

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 24 kwietnia 2007 r.*

W sprawie C-523/04

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie na podstawie art. 226 WE uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 23 grudnia 2004 r.,

Komisja Wspólnot Europejskich, reprezentowana przez M. Huttunena i W. Wilsa, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Królestwu Niderlandów, reprezentowanemu przez H.G. Sevenster i M. de Grave'a, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: niderlandzki.

strona pozwana,

popieranemu przez:

Republikę Francuską, reprezentowaną przez G. de Berguesa i A. Hare, działających w charakterze pełnomocników,

interwenient,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: V. Skouris, prezes, P. Jann, C.W.A. Timmermans, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász i J. Klučka, prezesi izb, J.N. Cunha Rodrigues (sprawozdawca), K. Schiemann, J. Makarczyk, U. Löhmus, E. Levits i A. Ó Caoimh, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Mengozzi,
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 16 listopada 2006 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Komisja Wspólnot Europejskich wnosi w skardze do Trybunału o stwierdzenie, że podejmując lub utrzymując w mocy, mimo renegocjacji umowy o transporcie lotniczym zawartej przez Królestwo Niderlandów ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki w dniu 3 kwietnia 1957 r. (*Tractatenblad* 1957, nr 53, zwanej dalej „umową z 1957 r.”), zobowiązania międzynarodowe wobec Stanów Zjednoczonych:

— dotyczące taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników wskazanych przez Stany Zjednoczone na połączeniach wewnątrzwspólnotowych,

— dotyczące komputerowych systemów rezerwacji (zwanym dalej „KSR”) oferowanych i używanych na terytorium Niderlandów, oraz

- przyznające Stanom Zjednoczonym prawo cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia praw w przypadku, gdy kapitał przewoźników lotniczych wyznaczonych przez Królestwo Niderlandów nie należy do niego lub do podmiotów mających niderlandzką przynależność państwową,

Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które ciążyą na nim na mocy art. 5 traktatu WE (obecnie art. 10 WE) i art. 52 traktatu WE (obecnie, po zmianie, art. 43 WE) oraz rozporządzeń Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240, str. 15) i nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji (Dz.U. L 220, str. 1), zmienionego rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3089/93 z dnia 29 października 1993 r. (Dz.U. L 278, str. 1).

- 2 Na mocy postanowienia prezesa Trybunału z dnia 6 czerwca 2005 r. Republika Francuska została dopuszczona do sprawy w charakterze interwenienta na poparcie żądań Królestwa Niderlandów.

Ramy prawne

- 3 Artykuł 1 rozporządzenia nr 2299/89 przewiduje, że:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się do komputerowych systemów rezerwacji (KSR),

kiedy są oferowane do użytkowania i/lub użytkowane na terytorium Wspólnoty w celu dystrybucji i sprzedaży produktów transportu lotniczego niezależnie od

— statusu lub przynależności państwowej sprzedawcy systemu,

— źródła informacji wykorzystywanych lub lokalizacji odnośnej jednostki przetwarzania danych centralnych,

— położenia geograficznego danego produktu transportu lotniczego”.

⁴ Jednakże art. 7 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia stanowi:

„1. Obowiązki sprzedawcy systemu zgodnie z art. 3–6 nie mają zastosowania w stosunku do przewoźnika macierzystego z państwa trzeciego w zakresie, w którym KSR nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem lub nie oferuje przewoźnikom lotniczym Wspólnoty takiego samego traktowania, jak określa niniejsze rozporządzenie.

2. Obowiązki przewoźników macierzystych i uczestniczących na mocy art. 8 nie mają zastosowania do KSR kontrolowanego przez przewoźników lotniczych z państwa trzeciego w zakresie, w którym nie przyznaje się przewoźnikowi macierzystemu lub uczestniczącemu takiego samego traktowania w tym kraju, jak określa niniejsze rozporządzenie oraz rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2672/88”.

5 Zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 2409/92 określa ono kryteria i procedury w celu ustalenia taryf i stawek za usługi pasażerskiego i towarowego transportu lotniczego stosowane przez przewoźników lotniczych wyłącznie na trasach wewnątrzspółnotowych.

6 Ustępy 2 i 3 tego artykułu mają następujące brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla ust. 3 niniejsze rozporządzenie nie może być stosowane wobec:

a) taryf i stawek pobieranych przez przewoźników lotniczych, niebędących przewoźnikami lotniczymi Wspólnoty;

b) taryf i stawek ustalonych w wykonaniu obowiązków usług publicznych, które określa rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych [...]

3. Wyłącznie przewoźnicy lotniczy Wspólnoty będą uprawnieni do wprowadzenia nowych produktów lub taryf niższych od istniejących dla tych samych produktów”.

7 Artykuł 12 rozporządzenia nr 2409/92 przewiduje, że:

„Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1993 r.”.

Okoliczności powstania sporu

Umowa z 1957 r.

8 W dniu 3 kwietnia 1957 r. Królestwo Niderlandów i Stany Zjednoczone zawarły umowę z 1957 r.

9 Umowa ta została uzupełniona protokołem z dnia 31 marca 1978 r. (*Tractatenblad* 1978, nr 55, zwanym dalej „protokołem z 1978 r.”) i zmieniona w drodze wymiany not z 13 października i 22 grudnia 1987 r. (*Tractatenblad* 1988, nr 12), z 29 stycznia i 13 marca 1992 r. (*Tractatenblad* 1992, nr 63) i z 14 października 1992 r. (*Tractatenblad* 1992, nr 177, zwanej dalej „wymianą not z października 1992 r.”).

- 10 Z kolei protokół z 1978 r. został zmieniony na mocy protokołu z dnia 11 czerwca 1986 r. (*Tractatenblad* 1986, nr 88) oraz wymiany not z października 1992 r.
- 11 Wymianą not z października 1992 r. dokonano zmiany szeregu postanowień umowy z 1957 r., w szczególności jej art. 1 (słowniczek), 2 (przyznanie uprawnień), 3 (wyznaczenie), 4 (własność i kontrola nad towarzystwami lotniczymi), 6 (bezpieczeństwo), 7 (cła i zwyczajowe opłaty), 8 (uczciwa konkurencja), 13 (rozstrzyganie sporów) i 16 (rozwiązanie), a także załącznika do niej, zawierającego wykaz połączeń lotniczych. Ponadto wprowadzono pewne zmiany w protokole z 1978 r.
- 12 Natomiast w drodze wymiany not z października 1992 r. nie dokonano zmiany postanowień umowy z 1957 r. dotyczących taryf za usługi lotnicze oraz KSR.
- 13 Zgodnie z tą wymianą not jej postanowienia obowiązywały tymczasowo od dnia zawarcia, to jest od 14 października 1992 r. Parlament niderlandzki ratyfikował wymianę not w dniu 26 kwietnia 1993 r. i weszła ona w życie z dniem 11 czerwca 1993 r. (zob. *Tractatenblad* 1993, nr 84 i 85).

Sprawy „otwartego nieba” i ich skutki

- ¹⁴ Przed wszczęciem niniejszego postępowania przeciwko Królestwu Niderlandów Komisja prowadziła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom przeciwko ośmiu innym państwom członkowskim związanym umowami dotyczącymi transportu lotniczego ze Stanami Zjednoczonymi.
- ¹⁵ Komisja wystosowała do każdego z tych państw wezwanie do usunięcia uchybienia zobowiązaniom między czerwcem 1995 r. a majem 1996 r. oraz uzasadnioną opinię w marcu lub kwietniu 1998 r., po czym wniosła przeciwko nim skargi w dniu 18 grudnia 1998 r. Królestwo Niderlandów wystąpiło z interwencją na poparcie żądań pozwanego państwa w każdej z tych spraw. Trybunał orzekł w dniu 5 listopada 2002 r. w wyrokach w sprawach (zwanym „sprawami »otwartego nieba«”) C-466/98 Komisja przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, Rec. str. I-9427, C-467/98 Komisja przeciwko Danii, Rec. str. I-9519, C-468/98 Komisja przeciwko Szwecji, Rec. str. I-9575, C-469/98 Komisja przeciwko Finlandii, Rec. str. I-9627, C-471/98 Komisja przeciwko Belgii, Rec. str. I-9681, C-472/98 Komisja przeciwko Luksemburgowi, Rec. str. I-9741, C-475/98 Komisja przeciwko Austrii, Rec. str. I-9797, oraz C-476/98 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-9855.
- ¹⁶ W siedmiu ostatnich z tych wyroków (skarga przeciwko Zjednoczonemu Królestwu Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczyła odmiennej sytuacji) Trybunał orzekł, że podejmując lub utrzymując w mocy, mimo renegocjacji obowiązujących umów, zobowiązania międzynarodowe wobec Stanów Zjednoczonych dotyczące

taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników wskazanych przez Stany Zjednoczone na połączeniach wewnątrzspółnotowych, dotyczące KSR oferowanych i używanych na terytorium pozwanych państw członkowskich oraz przyznające Stanom Zjednoczonym prawo cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia pozwolenia na loty w przypadku, gdy kapitał przewoźników lotniczych wyznaczonych przez pozwane państwa członkowskie nie należy do nich lub do podmiotów mających ich przynależność państwową, państwa te uchybiły zobowiązaniom, które ciążą na nich na mocy art. 5 i 52 traktatu oraz rozporządzenia nr 2409/92 i rozporządzenia nr 2299/89, zmienionego na mocy rozporządzenia nr 3089/93.

- 17 W związku z tymi wyrokami Komisja wystosowała do Królestwa Niderlandów pisma w dniach 25 listopada 2002 r., 30 lipca 2004 r. i 10 marca 2005 r., wzywając je, po pierwsze, by nie kontynuowało negocjacji dwustronnych ze Stanami Zjednoczonymi, a po drugie, by wypowiedziało umowę z 1957 r.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi i żądania

- 18 W dniu 19 stycznia 1999 r. Komisja wystosowała do Królestwa Niderlandów wezwanie do usunięcia uchybienia zobowiązaniom dotyczące wymiany not z października 1992 r., na które państwo to odpowiedziało w dniu 1 czerwca 1999 r.
- 19 W dniu 24 października 2000 r. Komisja wystosowała do Królestwa Niderlandów uzasadnioną opinię, wzywając je do podjęcia niezbędnych działań w celu zastosowania się do tej opinii w terminie dwóch miesięcy od jej notyfikacji. Królestwo Niderlandów udzieliło odpowiedzi na tę opinię pismem z dnia 23 lutego 2001 r.

20 Komisja wniosła skargę w niniejszej sprawie w dniu 23 grudnia 2004 r.

W przedmiocie zarzutu niedopuszczalności opartego na przewlekłości postępowania poprzedzającego wniesienie skargi

Argumentacja stron

21 Królestwo Niderlandów podkreśla nadzwyczaj długi czas trwania postępowania poprzedzającego wniesienie skargi w tej sprawie. Komisja pozwoliła bowiem, by od czasu wymiany not z października 1992 r. do wezwania do usunięcia uchybienia zobowiązaniom (styczeń 1999 r.) minęło sześć lat, a od wydania uzasadnionej opinii (październik 2000 r.) do wniesienia skargi (grudzień 2004 r.) ponad cztery lata. Z tego względu Komisja postawiła Królestwo Niderlandów w tak niekorzystnej sytuacji, że utraciła prawo pozwania go do Trybunału w niniejszej sprawie.

22 Choć Komisja wszczęła w 1995 r. postępowania dotyczące uchybienia zobowiązaniom przeciwko ośmiu innym państwom członkowskim w sprawach „otwartego nieba”, nie zakwestionowała wymiany not z października 1992 r. Wstrzymując się ponad sześć lat z wezwaniem Królestwa Niderlandów do usunięcia uchybienia zobowiązaniom Komisja spowodowała powstanie uzasadnionego oczekiwania rządu niderlandzkiego, że nie ma tu miejsca naruszenie prawa wspólnotowego.

- 23 Komisja nie dopełniła obowiązku zachowania racjonalnego terminu, który jest jednym z elementów zasady dobrej administracji i wynika z zasady bezpieczeństwa prawnego.
- 24 Zdaniem Królestwa Niderlandów, popieranego w tej kwestii przez rząd francuski, umowa z 1957 r. ze zmianami zapewnia bezpieczeństwo prawne zainteresowanym przewoźnikom, którzy na jej podstawie uzyskali dostęp do rynku amerykańskiego. W tym czasie Komisja wyraziła zgodę na alians spółek KLM Royal Dutch Airlines (zwanej dalej „spółką KLM”) i Northwest Airlines. Stany Zjednoczone uznają zobowiązania zawarte w tej umowie za warunek przyznania „immunitetu antytrustowego”, niezbędnego w przypadku takiego aliansu. Wypowiedzenie umowy z 1957 r. spowodowałoby natychmiast cofnięcie przez władze amerykańskie tego „immunitetu antytrustowego” i uniemożliwiłoby w praktyce jego otrzymanie dla współpracy spółek KLM i Air France (na którą Komisja wyraziła już zgodę). Szkody spowodowane cofnięciem „immunitetu antytrustowego” sięgałyby milionów euro.
- 25 Komisja odpowiada, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem nie ma obowiązku dochowywać określonych terminów przy stosowaniu art. 226 WE.
- 26 Poza tym okoliczność, że Komisja wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom przeciwko Królestwu Niderlandów później niż przeciwko ośmiu pozostałym państwom członkowskim, nie była dla niego niekorzystna, a wręcz przeciwnie. W porównaniu z pozostałymi ośmioma państwami członkowskimi Królestwo Niderlandów było w korzystniejszej sytuacji, mając dodatkowy czas na uniknięcie wniesienia skargi poprzez wypowiedzenie wymiany not z października 1992 r.

Ocena Trybunału

- 27 Rzeczywiście, w pewnych sytuacjach nadmierna przewlekłość postępowania poprzedzającego wniesienie skargi przewidzianego w art. 226 WE może utrudnić zainteresowanemu państwu członkowskiemu odparcie argumentów Komisji i stanowić w związku z tym naruszenie prawa do obrony. Jednakże w niniejszym przypadku rząd niderlandzki nie udowodnił, że nadzwyczaj długi czas trwania postępowania miał wpływ na sposób jego obrony (zob. podobnie wyrok z dnia 16 maja 1991 r. w sprawie C-96/89 Komisja przeciwko Niderlandom, Rec. str. I-2461, pkt 15 i 16, a także ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Austrii, pkt 36).
- 28 Ponadto należy podkreślić, że postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego opiera się na obiektywnym stwierdzeniu naruszenia przez państwo członkowskie zobowiązań, jakie ciążyą na nim na mocy prawa wspólnotowego i że w tego rodzaju przypadku jak niniejszy państwo członkowskie nie może powoływać się na zasadę ochrony uzasadnionych oczekiwań w celu uniemożliwienia obiektywnego stwierdzenia naruszenia przez nie zobowiązań ciężących na nim na podstawie traktatu WE lub aktu prawa wtórnego, ponieważ dopuszczenie takiego uzasadnienia byłoby sprzeczne z celem, jakemu służy postępowanie ustanowione w art. 226 WE (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Austrii, pkt 38).
- 29 Okoliczność, że wypowiedzenie umowy z 1957 r. mogłoby spowodować cofnięcie przez władze amerykańskie „immunitetu antytrustowego” i ewentualne, wynikające z tego szkody, nie ma wpływu na kwestię dopuszczalności skargi w niniejszej sprawie. Skarga ta, wniesiona na podstawie art. 226 WE, ma bowiem na celu jedynie stwierdzenie naruszenia prawa wspólnotowego wynikającego ze zobowiązań wobec Stanów Zjednoczonych podjętych przez Królestwo Niderlandów.

30 Stąd zarzut niedopuszczalności należy oddalić.

W przedmiocie argumentu dotyczącego zmian, jakie nastąpiły po wydaniu uzasadnionej opinii

Argumentacja stron

31 Królestwo Niderlandów, popierane przez rząd francuski, twierdzi, że Komisja wniosła skargę w niniejszej sprawie nie biorąc w wystarczającym stopniu pod uwagę zmian, jakie zaszły po wydaniu uzasadnionej opinii. Po wydaniu wyroków w sprawach „otwartego nieba” Rada Unii Europejskiej powierzyła bowiem Komisji, w dniu 5 czerwca 2003 r., dwa mandaty do negocjacji ze Stanami Zjednoczonymi i z innymi państwami trzecimi umów dotyczących transportu lotniczego, uregulowane rozporządzeniem (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. L 157, str. 7). Komisja zwracała się wielokrotnie do państw członkowskich, by nie prowadziły negocjacji dwustronnych w dziedzinie transportu lotniczego, co miałyby niekorzystny wpływ na toczące się negocjacje wspólnotowe.

32 Gdyby Trybunał uwzględnił skargę w niniejszej sprawie, Królestwo Niderlandów byłoby zobowiązane uchylić postanowienia uznane za niezgodne z prawem

wspólnotowym. Postawiłoby to wspomniane państwo w szczególnie trudnej sytuacji. Negocjując ze Stanami Zjednoczonymi w sprawie uchylecia tych postanowień musiałyby ono wkroczyć na teren toczących się negocjacji wspólnotowych.

33 Królestwo Niderlandów, popierane przez rząd francuski, twierdzi następnie, że w niniejszym postępowaniu Komisja nie wzięła pod uwagę ani dwóch mandatów negocjacyjnych przyznanych jej przez Radę w czerwcu 2003 r., ani rozporządzenia nr 847/2004. Nie dokonano więc oceny poważnej szkody, jaka wynikałaby z wypowiedzenia dwustronnych umów dotyczących transportu lotniczego dla towarzystw lotniczych.

34 Zasada lojalnej współpracy instytucji Wspólnoty i państw członkowskich, ustanowiona w art. 5 traktatu, winna być jego zdaniem stosowana z wzajemnością, w związku z czym Komisja również jest zobowiązana przyczynić się do zapewnienia skuteczności prawa wspólnotowego. Nie można mówić o lojalnej współpracy, jeżeli w rzeczywistości Komisja uniemożliwia Królestwu Niderlandów wywiązanie się z jego zobowiązań wspólnotowych. Komisja naruszyła art. 5 traktatu wnosząc skargę w niniejszej sprawie, podczas gdy państwa członkowskie i Rada dały jej instrumenty niezbędne do przywrócenia zgodności z prawem wspólnotowym transatlantyckiego transportu lotniczego.

35 Wypowiedzenie umowy z 1957 r. spowodowałoby powstanie luki prawnej ze szkodą dla interesów Królestwa Niderlandów i innych państw członkowskich. Nawet gdyby wykonywanie lotów było nadal możliwe na zasadzie kurtuazji, jak sugeruje Komisja,

stosowanie tej zasady nie zapewniałoby przewoźnikom wspólnotowym bezpieczeństwa prawnego i gospodarczego, jakie gwarantuje im obowiązywanie tego rodzaju umowy. Zatwierdzanie ich planów lotów musiałyby następować corocznie i byłyby niepewne. Zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia warunków prowadzenia działalności powodowałyby dodatkowe uciążliwości administracyjne i narażałyby przewoźników europejskich na odmowę przez władze Stanów Zjednoczonych zgody na niektóre loty.

³⁶ Komisja odpowiada, że w pismach do Królestwa Niderlandów z dnia 25 listopada 2002 r., 30 lipca 2004 r. i 10 marca 2005 r. nie zwracała się do tego państwa o rozpoczęcie negocjacji ze Stanami Zjednoczonymi, lecz o zastosowanie postanowień umowy z 1957 r. dotyczących jej wypowiedzenia. Nie stawiałyby to Królestwa Niderlandów w sytuacji niedopuszczalnej.

³⁷ Poza tym obawa, że wypowiedzenie umowy spowoduje powstanie luki prawnej, jest jej zdaniem bezpodstawna. Gdyby nowa umowa między Wspólnotą a stanami Zjednoczonymi nie została zawarta, wykonywanie lotów byłyby możliwe na zasadzie kurtuazji.

Ocena Trybunału

³⁸ Poza kwestiami omówionymi w pkt 29 niniejszego wyroku należy przypomnieć, że postanowienia art. 226 WE znajdują zastosowanie bez konieczności dochowania

przez Komisję określonego terminu. W tym przypadku Komisja wyjaśniła, że postanowiła poczekać na wydanie przez Trybunał w 2002 r. wyroków w sprawach „otwartego nieba” oraz na reakcję rządu niderlandzkiego na te wyroki przed wniesieniem skargi w niniejszej sprawie. Czyniąc tak Komisja nie zrobiła niezgodnego z traktatem użytku ze swobody oceny, jaka przysługuje jej na podstawie art. 226 WE.

³⁹ Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem uchybienie zobowiązaniom należy oceniać na podstawie sytuacji państwa członkowskiego, jaka miała miejsce w chwili upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii, a zmiany, które nastąpiły później, nie mogą być brane pod uwagę przez Trybunał (zob. w szczególności wyrok z dnia 14 lipca 2005 r. w sprawie C-433/03 Komisja przeciwko Niemcom, Zb.Orz. str. I-6985, pkt 32 i przywołane tam orzecznictwo).

⁴⁰ W niniejszej sprawie termin wyznaczony w uzasadnionej opinii minął w dniu 24 grudnia 2000 r., w związku z czym zmiany, na które powołuje się Królestwo Niderlandów, są bez znaczenia dla sporu.

⁴¹ Stąd argument ten należy odrzucić.

Co do istoty sprawy

Co do potrzeby orzekania w przedmiocie istnienia nowej umowy w związku ze zmianami wprowadzonymi na mocy wymiany not z października 1992 r.

Argumentacja stron

42 Zdaniem Komisji zmiany wprowadzone na mocy wymiany not z października 1992 r. zasadniczo zmieniły charakter umowy z 1957 r., przekształcając ją w nowy rodzaj umowy „otwartego nieba”, to jest umowę, która musi spełniać szereg kryteriów określonych przez rząd Stanów Zjednoczonych, jak swobodny dostęp do wszystkich korytarzy powietrznych, przyznanie nieograniczonego prawa drogi i przelotu, ustalenie cen w tzw. systemie „podwójnej odmowy” w przypadku połączeń lotniczych między stronami umowy oraz możliwość używania wspólnych kodów. Skutkiem tych zmian jest jej zdaniem stworzenie ściślejszych ram współpracy między Stanami Zjednoczonymi a Królestwem Niderlandów, z których dla tego ostatniego wynikają nowe, istotne zobowiązania międzynarodowe. Zmiany te świadczą o całościowej renegocjacji umowy z 1957 r. W takiej sytuacji państwa członkowskie nie mają prawa nie tylko podejmować nowych zobowiązań międzynarodowych, ale także utrzymywać w mocy takich zobowiązań, jeżeli są one sprzeczne z prawem wspólnotowym.

43 Królestwo Niderlandów zaprzecza, jakoby wymiana not z października 1992 r. stanowiła nową umowę. Jego zdaniem umowa z 1957 r. jako taka pozostała nienaruszona.

Postanowienia, jakie zostały do niej dodane, konsolidują elementy istniejące już w pierwotnej umowie. Dostosowania z października 1992 r. są rezultatem liberalizacji na korzyść towarzystw lotniczych z obu umawiających się państw, rozpoczętej wiele lat wcześniej. Umowa z 1957 r. zawierała już przed 1992 r. zasadnicze elementy umowy „otwartego nieba”, w związku z czym wymiana not z 1992 r. nie przekształciła jej w nową umowę tego rodzaju.

- ⁴⁴ Zdaniem Królestwa Niderlandów umowa z 1957 r., jako akt sprzed 1 stycznia 1958 r., objęta jest postanowieniem art. 307 akapit pierwszy WE, zgodnie z którym traktat nie narusza zobowiązania państwa członkowskiego do poszanowania praw, jakie przysługują państwom trzecim z tytułu umowy zawartej przed wejściem w życie traktatu EWG. Podobnie jest w odniesieniu do późniejszych uregulowań wtórnych: samo istnienie takich uregulowań nie nakłada na państwo członkowskie obowiązku wypowiedzenia zobowiązań podjętych wobec państw trzecich.

Ocena Trybunału

- ⁴⁵ Należy stwierdzić, że umowa z 1957 r. nie zawierała pierwotnie żadnych postanowień dotyczących KSR. Na mocy wymiany not z 29 stycznia i 13 marca 1992 r. dodano do tej umowy załącznik dotyczący zasady niedyskryminacji i konkurencji w ramach KSR. Wymiana not z października 1992 r. nie wprowadza zmian do tego załącznika.

- 46 Podobnie postanowienia umowy z 1957 r. dotyczące taryf za usługi lotnicze, to jest postanowienia art. 11 tej umowy, są wynikiem wymiany not z dnia 29 stycznia i 13 marca 1992 r., natomiast w wymianie not z października 1992 r. brak postanowień odnoszących się do tej kwestii.
- 47 Rzeczywiście Komisja przyznaje w skardze, że wymiana not z października 1992 r. pozostawiła bez zmian postanowienia dotyczące KSR i taryf za usługi lotnicze zawarte w umowie z 1957 r. ze zmianami wprowadzonymi przed październikiem 1992 r.
- 48 Poza tym, jak rzecznik generalny stwierdził w pkt 136 opinii, wymiana not z października 1992 r. wyraża wolę umawiających się stron wprowadzenia zmian do niektórych postanowień umowy z 1957 r., choćby istotnych, a nie jej zastąpienia.
- 49 Jak wynika z akt sprawy, zmiany z października 1992 r. wprowadzone do umowy z 1957 r., omówione w pkt 11 niniejszego wyroku, spowodowały całkowitą liberalizację transportu powietrznego między Stanami Zjednoczonymi a Królestwem Niderlandów, zapewniając swobodny dostęp do wszystkich korytarzy powietrznych i wszystkich miejsc w tych dwóch krajach, bez ograniczeń co do zdolności przewozowych i częstotliwości lotów oraz co do punktów pośrednich, jak i znajdujących się przed i za („behind, between and beyond rights”) oraz przy każdej kombinacji rodzajów samolotów („change of gauge”). Swoboda ta została uzupełniona postanowieniami odnoszącymi się do możliwości zawierania przez zainteresowane towarzystwa lotnicze umów w sprawie wspólnych kodów („code sharing”) oraz postanowieniami stymulującymi konkurencję.

- 50 Stąd skutkiem zmian wprowadzonych do umowy z 1957 r. w październiku 1992 r. jest stworzenie ram bliższej współpracy między Stanami Zjednoczonymi a Królestwem Niderlandów, z których wynikają dla tego ostatniego nowe, istotne zobowiązania międzynarodowe.
- 51 Trzeba ponadto podkreślić, że zmiany wprowadzone w październiku świadczą o całościowej renegeacji umowy z 1957 r. Jakkolwiek niektóre postanowienia tej umowy nie zostały formalnie zmienione lub wprowadzono do nich tylko drobne poprawki redakcyjne, to jednak zobowiązania wynikające z tych postanowień zostały potwierdzone w trakcie jej renegeacji. W takiej sytuacji zaś państwa członkowskie nie mają prawa nie tylko podejmować nowych zobowiązań międzynarodowych, lecz także utrzymywać w mocy takich zobowiązań, jeżeli są one sprzeczne z prawem wspólnotowym.
- 52 Poza tym należy przyjąć za pewnik, że całość zmian wprowadzonych do umowy z 1957 r. w październiku 1992 r. zmienia skutki niektórych postanowień, które nie zostały formalnie zmodyfikowane na mocy tych zmian lub zostały zmodyfikowane tylko w niewielkim stopniu.
- 53 W związku z tym całość zobowiązań międzynarodowych kwestionowanych w skardze w niniejszej sprawie należy oceniać z punktu widzenia przepisów prawa wspólnotowego, na które Komisja powołuje się, uzasadniając tę skargę (zob. podobnie ww. wyroki w sprawach Komisja przeciwko Danii, pkt 36–42; Komisja przeciwko Szwecji, pkt 34–40; Komisja przeciwko Finlandii, pkt 36–42; Komisja przeciwko Belgii, pkt 47–53; Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 42–48, i Komisja przeciwko Austrii pkt 46–52).

54 Jak wynika z powyższych rozważań, argument rządu niderlandzkiego oparty na art. 307 akapit pierwszy WE jest bezzasadny.

W przedmiocie uchybienia polegającego na naruszeniu kompetencji zewnętrznych Wspólnoty

Argumentacja stron

55 Zdaniem Komisji za każdym razem, gdy w celu realizacji jednej ze wspólnych polityk przewidzianej w traktacie WE Wspólnota wydała przepisy ustanawiające, w jakiejkolwiek formie, wspólne zasady, państwa członkowskie nie mają prawa podejmować wobec państw trzecich zobowiązań naruszających te zasady lub zmieniających ich skutki. W tej kwestii Komisja zarzuca Królestwu Niderlandów naruszenie wyłącznej kompetencji zewnętrznej Wspólnoty poprzez podjęcie wobec Stanów Zjednoczonych zobowiązań dotyczących, po pierwsze, taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników wyznaczonych przez Stany Zjednoczone na trasach wewnątrzwspólnotowych, a po drugie KSR oferowanych i stosowanych na terytorium Niderlandów.

56 W odniesieniu do taryf za usługi lotnicze Komisja twierdzi w skardze, że od chwili wejścia w życie rozporządzenia nr 2409/92 Królestwo Niderlandów nie miało prawa podejmować samodzielnie ani utrzymywać w mocy zobowiązań międzynarodowych dotyczących taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników z państw trzecich na trasach wewnątrzspółnotowych. Tymczasem art. 11 umowy z 1957 r., w brzmieniu nadanym w drodze wymiany not z 29 stycznia i 13 marca 1992 r. oraz przez art. 6 protokołu z 1978 r., zawiera takie zobowiązanie. Ponadto dokonując wymiany not z października 1992 r., Królestwo Niderlandów utrzymało w mocy to zobowiązanie. Państwo to naruszyło tym samym wyłączną kompetencje zewnętrzną powierzoną Wspólnocie w art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 2409/92.

57 W odniesieniu do KSR Komisja twierdzi, że Królestwo Niderlandów utrzymało w mocy załącznik do umowy z 1957 r. zawierający zasady dotyczące KSR przy rene-gocjacji tej umowy w październiku 1992 r. Tym samym Królestwo Niderlandów naruszyło wyłączną kompetencję zewnętrzną Wspólnoty wynikającą z rozporządzenia nr 2299/89.

58 Królestwo Niderlandów argumentuje, że w obecnym stanie prawnym kompetencja do zawierania umów dwustronnych przysługuje państwom członkowskim, dopóki Wspólnocie nie zostanie wyraźnie powierzony mandat do ich zawarcia. Odmienna sytuacja miałyby miejsce jedynie w przypadku, gdyby zobowiązania dwustronne jednego z państw członkowskich naruszały wspólne zasady, co nie ma miejsca w niniejszej sprawie.

- 59 Nawet przyjąwszy, że Wspólnocie może przysługiwać wyłączna kompetencja zewnętrzna z racji wydania wewnętrznych uregulowań wspólnotowych, kompetencja taka istnieje dopiero od momentu wejścia w życie tych uregulowań. Ponieważ rozporządzenie nr 2409/92 weszło w życie z dniem 1 stycznia 1993 r., nie mogło obowiązywać Królestwa Niderlandów w październiku 1992 r.
- 60 W replice Komisja powołuje się w drodze analogii na wyrok z dnia 18 grudnia 1997 r. w sprawie C-129/96 Inter-Environnement Wallonie, Rec. str. I-7411, pkt 45, w którym Trybunał stwierdził, że w okresie przeznaczonym na transpozycję dyrektywy państwa członkowskie nie powinny wydawać przepisów mogących poważnie zagrozić osiągnięciu rezultatu wyznaczonego w dyrektywie. Komisja wskazuje w tej kwestii, że parlament niderlandzki ratyfikował wymianę not z października 1992 r. w dniu 26 kwietnia 1993 r., to jest po 1 stycznia 1993 r., czyli dniu wejścia w życie rozporządzenia nr 2409/92.
- 61 Na twierdzenie to Królestwo Niderlandów, popierane w tym względzie przez rząd francuski, odpowiada, że podnoszenie po raz pierwszy w replice, jak czyni to Komisja, argumentu, iż wyłączna kompetencja zewnętrzna Wspólnoty powstała z chwilą wydania rozporządzenia nr 2409/92, a nie z chwilą jego wejścia w życie, stanowi nowy zarzut zmieniający przedmiot sporu; podnoszenia takiego nowego zarzutu zabrania art. 42 § 2 regulaminu. W każdym zaś razie ww. wyrok w sprawie Inter-Environnement Wallonie nie jest właściwym odniesieniem w tej sprawie, gdyż po pierwsze dotyczy ona rozporządzenia, a nie dyrektywy, a po drugie żadne z postanowień umowy z 1957 r. nie może poważnie zagrozić osiągnięciu rezultatu rozporządzenia nr 2409/92. Wreszcie moment ratyfikacji wymiany not z października 1992 r. przez parlament niderlandzki jest tu bez znaczenia, jako że wymiana not była stosowana już od 14 października 1992 r.

Ocena Trybunału

⁶² Jeśli chodzi, po pierwsze, o taryfy za usługi lotnicze, należy stwierdzić, że zgodnie z art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 2409/92 nie znajduje ono zastosowania do taryf za usługi lotniczego transportu pasażerskiego i towarowego stosowanych przez przewoźników innych niż wspólnotowi, jednakże ograniczenie to obowiązuje „bez uszczerbku dla ust. 3” tego artykułu. Zgodnie z art. 1 ust. 3 wyłącznie przewoźnicy lotniczy Wspólnoty są uprawnieni do wprowadzenia nowych produktów lub taryf niższych od istniejących dla tych samych produktów.

⁶³ Z przepisów tych łącznie wynika, że rozporządzenie nr 2409/92 zakazuje, w sposób pośredni lecz jednoznaczny, przewoźnikom lotniczym z państw trzecich działającym na terytorium Wspólnoty wprowadzania nowych produktów lub taryf niższych od istniejących dla tych samych produktów. W ten sposób prawodawca wspólnotowy ograniczył swobodę taryfową tych przewoźników w przypadku, gdy obsługują oni połączenia wewnątrzwspólnotowe. W związku z tym Wspólnota uzyskała w zakresie objętym unormowaniem art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 2409/92 wyłączną kompetencję do zawierania z państwami trzecimi umów dotyczących ograniczenia swobody taryfowej przewoźników innych niż wspólnotowi.

64 Stąd od chwili wejścia w życie rozporządzenia nr 2409/92 Królestwo Niderlandów nie miało prawa samodzielnie podejmować ani utrzymywać w mocy, mimo renegeacji umowy z 1957 r., zobowiązań międzynarodowych dotyczących taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników z państw trzecich na trasach wewnątrzspółnotowych.

65 Tego rodzaju zobowiązanie wynika zaś z art. 11 umowy z 1957 r., zmienionej na mocy wymiany not z 29 stycznia i 13 marca 1992 r. oraz art. 6 protokołu z 1978 r. Królestwo Niderlandów utrzymało w mocy to zobowiązanie mimo renegeacji umowy z 1957 r., która doprowadziła do wymiany not z października 1992 r. W ten sposób Królestwo Niderlandów naruszyło więc wyłączną kompetencję zewnętrzną Wspólnoty wynikającą z art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 2409/92 (zob. podobnie ww. wyroki w sprawach Komisja przeciwko Danii, pkt 97–100; Komisja przeciwko Szwecji, pkt 93–96; Komisja przeciwko Finlandii, pkt 98–101; Komisja przeciwko Belgii, pkt 110–113; Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 103–106; Komisja przeciwko Austrii, pkt 112–115, i Komisja przeciwko Niemcom, pkt 123–126).

66 Wniosku tego nie podważa argumentacja rządu niderlandzkiego, zgodnie z którą wymiana not z października 1992 r. miała miejsce przed wejściem w życie rozporządzenia nr 2409/92. Jak bowiem stwierdził rzecznik generalny w pkt 153–158 opinii, choć wymiana not była tymczasowo stosowana od dnia 14 października 1992 r., umowa między Królestwem Niderlandów a Stanami Zjednoczonymi została ostatecznie zawarta dopiero po jej ratyfikacji przez parlament niderlandzki w dniu 26 kwietnia 1993 r. Data ta jest zaś późniejsza od daty wejścia w życie rozporządzenia nr 2409/92.

67 Po drugie w odniesieniu do KSR Komisja wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które na nim ciążyą na mocy rozporządzenia nr 2299/89, zmienionego rozporządzeniem nr 3089/93.

68 Rozporządzenie nr 3089/93 zostało wydane w dniu 29 października 1993 r. i weszło w życie, zgodnie z jego art. 2 ust. 1, z dniem 11 grudnia 1993 r.

69 Zarówno data wydania, jak i wejścia w życie tego rozporządzenia są późniejsze od daty ratyfikacji wymiany not z października 1992 r. W związku z tym wyłączna kompetencja zewnętrzna Wspólnoty, na którą powołuje się Komisja, nie może wynikać z rozporządzenia nr 3089/93.

70 Zatem zarzut dotyczący KSR należy rozpatrywać wyłącznie w świetle rozporządzenia nr 2299/89 bez uwzględniania rozporządzenia nr 3089/93.

- 71 Z art. 1 i 7 rozporządzenia nr 2299/89 wynika, że z zastrzeżeniem wzajemności rozporządzenie to znajduje zastosowanie również do podmiotów z państw trzecich, gdy oferują one lub używają KSR na terytorium Wspólnoty.
- 72 W związku z tym rozporządzeniem Wspólnota nabyła wyłączną kompetencję do zawierania z państwami trzecimi umów dotyczących KSR oferowanych lub używanych na jej terytorium.
- 73 Jest bezsporne, że w drodze wymiany not z 29 stycznia i 13 marca 1992 r. Królestwo Niderlandów i Stany Zjednoczone dodały do umowy z 1957 r. załącznik ustalający zasady obowiązujące w stosunku do KSR, a w szczególności do KSR oferowanych lub używanych na terytorium Niderlandów. Królestwo Niderlandów utrzymało w mocy ten załącznik mimo renegocjacji umowy z 1957 r., która doprowadziła do wymiany not z października 1992 r. Działając w ten sposób państwo to naruszyło wyłączną kompetencję zewnętrzną Wspólnoty wynikającą z rozporządzenia nr 2299/89 (zob. podobnie ww. wyroki w sprawach Komisja przeciwko Danii, pkt 102–104; Komisja przeciwko Szwecji, pkt 98–100; Komisja przeciwko Finlandii, pkt 103–105; Komisja przeciwko Belgii, pkt 115–117; Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 108–110; Komisja przeciwko Austrii, pkt 117–119, i Komisja przeciwko Niemcom, pkt 128–130).

74 Poza tym art. 5 traktatu nakazuje państwom członkowskim ułatwiać Wspólnocie wykonywanie jej zadań i nie podejmować jakichkolwiek działań mogących zagrozić osiągnięciu celów traktatu WE.

75 W dziedzinie stosunków zagranicznych Trybunał orzekł, że zadania Wspólnoty i cele traktatu WE byłyby zagrożone, gdyby państwa członkowskie miały prawo zawierać umowy międzynarodowe, których postanowienia mogą naruszyć przepisy wydane przez Wspólnotę lub zmienić ich skutki.

76 Jak wynika z powyższych rozważań, utrzymując w mocy, mimo renegocjacji umowy z 1957 r., zobowiązania międzynarodowe dotyczące taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników wskazanych przez Stany Zjednoczone na trasach wewnątrzspółnotowych, a także KSR oferowanych lub używanych na jego terytorium, Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które ciążyą na nim na mocy art. 5 traktatu oraz rozporządzeń nr 2409/92 i 2299/89 (zob. podobnie ww. wyroki w sprawach Komisja przeciwko Danii, pkt 110–113; Komisja przeciwko Szwecji, pkt 106–108; Komisja przeciwko Finlandii, pkt 111–113; Komisja przeciwko Belgii, pkt 124–126; Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 116–118; Komisja przeciwko Austrii, pkt 124–126, i Komisja przeciwko Niemcom, pkt 135–137).

W przedmiocie uchybienia polegającego na naruszeniu art. 52 traktatu

Argumentacja stron

- 77 Komisja twierdzi, że art. 4 umowy z 1957 r. dotyczący własności i kontroli nad towarzystwami lotniczymi został w drodze wymiany not z października 1992 r. całkowicie zastąpiony nowym brzmieniem.
- 78 Komisja zwraca uwagę, że zgodnie z art. 4 w nowym brzmieniu (zwanym dalej „klauzulą w sprawie własności i kontroli nad towarzystwami lotniczymi”) towarzystwa lotnicze z innych państw członkowskich niż Królestwo Niderlandów mogą zawsze zostać wykluczone z zakresu stosowania umowy z 1957 r., podczas gdy umowa ta znajduje samoczynnie zastosowanie do niderlandzkich towarzystw lotniczych. Towarzystwa lotnicze z tych państw członkowskich są więc dyskryminowane, ponieważ nie korzystają w Niderlandach z traktowania krajowego, sprzecznie z art. 52 traktatu.
- 79 Rząd niderlandzki odpowiada, że wbrew twierdzeniu Komisji wymiana not z października 1992 r. nie zastępuje całkowicie art. 4 umowy z 1957 r., lecz wyjaśnia jedynie niektóre jego aspekty. Artykuł 4 pozostaje jego zdaniem niezmienny co do istoty. Z tego punktu widzenia wymiana not z października 1992 r. nie stanowi nowej umowy, a umowa z 1957 r. znajduje się pod ochroną art. 307 akapit pierwszy WE.

Ocena Trybunału

80 Artykuł 4 umowy z 1957 r. w pierwotnym brzmieniu przewidywał, że:

„Każda z umawiających się stron zastrzega sobie prawo odmowy lub cofnięcia możliwości korzystania z praw, o których mowa w art. 3 niniejszej umowy, jednemu z towarzystw lotniczych wyznaczonych przez drugą umawiającą się stronę w każdym przypadku, gdy uzna za niedostatecznie wykazane, że znaczna część praw własności i rzeczywista kontrola nad tym towarzystwem lotniczym należy do podmiotów mających przynależność państwową drugiej umawiającej się strony [...]”.

81 W drodze wymiany not z października 1992 r. dokonano zmiany początku tego artykułu w następujący sposób, pozostawiając ciąg dalszy bez zmian:

„Każda z umawiających się stron zastrzega sobie prawo odmowy, zawieszenia, ograniczenia, poddania warunkom lub cofnięcia możliwości korzystania z praw, o których mowa w niniejszej umowie [...]”.

82 Zatem w sposób oczywisty art. 4 nie został w całości zastąpiony w drodze wymiany not z października 1992 r., jak twierdzi Komisja.

83 Jednakże należy stwierdzić, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 170 opinii, że o ile z formalnego punktu widzenia art. 4 został w niewielkim stopniu zmieniony w drodze wymiany not z października 1992 r., o tyle jego treść i skutki zostały znacznie zmodyfikowane w wyniku tej wymiany not, która w sposób nieunikniony miała wpływ na zakres zastosowania tego artykułu w związku z całkowitą liberalizacją połączeń należących do piątej wolności w rozumieniu art. 1 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 7 grudnia 1944 r.; 1953 UNTS 389).

84 W związku z tym, po pierwsze, klauzulę w sprawie własności i kontroli nad towarzystwami lotniczymi należy oceniać w świetle wspomnianych przepisów prawa, a po drugie argument rządu niderlandzkiego oparty na art. 307 akapit pierwszy WE jest bezzasadny.

85 W odniesieniu do możliwości zastosowania art. 52 traktatu należy zauważyć, że postanowienie to znajduje zastosowanie w dziedzinie transportu lotniczego, a w szczególności do towarzystw lotniczych mających siedzibę w jednym z państw członkowskich i świadczących usługi transportu lotniczego między państwem członkowskim a państwem trzecim.

86 W niniejszym przypadku klauzula w sprawie własności i kontroli nad towarzystwami lotniczymi pozwala w szczególności Stanom Zjednoczonym odmówić koncesji i zezwolenia lub cofnąć je towarzystwu lotniczemu wyznaczonemu przez Królestwo Niderlandów, którego znaczna część praw własności i rzeczywista kontrola nie należą do tego państwa członkowskiego lub podmiotów mających niderlandzką przynależność państwową.

87 Jest niewątpliwe, że klauzula ta może dotyczyć towarzystw lotniczych z siedzibą w Królestwie Niderlandów, których znaczna część praw własności i rzeczywista kontrola należą do innego państwa członkowskiego lub podmiotów mających jego przynależność państwową (zwanymi dalej „wspólnotowymi towarzystwami lotniczymi”).

88 Ze sformułowania tej klauzuli wynika natomiast, że co do zasady Stany Zjednoczone mają obowiązek udzielić wymaganych koncesji i zezwoleń towarzystwom lotniczym, których znaczna część praw własności i rzeczywista kontrola należą do Królestwa Niderlandów lub podmiotów mających jego przynależność państwową (zwanym dalej „niderlandzkimi towarzystwami lotniczymi”).

89 W związku z tym wspólnotowe towarzystwa lotnicze mogą zawsze zostać wykluczone z korzyści wynikających z umowy z 1957 r., które natomiast przysługują niderlandzkim towarzystwom lotniczym. Wspólnotowe towarzystwa lotnicze są zatem dyskryminowane, co uniemożliwia im korzystanie z traktowania krajowego w przyjmującym państwie członkowskim, to jest w Królestwie Niderlandów.

90 Stąd klauzula w sprawie własności i kontroli nad towarzystwami lotniczymi jest sprzeczna z art. 52 traktatu (zob. podobnie ww. wyroki w sprawach Komisja przeciwko Danii, pkt 122–124; Komisja przeciwko Szwecji, pkt 113–115 i 119–124; Komisja przeciwko Finlandii, pkt 118–120 i 124–129; Komisja przeciwko Belgii, pkt 131–133 i 137–142; Komisja przeciwko Luksemburgowi, pkt 122–124 i 128–133; Komisja przeciwko Austrii, pkt 130–134 i 138–143, oraz Komisja przeciwko Niemcom, pkt 144–146 i 150–156).

91 W związku z powyższym zarzut uchybienia zobowiązaniom przez Królestwo Niderlandów temu artykułowi okazuje się zasadny.

92 Biorąc pod uwagę całość powyższych rozważań należy stwierdzić, że podejmując lub utrzymując w mocy, mimo renegotjacji umowy z 1957 r., zobowiązania międzynarodowe wobec Stanów Zjednoczonych:

— dotyczące taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników wskazanych przez Stany Zjednoczone na połączeniach wewnątrzspółnotowych,

— dotyczące KSR proponowanych i używanych na terytorium Niderlandów, oraz

- przyznające Stanom Zjednoczonym prawo uchylecia, zawieszenia lub ograniczenia pozwolenia na loty w przypadku, gdy kapitał przewoźników lotniczych wyznaczonych przez Królestwo Niderlandów nie należy do niego lub do podmiotów mających niderlandzką przynależność państwową,

Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które ciążyą na nim na mocy art. 5 i 52 WE oraz rozporządzeń nr 2409/92 i 2299/89.

W przedmiocie kosztów

⁹³ Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu Trybunału kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Królestwa Niderlandów kosztami postępowania, a ono przegrało sprawę, należy je obciążyć kosztami postępowania.

⁹⁴ Zgodnie z art. 69 § 4 regulaminu Republika Francuska pokrywa własne koszty.

Z powyższych względów Trybunał (wielka izba) orzeka, co następuje:

1) Podejmując lub utrzymując w mocy, mimo renegocjacji umowy o transporcie lotniczym zawartej przez Królestwo Niderlandów ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki w dniu 3 kwietnia 1957 r., zobowiązania międzynarodowe wobec Stanów Zjednoczonych Ameryki:

- dotyczące taryf za usługi lotnicze stosowanych przez przewoźników wskazanych przez Stany Zjednoczone na połączeniach wewnątrzspółnotowych,

- dotyczące KSR oferowanych i używanych na terytorium Niderlandów, oraz

- przyznające Stanom Zjednoczonym prawo uchylecia, zawieszenia lub ograniczenia praw w przypadku, gdy kapitał przewoźników lotniczych wyznaczonych przez Królestwo Niderlandów nie należy do niego lub do podmiotów mających niderlandzką przynależność państwową,

Królestwo Niderlandów uchybiło zobowiązaniom, które ciąży na nim na mocy art. 5 traktatu WE (obecnie art. 10 WE) i art. 52 traktatu WE (obecnie,

po zmianie, art. 43 WE) oraz rozporządzeń Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze i nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji.

2) Królestwo Niderlandów zostaje obciążone kosztami postępowania.

3) Republika francuska pokrywa własne koszty.

Podpisy