, stava negoziando con dodici paesi europei un accordo relativo alla creazione di uno «spazio aereo comune europeo».

L'accordo bilaterale in materia di trasporto aereo concluso tra il Granducato di Lussemburgo e gli Stati Uniti d'America

- 23 Come è stato sottolineato al punto 15 della presente sentenza, il caso del Granducato di Lussemburgo ha per molto tempo presentato una particolarità rispetto a quello di altri Stati membri in quanto, fino al 1986, in mancanza di accordo bilaterale, i vettori aerei stabiliti nel Granducato di Lussemburgo dovevano operare verso gli Stati Uniti d'America sulla base di permessi amministrativi revocabili ad nutum. I vettori americani, da parte loro, non si interessavano al mercato lussemburghese, per cui non si poneva la questione della concessione di autorizzazioni a titolo di reciprocità da parte delle autorità lussemburghesi.
- 24 Il 19 agosto 1986, è stato concluso tra il Granducato di Lussemburgo e gli Stati Uniti d'America un accordo bilaterale in materia di trasporto aereo, detto «accordo di tipo "Bermuda"» (in prosieguo: l'«accordo del 1986»).
- 25 Dal fascicolo emerge che, nel 1992, gli Stati Uniti d'America hanno deciso di proporre a vari Stati europei la conclusione, con gli stessi, di un accordo bilaterale detto di «open sky». Un accordo di questo tipo doveva, da un lato, facilitare le alleanze tra i vettori statunitensi e quelli europei e, dall'altro, rispettare vari criteri definiti dal governo statunitense quali il libero accesso a tutte le rotte, la concessione di diritti illimitati di rotta e di traffico, la fissazione dei prezzi in base a un sistema detto di «duplice approvazione» per le rotte aeree tra le parti contraenti, la possibilità i «code-sharing» ecc.

- 26 Nel corso del 1993 e del 1994, gli Stati Uniti d'America hanno intensificato i loro sforzi per concludere accordi bilaterali in materia di trasporto aereo, secondo la politica detta di «open sky», con il maggior numero possibile di Stati europei.
- 27 In una lettera del 17 novembre 1994, inviata agli Stati membri, la Commissione ha attirato l'attenzione di questi ultimi sugli effetti negativi che tali accordi bilaterali potevano comportare per la Comunità e ha preso posizione dichiarando che questo tipo di accordo poteva incidere sulla disciplina interna di quest'ultima. Ha aggiunto che la negoziazione di tali accordi poteva essere condotta in modo efficace e giuridicamente valido solo a livello comunitario.
- 28 Nel corso di negoziati condotti il 9 e 10 marzo 1995, alcuni rappresentanti dei governi lussemburghese e americano hanno raggiunto un accordo sulla modifica dell'accordo del 1986. Tale accordo è stato confermato il 6 giugno 1993 in forma di scambio di lettere.
- 29 Pertanto, nel 1995, sono state apportate le seguenti modifiche all'accordo del 1986 (in prosieguo: le «modifiche apportate nel 1995»). Nel corpo del testo di tale accordo sono stati modificati gli artt. 1 (definizioni), 3 (designazione e autorizzazione), 4 (revoca dell'autorizzazione), 7 (sicurezza), 8 (possibilità commerciali), 9 (dazi doganali e tasse), 10 (canoni d'uso), 11 (concorrenza leale), 12 (fissazione dei prezzi), 14 (risoluzione dei conflitti) e 16 (accordo multilaterale) ed è stato aggiunto un art. 12 bis, in materia di servizi intermodali, al fine di rendere il detto accordo conforme al modello statunitense di accordo detto di «open sky». Allo stesso scopo, l'allegato dell'accordo del 1986 è stato sostituito dagli allegati I, II, III. Gli allegati I e II contengono gli elenchi delle rotte e le possibilità di esercizio. L'allegato III riguarda i principi relativi ai CRS.

- 30 L'art. 3 dell'accordo del 1986 subordina la concessione, da parte di ciascun contraente, delle licenze di esercizio appropriate e delle richieste autorizzazioni tecniche a compagnie aeree designate dall'altra parte alla condizione che «una quota rilevante della proprietà e il controllo effettivo di detta compagnia aerea facciano capo alla parte che la designa, a cittadini di tale parte (...) o a entrambi» (in prosieguo: la «clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree»). Secondo l'art. 4 di detto accordo, tali licenze e autorizzazioni possono essere revocate, sospese o limitate qualora il summenzionato presupposto non venga soddisfatto.

Fase precontenziosa

- 31 Avendo appreso che i negoziati diretti a modificare l'accordo del 1986 avevano avuto esito positivo, il 2 giugno 1995 la Commissione ha inviato al governo lussemburghese una lettera di diffida in cui affermava essenzialmente che, poiché la normativa comunitaria in materia di trasporto aereo aveva stabilito un sistema completo di norme diretto a instaurare un mercato interno in tale settore, gli Stati membri non disponevano più della competenza per concludere accordi bilaterali come quello che il Granducato di Lussemburgo aveva appena negoziato con gli Stati Uniti d'America. Inoltre, tale accordo, a suo avviso, sarebbe stato contrario al diritto comunitario primario e derivato.
- 32 Dato che il governo lussemburghese, nella sua risposta del 20 ottobre 1995, aveva contestato l'analisi della Commissione, quest'ultima ha inviato al Granducato di Lussemburgo, il 16 marzo 1998, un parere motivato in cui concludeva che gli impegni bilaterali derivanti dalle modifiche apportate nel 1995 all'accordo del 1986 costituivano un'infrazione del diritto comunitario e invitava tale Stato membro a conformarsi al suddetto parere motivato entro due mesi a far data dalla sua notifica.

- 33 Poiché la risposta del governo lussemburghese, datata 20 agosto 1998, veniva ritenuta insoddisfacente dalla Commissione, quest'ultima ha proposto il ricorso di cui trattasi.

Sulla ricevibilità

- 34 Secondo il governo lussemburghese, la presentazione del ricorso di cui trattasi costituisce uno sviamento di procedura perché la Commissione tenterebbe, in questo modo, di ottenere una competenza comunitaria che essa non è in grado di far riconoscere per vie politiche a livello di Consiglio e che dovrebbe poter ottenere solo agendo contro quest'ultima istituzione. Infatti, la Commissione avrebbe dovuto agire contro il Consiglio per l'eventuale inerzia di quest'ultimo nell'accordarle un mandato per negoziare a nome della Comunità un accordo di trasporto aereo con gli Stati Uniti o per la decisione, eventualmente illegittima, dello stesso di non occuparsi degli accordi di trasporto aereo conclusi dagli Stati membri con gli Stati Uniti d'America.

- 35 A tale proposito si deve osservare che il suddetto ricorso è diretto a far dichiarare che il Granducato di Lussemburgo è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza del diritto comunitario avendo concluso un accordo bilaterale con gli Stati Uniti d'America in materia di trasporto aereo.

- 36 Presentando il suddetto ricorso per inadempimento conformemente all'art. 169 del Trattato, la Commissione ha effettuato una giusta applicazione delle norme del Trattato stesso, poiché ha scelto il ricorso specificamente previsto da quest'ultimo per il caso in cui essa ritenga che uno Stato membro sia venuto meno ad uno degli obblighi ad esso incombenti in forza del diritto comunitario.

- 37 Per quanto riguarda l'argomento del governo lussemburghese relativo ai motivi per i quali la Commissione avrebbe deciso di introdurre il ricorso in oggetto anziché agire contro il Consiglio, si deve rammentare che la Commissione, nel suo ruolo di custode del Trattato, è la sola competente a decidere se sia opportuno iniziare un procedimento per la dichiarazione di un inadempimento e per quale comportamento od omissione imputabile allo Stato membro in questione tale procedimento debba essere intrapreso (sentenza 11 agosto 1995, causa C-431/92, Commissione /Germania, Racc. pag. I-2189, punto 22).
- 38 Di conseguenza, questa eccezione deve essere respinta.

Sulla necessità di pronunciarsi sull'esistenza di un nuovo accordo in seguito alle modifiche apportate nel 1995

- 39 La formulazione della domanda principale e della domanda in subordine della Commissione evidenzia che, a detta di quest'ultima, l'esame del merito di una delle due domande presuppone necessariamente una pronuncia della Corte su una questione preliminare, cioè se le modifiche apportate nel 1995 abbiano avuto l'effetto di trasformare l'accordo preesistente del 1986 in un nuovo accordo detto di «open sky», nel quale si inserirebbero le disposizioni dell'accordo del 1986 come successivamente modificate. Se si è realmente prodotto un tale effetto, la Corte, secondo la Commissione, dovrebbe soltanto statuire sulla domanda principale e valutare la compatibilità del nuovo accordo con le disposizioni comunitarie pertinenti in vigore nel 1995. In caso contrario, non ci sarebbe motivo di deliberare sulla domanda principale e la Corte dovrebbe allora statuire sulla domanda in subordine e valutare la compatibilità delle disposizioni figuranti nell'accordo del 1986 alla luce, in particolare, dell'art. 5 del Trattato.

40 Il governo lussemburghese contesta che le modifiche apportate all'accordo del 1986 nel 1995 siano costitutive di un nuovo accordo e fa valere che tali modifiche non hanno instaurato un nuovo rapporto tra il Granducato di Lussemburgo e gli Stati Uniti d'America. A suo parere, fatte salve precisazioni a livello redazionale, tali modifiche riguardano sostanzialmente solo i diritti di traffico. L'accordo del 1986 avrebbe presentato, già prima del 1995, tutti gli elementi essenziali di un accordo detto «open sky», fatta eccezione per il fatto che i diritti di traffico riconosciuti al Granducato di Lussemburgo restavano limitati. Pertanto, l'adozione del «terzo pacchetto di misure» di liberalizzazione del trasporto aereo non inciderebbe sui diritti e sugli obblighi risultanti dall'accordo del 1986, come modificato nel 1995, poiché il detto accordo precede tale adozione.

41 Al fine di sostenere la propria tesi, la Commissione procede ad un esame particolareggiato delle modifiche apportate nel 1995 all'accordo del 1986. Essa conclude che tali modifiche, che, a suo parere, non possono essere considerate isolatamente, non hanno avuto l'effetto di adattare una disposizione secondaria e autonoma dell'accordo del 1986, ma che, per il loro numero, la loro estensione e la loro complessità, hanno radicalmente modificato i rapporti tra le parti, in quanto instaurano uno scambio completo di tutti i diritti di traffico senza limiti né restrizioni. Ciò implicherebbe un abbandono totale dello schema classico dello scambio di diritti specifici secondo il modello di accordo allegato all'atto finale di Bermuda.

42 Si deve osservare, a tale proposito, che l'esame relativo al merito della domanda principale della Commissione non presuppone necessariamente una pronuncia della Corte sulla questione se le modifiche apportate nel 1995 abbiano avuto l'effetto di trasformare il preesistente accordo del 1986 in un nuovo accordo.

43 In particolare, dal fascicolo e dal dibattito svoltosi dinanzi alla Corte emerge che le modifiche apportate nel 1995 all'accordo del 1986, descritte al punto 29 della presente sentenza, hanno avuto l'effetto di liberalizzare totalmente il trasporto aereo tra gli Stati Uniti d'America e il Granducato di Lussemburgo, garantendo il libero accesso a tutte le rotte esistenti tra i punti siti in tali due Stati,

senza limiti di capacità e frequenza, senza restrizioni quanto ai punti intermedi e ai punti situati al di qua o al di là («behind, between and beyond rights»), e con tutti i cambi desiderati di aeromobile («change of gauge»). Questa libertà totale è stata completata da disposizioni atte a stimolare la concorrenza o la parità di trattamento, ad esempio per i CRS.

44 Ne consegue che le modifiche apportate nel 1995 all'accordo del 1986 hanno stabilito il contesto di una cooperazione più stretta tra gli Stati Uniti d'America e il Granducato di Lussemburgo, da cui derivano nuovi e importanti obblighi internazionali per quest'ultimo.

45 Occorre inoltre sottolineare che le modifiche apportate nel 1995 attestano una rinegoziazione dell'accordo del 1986 nella sua interezza. Ne consegue che, se è vero che talune disposizioni dell'accordo di cui trattasi non sono state formalmente emendate dalle modifiche apportate nel 1995 o hanno subito solo marginali modifiche redazionali, gli impegni derivanti da tali disposizioni sono stati pur tuttavia confermati nel corso di tale rinegoziazione. Orbene, in una situazione di questo genere, viene interdetto agli Stati membri non solo di assumere nuovi impegni internazionali, ma anche di mantenere in vigore siffatti impegni se violano il diritto comunitario (v., in tal senso, sentenze 4 luglio 2000, causa C-62/98, Commissione/Portogallo, Racc. pag. I-5171, e causa C-84/98, Commissione/Portogallo, Racc. pag. I-5215).

46 L'osservazione contenuta nel punto precedente è valida, in particolare, per l'accesso alle rotte intracomunitarie riconosciuto alle compagnie aeree designate dagli Stati Uniti d'America. Anche se, come sostiene il governo lussemburghese, il suddetto accesso trova origine in obblighi contratti nel 1986, dalla sezione 1 dell'allegato I all'accordo del 1986, relativa all'elenco delle rotte, come modificato nel 1995, emerge che l'accesso dei vettori designati dagli Stati Uniti d'America alle rotte intracomunitarie è stato, quantomeno, confermato nuovamente nel 1995 nell'ambito dello scambio di diritti di traffico convenuto dai due Stati.

47 Per di più deve essere ritenuto pacifico che, secondo quanto giustamente osservato dall'avvocato generale ai paragrafi 136-138 delle sue conclusioni per quanto riguarda la clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree, le modifiche apportate nel 1995 all'accordo nella sua interezza incidono sulla portata delle disposizioni, come la suddetta clausola, che non sono state formalmente emendate dalle suddette modifiche o lo sono state solo in misura limitata.

48 Ne deriva che l'insieme degli accordi internazionali posti in discussione nella domanda principale devono essere valutati alla luce delle disposizioni del diritto comunitario invocate dalla Commissione a sostegno di tale domanda che erano in vigore nel momento in cui tali obblighi sono stati contratti o confermati, ossia, comunque, nel 1995.

49 Poiché la Corte è in grado di statuire in merito alla domanda principale, non è necessario deliberare sulla domanda in subordine. Infatti, come indica la sua formulazione, l'esame di quest'ultima non dipende dalla misura in cui venga accolta la domanda principale ma dal se la Corte si ritenga in condizione di pronunciarsi su tale domanda.

Sull'inadempimento risultante dalla violazione della competenza esterna della Comunità

50 La Commissione addebita al Granducato di Lussemburgo una violazione della competenza esterna della Comunità derivante dall'assunzione degli impegni controversi. Essa sostiene al riguardo che tale competenza deriva, da un lato, dalla necessità, ai sensi del parere 1/76, del 26 aprile 1977 (Racc. pag. 741), di

concludere a livello comunitario un accordo contenente siffatti obblighi e, dall'altro, dal fatto che gli accordi controversi incidono, ai sensi della sentenza 31 marzo 1971, causa 22/70, Commissione/Consiglio, detta «AETS» (Racc. pag. 263), sulle regole adottate dalla Comunità in materia di trasporto aereo.

Sull'asserita esistenza di una competenza esterna della Comunità ai sensi del parere 1/76

Argomenti delle parti

- 51 La Commissione osserva che, secondo il citato parere 1/76, chiarito dai pareri 1/94, del 15 novembre 1994 (Racc. pag. I-5267), e 2/92, del 24 marzo 1995 (Racc. pag. I-521), esiste una competenza esclusiva della Comunità a concludere un accordo internazionale anche in mancanza di disposizioni comunitarie nel settore interessato, qualora la conclusione di tale accordo sia necessaria al fine di realizzare gli obiettivi del Trattato in detto settore e questi ultimi non possano essere raggiunti mediante la semplice attuazione di regole comuni autonome.
- 52 Secondo la Commissione, come indicato nel citato parere 2/92, il ragionamento seguito nel parere 1/94, citato, emesso precedentemente, non inficia in alcun modo la conclusione del summenzionato parere 1/76. Il riferimento, di cui al punto 86 del citato parere 1/94, alla mancanza di un nesso indissolubile tra la realizzazione della libera prestazione dei servizi a favore dei cittadini degli Stati membri e la disciplina da riservare nella Comunità ai cittadini di paesi terzi riguarderebbe l'ambito dei servizi generalmente inteso. Tale punto del parere 1/94 non si applicherebbe ad un'attività come quella del trasporto aereo, che implica per sua natura movimenti transfrontalieri e che ha carattere internazionale. D'altronde per questa ragione, in svariati casi, sarebbe risultato necessario che misure comunitarie relative ai trasporti aereo e marittimo prevedessero il trattamento da riservare ai vettori di paesi terzi e che venissero conclusi gli accordi relativi.

- 53 Le discriminazioni, le distorsioni della concorrenza e la destabilizzazione del mercato comunitario che deriverebbero dagli accordi bilaterali detti di «open sky» conclusi da taluni Stati membri dimostrerebbero che gli obiettivi perseguiti dalla politica comunitaria in materia di trasporto aereo non possono essere raggiunti prescindendo dalla conclusione di un accordo tra la Comunità e gli Stati Uniti d'America.
- 54 In particolare, gli accordi controversi, siano essi considerati individualmente o nella prospettiva dell'effetto combinato determinato dagli impegni corrispondenti assunti da altri Stati membri, provocherebbero alcuni mutamenti nella struttura dei flussi di traffico verso gli Stati Uniti d'America e consentirebbero ai vettori statunitensi di operare sul mercato intracomunitario senza essere assoggettati a tutti gli obblighi del regime stabilito dalle norme comuni, ponendosi in tal modo in concorrenza con i loro colleghi comunitari.
- 55 Sarebbe facile stabilire la necessità di un'azione comunitaria nei riguardi dei paesi terzi, alla luce delle disposizioni del Trattato in materia di trasporti. Per quanto l'art. 84, n. 2, del Trattato non definisca anticipatamente il contenuto specifico delle disposizioni da adottare con riferimento al trasporto aereo, esso dichiarerebbe tuttavia espressamente applicabili le disposizioni procedurali di cui all'art. 75, n. 3, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 71, n. 2, CE). Il fatto che l'art. 84, n. 2, del Trattato conceda chiaramente alla Comunità il potere di concludere accordi di trasporto aereo con paesi terzi sarebbe stato, del resto, dimostrato dal suo impiego come base giuridica per concludere un tale accordo con il Regno di Norvegia e il Regno di Svezia nel 1992.
- 56 Secondo il governo lussemburghese, l'attribuzione alla Comunità di una competenza esterna implicita ai sensi del citato parere 1/76 è subordinata al soddisfacimento di due requisiti: da un lato, l'esistenza di una competenza interna destinata a realizzare una finalità determinata, dall'altro, la necessità di una partecipazione della Comunità a un accordo internazionale in vista della realizzazione della suddetta finalità. Le condizioni per l'attribuzione alla

Comunità della competenza esterna ai sensi del citato parere 1/76 si differenzerebbero da quelle della competenza esterna in base alla summenzionata giurisprudenza AETS, nella misura in cui, in forza di tale parere, la Comunità dovrebbe aver esercitato tale competenza esterna affinché quest'ultima divenga esclusiva, come la Corte rammenterebbe nel suo citato parere 1/94.

- 57 In quest'ultimo parere, la Corte avrebbe inoltre constatato che, nel settore dei servizi, la realizzazione della libertà di stabilimento e della libera prestazione degli stessi a favore dei cittadini degli Stati membri non è indissolubilmente legata al trattamento da riservare nella Comunità ai cittadini di paesi terzi o nei paesi terzi ai cittadini degli Stati membri.
- 58 Per di più, anche se la Corte dovesse ritenere che le ripercussioni economiche dedotte dalla Commissione rendano necessario l'esercizio, da parte della Comunità, della competenza esterna ai sensi del citato parere 1/76, il governo lussemburghese sottolinea che, finora, il Consiglio non ha risolto la questione se un accordo comunitario comporti rilevanti vantaggi rispetto al sistema esistente delle relazioni bilaterali. Non avrebbe quindi ritenuto che sia necessario l'esercizio di tale competenza esterna.

Giudizio della Corte

- 59 Occorre osservare che, per quanto riguarda il trasporto aereo, l'art. 84, n. 2, del Trattato si limita a prevedere un potere di azione della Comunità, che tuttavia subordina a una decisione preliminare del Consiglio.

- 60 Peraltro, se tale disposizione può essere utilizzata come fondamento normativo da parte del Consiglio per riconoscere alla Comunità il potere di concludere un

accordo internazionale in materia di trasporto aereo in un caso determinato, per contro non si può ritenere che essa fondi di per sé una competenza comunitaria esterna in materia di trasporto aereo.

61 È indubbiamente vero che la Corte ha già statuito che la competenza della Comunità ad assumere impegni internazionali può non soltanto essere attribuita espressamente dal Trattato, ma altresì derivare implicitamente dalle sue disposizioni. Tale competenza esterna implicita esiste non solo in tutti i casi in cui i poteri inerenti alla competenza interna siano stati già esercitati al fine di adottare provvedimenti destinati all'attuazione delle politiche comuni, ma anche qualora i provvedimenti comunitari di carattere interno vengano emanati solo in occasione della stipulazione e dell'attuazione dell'accordo internazionale. Pertanto, la competenza ad impegnare la Comunità nei confronti dei paesi terzi può derivare, implicitamente, dalle disposizioni del Trattato relative alla competenza interna, se e in quanto la partecipazione della Comunità all'accordo internazionale sia necessaria alla realizzazione di uno degli obiettivi di quest'ultima (v. parere 1/76, cit., punti 3 e 4).

62 Nella sua giurisprudenza successiva, la Corte ha precisato che l'ipotesi contemplata nel citato parere 1/76 è quella in cui la competenza interna può essere esercitata utilmente soltanto contemporaneamente alla competenza esterna (parere 1/94, cit., punto 89), quando cioè è necessaria la conclusione di un accordo internazionale per realizzare determinati obiettivi del Trattato che non possono essere raggiunti mediante l'instaurazione di norme autonome.

63 Ciò non si verifica nel caso di specie.

64 Infatti, nessuna disposizione del Trattato impedisce alle istituzioni di organizzare, mediante le norme comuni da esse adottate, azioni concertate nei confronti degli Stati Uniti d'America o di prescrivere i comportamenti che gli Stati membri

devono adottare verso l'esterno, al fine di ovviare alle discriminazioni o alle distorsioni di concorrenza che potrebbero risultare dall'applicazione degli impegni assunti con gli Stati Uniti d'America da taluni Stati membri nell'ambito degli accordi detti di «open sky» (v. in tal senso, parere 1/94, cit., punto 79). Non è quindi provato che, date siffatte discriminazioni o distorsioni di concorrenza, gli obiettivi del Trattato nel settore del trasporto aereo non possano essere conseguiti mediante l'instaurazione di norme autonome.

⁶⁵ D'altronde, il Consiglio nel 1992 ha potuto adottare il «terzo pacchetto» che, secondo la Commissione, ha realizzato il mercato interno del trasporto aereo fondato sulla libera prestazione dei servizi, senza che all'epoca sia apparso necessario ricorrere, a tale scopo, alla conclusione, da parte della Comunità, di un accordo con gli Stati Uniti d'America in materia di trasporto aereo. Al contrario, dal fascicolo emerge che il Consiglio, che in base al Trattato ha facoltà di operare in materia di trasporto aereo e di definire la portata dell'intervento della Comunità in tale contesto, non ha ritenuto necessario condurre negoziati con gli Stati Uniti d'America a livello comunitario (v. punto 18 della presente sentenza). Solo nel giugno 1996, quindi successivamente all'esercizio della competenza interna, il Consiglio ha autorizzato la Commissione a negoziare con gli Stati Uniti un accordo in materia di trasporto aereo, accordandole a tale scopo un mandato ristretto, pur avendo peraltro cura di precisare, nella dichiarazione comune del 1996 formulata dallo stesso e dalla Commissione, che il sistema delle convenzioni bilaterali con detto paese sarebbe stato mantenuto fino alla conclusione di un nuovo accordo diretto a vincolare la Comunità (v. punti 19 e 20 della presente sentenza).

⁶⁶ La constatazione esposta ai punti precedenti non può essere rimessa in questione dal fatto che, negli atti adottati dal Consiglio con riferimento al mercato interno del trasporto aereo, esistono talune disposizioni relative ai cittadini di paesi terzi (v., ad esempio, punti 12-14 della presente sentenza). A causa del carattere relativamente limitato di tali disposizioni, non si può dedurre dalle stesse, a differenza di quanto sostenuto dalla Commissione, che la realizzazione della libera prestazione dei servizi in materia di trasporto aereo a favore dei cittadini degli Stati membri sia indissolubilmente legata alla disciplina da riservare nella Comunità ai cittadini di paesi terzi o nei paesi terzi ai cittadini degli Stati membri.

- 67 Ne consegue che, nella fattispecie, non si è in presenza di una situazione in cui la competenza interna poteva essere esercitata utilmente soltanto in via contestuale rispetto alla competenza esterna.
- 68 Tenuto conto di quanto sopra illustrato, si deve constatare che, all'epoca in cui il Granducato di Lussemburgo ha concordato con gli Stati Uniti d'America alcune modifiche apportate nel 1995, la Comunità non poteva sostenere l'esistenza di una competenza esterna esclusiva ai sensi del citato parere 1/76, per concludere un accordo di trasporto aereo con tale paese.
- 69 Pertanto, l'inadempimento relativo alla violazione di tale competenza da parte del Granducato di Lussemburgo è infondato.

Sull'asserita esistenza di una competenza esterna della Comunità ai sensi della giurisprudenza AETS

Argomenti delle parti

- 70 La Commissione sostiene che, grazie al contesto normativo introdotto dal «terzo pacchetto» di misure di liberalizzazione del trasporto aereo, il legislatore comunitario ha instaurato un insieme compiuto di norme comuni, le quali hanno consentito di creare il mercato interno del trasporto aereo fondato sulla libera prestazione dei servizi. Nell'ambito delle suddette norme comuni, la Comunità avrebbe determinato le condizioni per il funzionamento del mercato interno, in particolare per quanto riguarda le regole di accesso a tale mercato, sotto forma di diritti di traffico sulle tratte tra gli Stati membri e all'interno degli

stessi. Inoltre, un gran numero dei suddetti provvedimenti prevederebbe disposizioni relative ai vettori dei paesi terzi o ai paesi in cui e partendo dai quali detti vettori operano. A tale insieme di norme sarebbero inoltre da cumulare i regolamenti nn. 2299/89 e 95/93, come esempi di misure che prescrivono agli Stati membri i comportamenti da adottare nei riguardi dei paesi terzi.

71 Alla luce del sistema compiuto di norme comuni, gli Stati membri non sarebbero più competenti, a prescindere dal fatto che agiscano individualmente o collettivamente, per concludere accordi atti a incidere su dette norme mediante lo scambio di diritti di traffico e l'apertura dell'accesso al mercato intracomunitario a favore dei vettori dei paesi terzi. La negoziazione e la conclusione di siffatti accordi internazionali rientrerebbero pertanto nella competenza esclusiva della Comunità. A sostegno della propria tesi, la Commissione invoca in particolare la citata sentenza AETS nonché i citati pareri della Corte 1/94 e 2/92.

72 Secondo la Commissione, siffatti accordi internazionali, qualora non vengano adottati dalla Comunità, sono contrari al diritto comunitario e — dato il loro effetto discriminatorio — privano quest'ultimo della sua efficacia, provocano distorsioni della concorrenza e perturbano il mercato comunitario attraverso la partecipazione a quest'ultimo di vettori aerei dei paesi terzi. I vettori statunitensi potrebbero quindi operare nella Comunità senza essere soggetti a tutti gli obblighi comunitari, il traffico sarebbe convogliato verso uno Stato membro a scapito degli altri Stati membri e verrebbe infranto l'equilibrio perseguito mediante l'introduzione di norme comuni.

73 Dai punti 25 e 26 del parere 2/91, del 19 marzo 1993 (Racc. pag. I-1061), risulterebbe che gli Stati membri non possono assumere impegni internazionali neppure per applicare la normativa comunitaria vigente, perché ciò rischia di rendere quest'ultima eccessivamente rigida, ostacolandone l'adattamento e la modifica, circostanza che «incide» sulla stessa.

- 74 In subordine, la Commissione sostiene che, anche se non fosse stato stabilito un insieme compiuto di norme comuni, questo sarebbe irrilevante per l'esito del ricorso poiché, come ha confermato la Corte ai punti 25 e 26 del suo citato parere 2/91, la competenza comunitaria si ritiene sussistente qualora la convenzione interessata si occupi di un settore già in gran parte disciplinato da norme comunitarie, gradualmente emanate, come avviene nel caso di specie.
- 75 Se la Corte dovesse tuttavia dichiarare che la normativa comunitaria non può essere ritenuta completa per il fatto che, come sostiene il Granducato di Lussemburgo, è carente di taluni elementi essenziali, nemmeno questo avrebbe un impatto determinante per l'esito del ricorso. Infatti, anche supponendo che la Comunità non sia competente in via esclusiva a concludere nella loro interezza gli accordi controversi, non lo sarebbe nemmeno il Granducato di Lussemburgo e quindi, in ogni modo, non potrebbe adottare individualmente tali impegni, comportamento che la Commissione gli avrebbe addebitato.
- 76 Il governo lussemburghese ritiene che la Comunità non disponga di una competenza esterna esclusiva in materia di trasporto e che il Granducato di Lussemburgo abbia mantenuto la competenza ad assumere impegni internazionali per quanto riguarda gli aspetti esterni del trasporto aereo.
- 77 Inoltre, non sarebbe certo che la citata giurisprudenza AETS, che riguarda il trasporto su strada, possa essere trasposta nel settore del trasporto aereo, che è disciplinato da una specifica disposizione del Trattato, e cioè dall'art. 84, n. 2.
- 78 In subordine, il governo lussemburghese rileva che il «terzo pacchetto» di misure di liberalizzazione del trasporto aereo non disciplina manifestamente i servizi di trasporto aereo dalla Comunità verso paesi terzi e viceversa.

- 79 In particolare, il regolamento n. 2407/92 non riguarderebbe i diritti di traffico con i paesi terzi. Inoltre, anche il testo del regolamento n. 2408/92 farebbe emergere che quest'ultimo non si applica né a vettori di paesi terzi e all'accesso di questi ultimi alle rotte aeree intracomunitarie né all'accesso dei vettori comunitari ai collegamenti aerei con paesi terzi. Questo risulterebbe anche dai suoi artt. 1 e 3, n. 1. Il regolamento n. 2408/92 non includerebbe quindi i diritti di traffico dei vettori comunitari verso paesi terzi come quelli che sono stati concessi al Granducato di Lussemburgo in base alle modifiche apportate nel 1995 all'accordo del 1986, così come non includerebbe i diritti di traffico dei vettori americani considerati negli accordi contestati. Il governo lussemburghese respinge anche l'argomento della Commissione riguardante le bande orarie, i CRS e le tariffe aeree.
- 80 Infine, dai punti 78 e 79 del citato parere 1/94 risulterebbe che le distorsioni di concorrenza che gli accordi bilaterali negoziati dagli Stati membri con gli Stati Uniti d'America provocherebbero sul mercato interno non sarebbero tali da originare una competenza comunitaria esterna ai sensi della citata giurisprudenza AETS.

Giudizio della Corte

- 81 Si deve rammentare che, come veniva già affermato ai punti 59 e 60 della presente sentenza, se è vero che l'art. 84, n. 2, del Trattato non fonda una competenza comunitaria esterna in materia di trasporto aereo, ciò non toglie che esso prevede un potere di azione della Comunità in tale settore, pur subordinandolo a una decisione preliminare del Consiglio.

82 D'altronde, il Consiglio si è avvalso di tale disposizione quale fondamento normativo per l'adozione del «terzo pacchetto» normativo in materia di trasporto aereo.

83 Orbene, la Corte ha già statuito, ai punti 16-18 e 22 della citata sentenza AETS, che la competenza della Comunità a concludere accordi internazionali deriva non solo da un'espressa previsione del Trattato, ma può desumersi anche da altre disposizioni dello stesso e da atti adottati, in forza di queste disposizioni, dalle istituzioni della Comunità; che, in particolare, tutte le volte che, per la realizzazione di una politica comune prevista dal Trattato, la Comunità ha adottato disposizioni contenenti, sotto qualsivoglia forma, norme comuni, gli Stati membri non hanno più il potere — né individualmente, né collettivamente — di contrarre con gli Stati terzi obblighi che incidano su dette norme o che ne alterino la portata, e che, infatti, a mano a mano che queste norme comuni vengono adottate, la Comunità sola è in grado di assumere e di adempiere — con effetto per l'intera sfera in cui vige l'ordinamento giuridico comunitario — gli impegni contratti nei confronti dei paesi terzi.

84 Atteso che tale analisi implica il riconoscimento di una competenza esterna esclusiva per la Comunità in conseguenza dell'adozione di atti interni, occorre interrogarsi sulla questione se essa trovi applicazione anche nell'ambito di una disposizione come l'art. 84, n. 2, del Trattato, che attribuisce al Consiglio il potere di decidere «se, in quale misura e con quale procedura potranno essere prese opportune disposizioni» per il trasporto aereo, compreso, quindi, il traffico esterno.

85 Si deve osservare a tale riguardo che, se gli Stati membri fossero liberi di assumere impegni internazionali atti a incidere sulle norme comuni adottate in base all'art. 84, n. 2, del Trattato, questo comprometterebbe la realizzazione della

finalità perseguita dalle suddette norme e impedirebbe quindi alla Comunità di svolgere il proprio compito nella tutela dell'interesse comune.

86 Di conseguenza, le constatazioni effettuate dalla Corte nella citata sentenza AETS sono valide anche qualora il Consiglio, come nella fattispecie, abbia adottato norme comuni sul fondamento dell'art. 84, n. 2, del Trattato.

87 Occorre ancora definire a quali condizioni gli accordi internazionali presi in considerazione possano incidere sulla portata delle norme comuni o alterare la stessa e, di conseguenza, stabilire a quali condizioni la Comunità acquisisca una competenza esterna grazie all'esercizio della sua competenza interna.

88 Secondo la giurisprudenza della Corte, questo si verifica quando gli accordi internazionali rientrano nell'ambito di applicazione delle norme comuni (sentenza AETS, cit., punto 30) o comunque di un settore già in gran parte disciplinato da tali norme (parere 2/91, cit., punto 25). In quest'ultima ipotesi, la Corte ha statuito che gli Stati membri non possono, se non tramite le istituzioni comuni, assumere impegni internazionali, e ciò anche se non vi siano contraddizioni tra questi ultimi e le norme comuni (parere 2/91, cit., punti 25 e 26).

89 Pertanto, allorché la Comunità include nei suoi atti legislativi interni clausole relative al trattamento da riservare ai cittadini di paesi terzi o conferisce espressamente alle proprie istituzioni una competenza a negoziare con i paesi terzi, essa acquista una competenza esterna esclusiva in misura corrispondente ai suddetti atti (citati pareri 1/94, punto 95, e 2/92, punto 33).

- 90 Lo stesso vale, anche in mancanza di clausola espressa che autorizzi le istituzioni a negoziare con i paesi terzi, quando la Comunità realizza un'armonizzazione completa in un determinato settore, poiché il mantenimento da parte degli Stati membri di una certa libertà di negoziare coi paesi terzi potrebbe incidere, ai sensi della precitata sentenza AETS, sulle norme comuni così adottate (v. citati pareri 1/94, punto 96, e 2/92, punto 33).
- 91 Per contro, dal ragionamento esposto ai punti 78 e 79 del citato parere 1/94 emerge che le eventuali distorsioni di flussi di servizi nel mercato interno che possono derivare da accordi bilaterali detti di «open sky», conclusi dagli Stati membri con paesi terzi, non incidono di per sé sulle norme comuni adottate in tale settore e non possono quindi fondare una competenza esterna della Comunità.
- 92 Infatti nessuna disposizione del Trattato impedisce alle istituzioni di organizzare, mediante le norme comuni da esse adottate, azioni concertate nei confronti di paesi terzi o di prescrivere i comportamenti che gli Stati membri devono adottare verso l'esterno (parere 1/94, cit., punto 79).
- 93 È alla luce di tali considerazioni che occorre valutare se gli impegni internazionali assunti o confermati nel 1995 dal Granducato di Lussemburgo possano incidere sulle norme comuni menzionate dalla Commissione nell'ambito del ricorso di cui trattasi.
- 94 È pacifico che gli accordi controversi comportano uno scambio di diritti di quinta libertà in forza del quale una compagnia aerea designata dagli Stati Uniti d'America ha il diritto di trasportare passeggeri tra il Granducato di Lussemburgo e un altro Stato membro dell'Unione europea in occasione di un volo avente origine o destinazione negli Stati Uniti d'America. La Commissione

sostiene anzitutto che tale impegno, considerato segnatamente nel contesto dell'effetto combinato prodotto dall'insieme degli impegni bilaterali di questo tipo assunti dagli Stati membri con gli Stati Uniti d'America, poiché consente ai vettori aerei di quest'ultimo Stato di volare su rotte intracomunitarie senza dover soddisfare i requisiti previsti dal regolamento n. 2407/92, incide su tale regolamento nonché sul regolamento n. 2408/92.

95 Tale argomento deve essere respinto.

96 Come emerge dal titolo e dall'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2408/92, il suddetto atto normativo riguarda l'accesso alle rotte intracomunitarie dei soli vettori aerei comunitari, definiti dall'art. 2, lett. b), di detto regolamento come i vettori aerei titolari di una licenza d'esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in forza del regolamento n. 2407/92. Secondo quanto emerge dai suoi artt. 1, n. 1, e 4, quest'ultimo regolamento sancisce i criteri per il rilascio, da parte degli Stati membri, delle licenze d'esercizio relative ai vettori aerei stabiliti nella Comunità che, fatti salvi gli accordi e le convenzioni di cui la Comunità è parte contraente, sono di proprietà, direttamente o attraverso una partecipazione di maggioranza, degli Stati membri e/o di cittadini degli Stati membri e sono effettivamente controllati da questi Stati o da questi cittadini, nonché i criteri per il mantenimento in vigore delle suddette licenze.

97 Ne consegue che il regolamento n. 2408/92 non disciplina la concessione di diritti di traffico su rotte intracomunitarie a vettori extracomunitari. Parimenti, il regolamento n. 2407/92 non disciplina le licenze di esercizio dei vettori aerei extracomunitari che operano all'interno della Comunità.

- 98 Dato che gli accordi internazionali controversi non appartengono a un settore già disciplinato dai regolamenti nn. 2407/92 e 2408/92, non si può ritenere che incidano sui suddetti regolamenti per il motivo dedotto dalla Commissione.
- 99 Inoltre, il fatto stesso che tali due regolamenti non disciplinino la situazione dei vettori aerei di paesi terzi operanti all'interno della Comunità prova che, contrariamente a quanto sostiene la Commissione, il «terzo pacchetto» normativo non ha carattere compiuto.
- 100 La Commissione osserva, successivamente, che le discriminazioni e le distorsioni di concorrenza derivanti dagli accordi internazionali controversi, considerati nel loro effetto cumulato determinato dai corrispondenti impegni internazionali assunti da altri Stati membri, incidono sul funzionamento normale del mercato interno del trasporto aereo.
- 101 Tuttavia, come si è osservato al punto 91 della presente sentenza, tale genere di situazioni non incide sulle norme comuni e, quindi, non può fondare una competenza esterna della Comunità.
- 102 La Commissione sostiene, infine, che la legislazione comunitaria da essa invocata contiene numerose disposizioni relative ai paesi terzi e ai vettori aerei dei paesi terzi. Sarebbe questo il caso, in particolare, dei regolamenti nn. 2409/92, 2299/89 e 95/93.
- 103 A tale riguardo, si deve rilevare, in primo luogo, che, ai sensi dell'art. 1, n. 2, lett. a), del regolamento n. 2409/92, quest'ultimo non si applica alle tariffe aeree passeggeri e merci dei vettori aerei extracomunitari, ma tale restrizione viene

peraltro formulata indicando che è «fatto salvo il paragrafo 3» dello stesso articolo. A norma dell'art. 1, n. 3, del regolamento n. 2409/92, solo i vettori aerei comunitari sono autorizzati a introdurre nuovi prodotti o tariffe ridotte rispetto a quelle esistenti per prodotti identici.

104 Dalla combinazione di tali disposizioni risulta che il regolamento n. 2409/92, in modo indiretto ma certo, ha vietato ai vettori aerei di paesi terzi operanti nella Comunità di introdurre nuovi prodotti o tariffe ridotte rispetto a quelle esistenti per prodotti identici. Procedendo in tal modo, il legislatore comunitario ha limitato la libertà tariffaria di tali vettori qualora garantiscano rotte intracomunitarie in forza dei diritti di quinta libertà di cui dispongono. Di conseguenza, la Comunità, in misura corrispondente a quanto prescritto dall'art. 1, n. 3, del regolamento n. 2409/92, ha acquisito la competenza esclusiva ad assumere con i paesi terzi gli impegni che si riferiscono a tale limitazione della libertà tariffaria dei vettori extracomunitari.

105 Ne consegue che, dall'entrata in vigore del regolamento n. 2409/92, il Granducato di Lussemburgo non poteva più assumere da solo o mantenere in vigore, nonostante la rinegoziazione dell'accordo del 1986, impegni internazionali riguardanti le tariffe applicabili su rotte intracomunitarie da vettori di paesi terzi.

106 Orbene, un impegno di questo tipo risulta dall'art. 12 dell'accordo del 1986, come modificato nel 1995. Il Granducato di Lussemburgo ha quindi violato la competenza esterna esclusiva della Comunità derivante dall'art. 1, n. 3, del regolamento n. 2409/92.

107 L'argomento del governo lussemburghese secondo cui il sistema di tariffe previsto dal summenzionato art. 12, in quanto basato sul sistema detto di «duplice

disapprovazione» dei prezzi praticati, sarebbe tale da permettere al Granducato di Lussemburgo di rispettare l'art. 1, n. 3, del regolamento n. 2409/92, non può mettere in questione la constatazione effettuata al punto precedente. Infatti, l'inadempimento di tale Stato membro risulta dal fatto che esso non era autorizzato ad assumere da solo un siffatto impegno o a mantenerlo in vigore nell'ambito della rinegoziazione dell'accordo del 1986, anche se il contenuto di quest'ultimo non è in contrasto con il diritto comunitario.

108 In secondo luogo, dagli artt. 1 e 7 del regolamento n. 2299/89 emerge che tale regolamento si applica, a condizione di reciprocità, anche ai cittadini di paesi terzi, quando propongono o utilizzano i CRS sul territorio della Comunità.

109 Mediante tale regolamento, la Comunità ha quindi acquisito la competenza esclusiva di assumere con i paesi terzi gli obblighi relativi ai CRS proposti o utilizzati nel suo territorio.

110 Orbene, è indiscusso che le modifiche apportate nel 1995 all'accordo del 1986 hanno comportato che a quest'ultimo venisse annesso un allegato III riguardante i principi relativi ai CRS, compresi quelli che si applicano ai CRS proposti o utilizzati sul territorio del Granducato di Lussemburgo. Con tale operato, detto Stato membro ha violato la competenza esterna esclusiva della Comunità derivante dal regolamento n. 2299/89.

111 Né il fatto che il contenuto di tali impegni non sia in contrasto con il regolamento n. 2299/89, come sostiene il governo lussemburghese, né l'affermazione che il

Granducato di Lussemburgo applica il regolamento n. 2299/89 senza tener conto del summenzionato allegato III, il quale non prevede una procedura di sanzione in caso di violazione di tali disposizioni, sono tali da rimettere in questione la constatazione effettuata al punto precedente. Infatti, l'inadempimento del Granducato di Lussemburgo emerge dal fatto stesso ch'esso ha assunto gli impegni internazionali in materia di CRS menzionati al punto precedente.

112 Infine, in terzo luogo, come è stato sottolineato al punto 14 della presente sentenza, il regolamento n. 95/93, relativo all'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, si applica, a condizione di reciprocità, ai vettori aerei di paesi terzi e, pertanto, la Comunità dispone, dall'entrata in vigore di tale regolamento, di una competenza esclusiva a concludere con paesi terzi accordi relativi a tale settore.

113 Tuttavia, come l'avvocato generale ha giustamente osservato al punto 107 delle sue conclusioni, la Commissione non ha affatto dimostrato che la clausola relativa alla concorrenza leale figurante all'art. 11 dell'accordo del 1986, come modificato nel 1995, trovi applicazione anche per quanto riguarda l'allocazione delle bande orarie, secondo quanto essa sostiene.

114 Infatti, come la Corte ha affermato nel ricorso, il suddetto art. 11 include una disposizione generale diretta a garantire ai vettori aerei delle due parti contraenti le stesse possibilità di concorrenza. La formulazione generale di tale clausola non consente, in mancanza di elementi rilevanti che attestino con chiarezza la volontà delle due parti, di desumerne un impegno in materia di allocazione delle bande orarie contratto dal Granducato di Lussemburgo. Orbene, la Commissione ha

invocato, a sostegno della propria asserzione, solo un rapporto dell'amministrazione statunitense secondo cui clausole di quel tipo normalmente disciplinano anche l'allocazione delle bande orarie.

- 115 Di conseguenza, l'inadempimento contestato al Granducato di Lussemburgo per il motivo sopra dedotto appare infondato.
- 116 L'art. 5 del Trattato impone agli Stati membri di agevolare la Comunità nell'adempimento dei propri compiti e di astenersi da qualsiasi misura che rischi di compromettere la realizzazione degli scopi del Trattato.
- 117 Nel settore delle relazioni esterne, la Corte ha statuito che i compiti della Comunità e gli scopi del Trattato sarebbero compromessi nel caso in cui gli Stati membri potessero contrarre impegni internazionali comprendenti norme atte a incidere su disposizioni adottate dalla Comunità o ad alterarne la portata (v. parere 2/91, cit., punto 11; v. anche, in tale senso, sentenza AETS, cit., punti 21 e 22).
- 118 Dalle considerazioni che precedono risulta che il Granducato di Lussemburgo, avendo assunto o avendo mantenuto in vigore, nonostante la rinegoziazione dell'accordo del 1986, impegni internazionali riguardanti le tariffe aeree praticate dai vettori designati dagli Stati Uniti d'America su rotte intracomunitarie nonché i CRS proposti o utilizzati sul territorio lussemburghese, è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza dell'art. 5 del Trattato nonché dei regolamenti nn. 2409/92 e 2299/89.

Sull'inadempimento derivante dalla violazione dell'art. 52 del Trattato

Argomenti delle parti

- 119 La Commissione sostiene che la clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree è contraria all'art. 52 del Trattato, poiché il Granducato di Lussemburgo non concede ai cittadini degli altri Stati membri, e in particolare alle compagnie e alle imprese di detti Stati membri stabilite nel Granducato di Lussemburgo, il trattamento riservato ai cittadini lussemburghesi.
- 120 Il governo lussemburghese fa valere che il Granducato di Lussemburgo, nel negoziare e concludere l'accordo sorto dalle modifiche introdotte nel 1995, non ha violato gli obblighi comunitari nascenti dall'art. 52 del Trattato perché, innanzi tutto, le modifiche introdotte nel 1995 riguardano in sostanza solo i diritti di traffico verso i paesi terzi e non il diritto di stabilimento, in seguito, perché l'art. 52 del Trattato è «inoperante» per quanto riguarda i trasporti aerei disciplinati dall'art. 84, n. 2, del Trattato e, infine, perché tutte le discriminazioni sono imputabili agli Stati Uniti d'America.
- 121 Clausole simili a quella concernente la proprietà e il controllo delle compagnie aeree sarebbero frequenti negli accordi bilaterali di trasporto aereo e avrebbero proprio lo scopo di salvaguardare il carattere bilaterale di tali accordi. Il Granducato di Lussemburgo non sarebbe stato obbligato a modificare tale clausola al momento della revisione, nel 1995, dell'accordo del 1986. Gli Stati Uniti d'America, che dispongono tuttora del diritto di stabilire quali compagnie aeree opereranno sul loro territorio, si opporrebbero all'inclusione, negli accordi bilaterali di trasporto aereo che negoziano, di una clausola comunitaria relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree.

Giudizio della Corte

122 Per quanto riguarda l'applicabilità dell'art. 52 del Trattato nella fattispecie, occorre osservare che tale disposizione, la cui violazione viene addebitata al Granducato di Lussemburgo, si applica in materia di trasporto aereo.

123 Infatti, mentre l'art. 61 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 51 CE) esclude l'applicazione delle disposizioni del Trattato relative alla libera prestazione dei servizi ai servizi di trasporto, dato che questi ultimi sono regolati dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, nessun articolo del Trattato esclude l'applicazione a detto settore delle disposizioni relative alla libertà di stabilimento.

124 L'art. 52 del Trattato è idoneo, in particolare, ad essere applicato alle compagnie aeree stabilite in uno Stato membro che forniscono servizi di trasporto aereo tra uno Stato membro e un paese terzo. Tutte le società stabilite in uno Stato membro ai sensi dell'art. 52 del Trattato sono soggette a tale disposizione, anche qualora l'oggetto della loro attività in tale Stato consista nella prestazione di servizi verso paesi terzi.

125 Per quanto riguarda la questione se il Granducato di Lussemburgo abbia violato l'art. 52 del Trattato, occorre rammentare che, a termini di tale norma, la libertà di stabilimento implica l'accesso alle attività non salariate e al loro esercizio, nonché la costituzione e la gestione di imprese, e in particolare di società ai sensi dell'art. 58, secondo comma, del Trattato CE (divenuto art. 48, secondo comma, CE), alle condizioni definite dalla legislazione dello Stato membro di stabilimento nei confronti dei propri cittadini.

- 126 Gli artt. 52 e 58 del Trattato garantiscono pertanto l'applicazione del trattamento nazionale nello Stato membro ospitante ai cittadini comunitari che abbiano esercitato la libertà di stabilimento e alle società ad essi equiparate (v. sentenza 21 settembre 1999, causa C-307/97, Saint-Gobain ZN, Racc. pag. I-6161, punto 35), e questo sia per quanto riguarda l'accesso ad un'attività professionale in occasione di un primo stabilimento sia per quanto attiene all'esercizio di detta attività da parte della persona stabilita nello Stato membro ospitante.
- 127 La Corte ha pertanto statuito che il principio del trattamento nazionale impone allo Stato membro che abbia stipulato con un paese terzo una convenzione internazionale bilaterale per evitare la doppia imposizione di concedere ai centri di attività stabili di società aventi sede in un altro Stato membro le agevolazioni previste dalla suddetta convenzione alle stesse condizioni praticate alle società con sede nello Stato membro contraente (v. sentenze Saint-Gobain ZN, cit., punto 59, e 15 gennaio 2002, causa C-55/00, Gottardo, Racc. pag. I-413, punto 32).
- 128 Nella fattispecie, la clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree consente in particolare agli Stati Uniti d'America di revocare, sospendere o limitare le licenze di esercizio o le autorizzazioni tecniche di una compagnia aerea designata dal Granducato di Lussemburgo ma di cui una quota rilevante della proprietà e l'effettivo controllo non facciano capo a tale Stato membro o a cittadini lussemburghesi.
- 129 Non vi è alcun dubbio che le compagnie aeree stabilite nel Granducato di Lussemburgo di cui una quota rilevante della proprietà e l'effettivo controllo facciano capo o ad uno Stato membro diverso dal Granducato di Lussemburgo o a cittadini di un tale Stato membro (in prosieguo: le «compagnie aeree comunitarie») possono essere pregiudicate da tale clausola.

130 Per contro, dalla formulazione della suddetta clausola emerge che gli Stati Uniti d'America, in via di principio, sono tenuti a concedere le appropriate licenze di esercizio e le richieste autorizzazioni tecniche alle compagnie aeree di cui una quota rilevante della proprietà e l'effettivo controllo facciano capo al Granducato di Lussemburgo o a cittadini lussemburghesi (in prosieguo: le «compagnie aeree lussemburghesi»).

131 Da quanto precede deriva che le compagnie aeree comunitarie possono sempre essere escluse dall'applicazione dell'accordo di trasporto aereo stipulato tra il Granducato di Lussemburgo e gli Stati Uniti d'America, laddove le compagnie aeree lussemburghesi beneficiano di tale applicazione. Di conseguenza, le compagnie aeree comunitarie subiscono una discriminazione che impedisce loro di beneficiare del trattamento nazionale nello Stato membro ospitante, vale a dire il Granducato di Lussemburgo.

132 Contrariamente a quanto sostiene il Granducato di Lussemburgo, tale discriminazione trova direttamente la propria origine non nell'eventuale comportamento degli Stati Uniti d'America ma nella clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree che riconosce proprio agli Stati Uniti d'America il diritto di adottare un siffatto comportamento.

133 Ne consegue che la clausola relativa alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree è contraria all'art. 52 del Trattato.

134 Alla luce di tale constatazione, è irrilevante il fatto che clausole di questa natura siano tradizionalmente inserite in accordi bilaterali in materia di trasporto aereo e che mirino a preservare il diritto di un paese terzo di accordare diritti di traffico sul proprio spazio aereo solo su una base di reciprocità. Infatti, l'inadempimento contestato al Granducato di Lussemburgo risulta nella fattispecie dal fatto che esso, comunque, ha mantenuto in vigore, al momento della rinegoziazione dell'accordo del 1986 con gli Stati Uniti d'America, una clausola che viola i diritti derivanti per le compagnie aeree comunitarie dall'art. 52 del Trattato.

135 Pertanto, l'inadempimento contestato al Granducato di Lussemburgo a norma dell'art. 52 del Trattato risulta fondato.

136 Alla luce dell'insieme delle considerazioni sopra illustrate, si deve dichiarare che il Granducato di Lussemburgo, avendo assunto o avendo mantenuto in vigore nonostante la rinegoziazione dell'accordo del 1986, impegni internazionali con gli Stati Uniti d'America:

— relativi alle tariffe aeree praticate dai vettori designati dagli Stati Uniti d'America su rotte intracomunitarie,

— relativi ai CRS proposti o utilizzati sul territorio lussemburghese e

— diretti a riconoscere agli Stati Uniti d'America il diritto di revocare, sospendere o limitare i diritti di traffico nei casi in cui i vettori aerei designati dal Granducato di Lussemburgo non siano di proprietà di quest'ultimo o di cittadini lussemburghesi,

è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 5 e 52 del Trattato nonché dei regolamenti nn. 2409/92 e 2299/89.

Sulle spese

137 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, il Granducato di Lussemburgo, rimasto sostanzialmente soccombente, va condannato alle spese.

138 Conformemente all'art. 69, n. 4, del regolamento di procedura, il Regno dei Paesi Bassi sopporta le proprie spese.

Per questi motivi,

LA CORTE

dichiara e statuisce:

1) Il Granducato di Lussemburgo avendo assunto o avendo mantenuto in vigore, nonostante la rinegoziazione dell'accordo di trasporto aereo del 19 agosto 1986 tra il Granducato di Lussemburgo e gli Stati Uniti d'America, impegni internazionali con gli Stati Uniti d'America:

— relativi alle tariffe aeree praticate dai vettori designati dagli Stati Uniti d'America su rotte intracomunitarie,

— relativi ai sistemi telematici di prenotazione proposti o utilizzati sul territorio lussemburghese e

— diretti a riconoscere agli Stati Uniti d'America il diritto di revocare, sospendere o limitare i diritti di traffico nei casi in cui i vettori aerei designati dal Granducato di Lussemburgo non siano di proprietà di quest'ultimo o di cittadini lussemburghesi,

è venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 5 del Trattato CE (divenuto art. 10 CE) e 52 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 43 CE) nonché dei regolamenti (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2409, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci, e 24 luglio 1989, n. 2299, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione, come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 29 ottobre 1993, n. 3089.

- 2) Per il resto, il ricorso è respinto.
- 3) Il Granducato di Lussemburgo è condannato alle spese.
- 4) Il Regno dei Paesi Bassi sopporta le proprie spese.

Puissochet	Schintgen	Gulmann
Edward	La Pergola	Jann
Skouris	Macken	Colneric
von Bahr	Cunha Rodrigues	

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 5 novembre 2002.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente

G.C. Rodríguez Iglesias