

KOMMISSIONEN MOT FINLAND

DOMSTOLENS DOM

den 5 november 2002 *

I mål C-469/98,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av A. Rosas och F. Benyon,
båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Republiken Finland, företrädd av T. Pynnä, i egenskap av ombud, biträdd av
R. Luoma, asianajaja,

svarande,

* Rättegångsspråk: finska.

med stöd av

Konungariket Nederländerna, företrätt av M.A. Fierstra och J. van Bakel, båda i egenskap av ombud,

intervenient,

angående en talan om fastställelse av

- i första hand att Republiken Finland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt EG-fördraget, särskilt artikel 5 (nu artikel 10 EG) och artikel 52 (nu artikel 43 EG i ändrad lydelse), och enligt sekundärlagstiftning som har antagits med stöd av nämnda fördrag, särskilt rådets förordningar (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116), nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 123), nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (EGT L 240, s. 15; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 130), nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem (EGT L 220, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 174), i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 3089/93 av den 29 oktober 1993 (EGT L 278, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 12), och nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 188) genom att förhandla om, parafera och slutligen år 1995 ingå ett så kallat open skies-avtal med Amerikas förenta stater på luftfartsområdet,

- i andra hand att Republiken Finland — i den mån 1995 års avtal inte anses utgöra en avgörande ändring som därmed har ersatt tidigare ingångna avtal — har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 234 i EG-fördraget (nu artikel 307 EG i ändrad lydelse) och enligt artikel 6 i akten om villkoren för Republiken Österrikes, Republiken Finlands och Konungariket Sveriges anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen (EGT C 241, 1994, s. 21, och EGT L 1, 1995, s. 1) genom att inte upphäva bestämmelser i dessa tidigare ingångna avtal som inte är förenliga med fördraget, särskilt artikel 52, och med sekundärlagstiftningen, eller genom att inte vidta samtliga rättsligt möjliga åtgärder i detta syfte,

meddelar

DOMSTOLEN

sammansatt av ordföranden på sjätte avdelningen J.-P. Puissochet, tillförordnad ordförande, avdelningsordföranden R. Schintgen samt domarna C. Gulmann, D.A.O. Edward, A. La Pergola, P. Jann, V. Skouris (referent), F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr och J.N. Cunha Rodrigues,

generaladvokat: A. Tizzano,
justitiesekreterare: biträdande justitiesekreteraren H. von Holstein och avdelningschefen D. Louterman-Hubeau,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid förhandlingen den 8 maj 2001 av: kommissionen, företrädd av A. Rosas, F. Benyon och M. Huttunen, i egenskap av

ombud, Republiken Finland, företrädd av T. Pynnä och H. Rotkirch, i egenskap av ombud, biträdda av R. Luoma, och Konungariket Nederländerna, företrädd av J. van Bakel, H.G. Sevenster och J. van Haersolte, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 31 januari 2002 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska gemenskapernas kommission har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 18 december 1998, med stöd av artikel 169 i EG-fördraget (nu artikel 226 EG) väckt talan om fastställelse av

— i första hand att Republiken Finland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt EG-fördraget, särskilt artikel 5 (nu artikel 10 EG) och artikel 52 (nu artikel 43 EG i ändrad lydelse), och enligt sekundärlagstiftning som har antagits med stöd av nämnda fördrag, särskilt rådets förordningar (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116), nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 123), nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (EGT L 240, s. 15; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 130), nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för

datoriserade bokningssystem (EGT L 220, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 174), i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 3089/93 av den 29 oktober 1993 (EGT L 278, s. 1, svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 12, nedan kallad förordning nr 2299/89), och nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 188) genom att förhandla om, parafera och slutligen år 1995 ingå ett så kallat open skies-avtal med Amerikas förenta stater på luftfartsområdet,

— i andra hand att Republiken Finland — i den mån 1995 års avtal inte anses utgöra en avgörande ändring som därmed har ersatt tidigare ingångna avtal — har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 234 i EG-fördraget (nu artikel 307 EG i ändrad lydelse) och enligt artikel 6 i akten om villkoren för Republiken Österrikes, Republiken Finlands och Konungariket Sveriges anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen (EGT C 241, 1994, s. 21, och EGT L 1, 1995, s. 1) genom att inte upphäva bestämmelser i dessa tidigare ingångna avtal som inte är förenliga med fördraget, särskilt artikel 52, och med sekundärlagstiftningen, eller genom att inte vidta samtliga rättsligt möjliga åtgärder i detta syfte.

2 Konungariket Nederländerna tilläts genom beslut av domstolens ordförande av den 8 juli 1999 intervensera till stöd för Republiken Finlands yrkanden.

Tillämpliga bestämmelser

3 I artikel 84.1 i EG-fördraget (nu artikel 80.1 EG i ändrad lydelse) anges att bestämmelserna i avdelning IV om transporter i tredje delen av fördraget endast

skall gälla transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar. I artikel 84.2 anges följande:

”Rådet får med kvalificerad majoritet besluta huruvida, i vilken omfattning och på vilket sätt lämpliga bestämmelser skall kunna meddelas för sjöfart och luftfart.

Procedurreglerna i artikel 75.1 och 75.3 skall tillämpas.”

- 4 Rådet har, med stöd av den sistnämnda bestämmelsen och i syfte att gradvis genomföra en inre marknad för luftfart, år 1987, år 1990 och år 1992 antagit tre så kallade paket med bestämmelser som skall säkerställa dels frihet att tillhandahålla luftfartstjänster, dels att gemenskapens konkurrensregler tillämpas inom denna sektor.
- 5 Det så kallade tredje paketet med bestämmelser, som antogs år 1992, innefattar förordningarna nr 2407/92, nr 2408/92 och nr 2409/92.
- 6 Förordning nr 2407/92 gäller enligt artikel 1 i förordningen de krav för utfärdande och upprätthållande av operativa licenser som medlemsstaterna ställer på lufttrafikföretag som är etablerade i gemenskapen. I detta avseende framgår det av artikel 3.3 i samma förordning att ett företag som är etablerat i gemenskapen mot betalning får utföra lufttransporter av passagerare, post och/eller gods endast om det har beviljats den nödvändiga operativa licensen. Enligt artikel 4.1 och 4.2 i förordningen får en medlemsstat utfärda operativ licens

endast för företag som har sitt huvudkontor och, i förekommande fall, sitt säte i denna medlemsstat och, utan att det påverkar avtal och konventioner i vilka gemenskapen är en avtalsslutande part, till största delen ägs och effektivt kontrolleras av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater.

- 7 Förordning nr 2408/92 avser, såsom framgår av dess titel, EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. Enligt definitionen i artikel 2 b i förordningen är ett EG-lufttrafikföretag ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats i enlighet med förordning nr 2407/92. I artikel 3.1 i förordning nr 2408/92 föreskrivs att den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna skall tillåta EG-lufttrafikföretag att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen. Enligt artikel 3.2 hade medlemsstaterna dock fram till den 1 april 1997 möjlighet att göra undantag från denna bestämmelse med avseende på trafikrättigheter för cabotage.
- 8 I artiklarna 4—7 i förordning nr 2408/92 finns bestämmelser om bland annat medlemsstaternas möjlighet att införa allmän trafikplikt på vissa flyglinjer. Enligt artikel 8 i samma förordning har medlemsstaterna rätt att reglera fördelningen av trafiken mellan flygplatserna inom ett flygplatssystem, om detta sker utan särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet. Enligt artikel 9 i förordningen får slutligen den ansvariga medlemsstaten vid allvarliga överbelastnings- och/eller miljöproblem införa villkor för, begränsa eller avvisa utövande av trafikrättigheter, särskilt när en tillfredsställande servicenivå kan uppnås med andra transportmedel.
- 9 Enligt artikel 1.1 i förordning nr 2409/92 innehåller förordningen bestämmelser om de kriterier och förfaranden som gäller fastställande av biljettpriser och tariffer för lufttrafik uteslutande inom gemenskapen.

10 Artikel 1.2 och 1.3 i sistnämnda förordning har följande lydelse:

”2. Denna förordning skall, utan att tillämpningen av punkt 3 påverkas, inte gälla följande:

- a) Biljettpriser och tariffer som tillämpas av andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

- b) Biljettpriser och tariffer som fastställts inom ramen för allmän trafikplikt, i överensstämmelse med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen.

3. Bara EG-lufttrafikföretag skall ha rätt att införa nya produkter eller lägre priser än de gällande för identiska produkter.”

11 Utöver förordningarna nr 2407/92, nr 2408/92 och nr 2409/92, som antogs år 1992, har gemenskapslagstiftaren antagit ytterligare rättsakter på luftfartsområdet, bland annat förordningarna nr 2299/89 och nr 95/93.

- 12 Förordning nr 2299/89 gäller enligt artikel 1 i förordningen för datoriserade bokningssystem i den utsträckning som de omfattar lufttransportprodukter som erbjuds eller används inom gemenskapens territorium, oavsett systemleverantörens status eller nationalitet, varifrån den utnyttjade informationen kommer, var den centrala databehandlingsanläggningen i fråga är belägen eller den geografiska belägenheten av de flygplatser mellan vilka lufttransporten äger rum.
- 13 I artikel 7.1 och 7.2 i sistnämnda förordning anges dock följande:

”1. Förpliktelserna för en systemleverantör enligt artiklarna 3 och 4—6 gäller inte mot ett moderföretag i ett tredje land, i den mån det företags datoriserade bokningssystem utanför gemenskapens territorium inte erbjuder EG-lufttrafikföretag en behandling som är likvärdig med den som tillämpas enligt denna förordning och enligt kommissionens förordning (EEG) nr 83/91.

2. Förpliktelserna enligt artiklarna 3a, 4 och 8 för moderföretag och deltagande lufttrafikföretag gäller inte i förhållande till ett datoriserat bokningssystem som kontrolleras av lufttrafikföretag i tredje land, i den mån ett moderföretag eller ett deltagande lufttrafikföretag inte utanför gemenskapens territorium beviljas en behandling som är likvärdig med den som tillämpas enligt denna förordning och enligt kommissionens förordning (EEG) nr 83/91.”

- 14 Det är slutligen ostridigt att förordning nr 95/93 även är tillämplig på lufttrafikföretag från tredje länder. Emellertid föreskrivs följande i artikel 12 i sistnämnda förordning:

”1. När det visar sig att ett tredje land vid fördelning av ankomst- och avgångstider på flygplatser missgynnar EG-lufttrafikföretag, får i enlighet med gemenskapsrätten lämpliga åtgärder vidtas för att avhjälpa situationen i fråga om de berörda flygplatserna, inberäknat möjligheten att helt eller delvis dra in förpliktelserna enligt denna förordning mot ett lufttrafikföretag från det tredje landet; följande fall av missgynnande avses:

- a) Det tredje landet ger inte EG-lufttrafikföretag en behandling som är likvärdig med den behandling som landets lufttrafikföretag får av medlemsstaterna, eller

- b) det tredje landet ger i praktiken inte EG-lufttrafikföretag nationell behandling, eller

- c) det tredje landet ger lufttrafikföretag från annat tredje land mer gynnsam behandling än det ger EG-lufttrafikföretag.

2. Medlemsstaterna skall informera kommissionen om alla de svårigheter, rättsligt eller i praktiken, som ett EG-lufttrafikföretag stöter på när det försöker få ankomst- och avgångstider vid flygplatser i tredje land.”

Bakgrund till tvisten

Kommissionens initiativ för att gemenskapen skulle ingå internationella luftfarts-avtal

15 Mot slutet av andra världskriget eller efter detta ingick flera stater, vilka därefter har blivit medlemmar av gemenskapen, däribland Republiken Finland, bilaterala avtal på luftfartsområdet med Amerikas förenta stater.

16 I syfte att ersätta samtliga dessa bilaterala avtal med ett enda avtal mellan gemenskapen och Amerikas förenta stater, har kommissionen sedan början av

1990-talet vid upprepade tillfällen begärt mandat av rådet att förhandla med de amerikanska myndigheterna om ett sådant luftfartsavtal.

- 17 Kommissionen framställde en första sådan begäran den 23 februari 1990 genom ett förslag till rådets beslut om ett samrådsförfarande och bemyndigande för avtal om handelsförbindelser på luftfartsområdet mellan medlemsstaterna och tredje länder. Den 23 oktober 1992 lade kommissionen fram ett andra, något ändrat, förslag till beslut (EGT C 216, 1993, s. 15). De två förslagen grundades på artikel 113 i EG-fördraget (nu artikel 133 EG i ändrad lydelse), eftersom kommissionen ansåg att ingåendet av internationella luftfartsavtal omfattades av gemenskapens handelspolitik.
- 18 Rådet följde inte kommissionens initiativ. Det redogjorde för sitt ställningstagande i detta avseende i sina slutsatser av den 15 mars 1993, i vilka det angav följande:
- Artikel 84.2 i fördraget utgör den lämpliga rättsliga grunden för att utveckla en utrikespolitik på luftfartsområdet.

 - Medlemsstaterna behåller till fullo sin behörighet med avseende på sina förbindelser med tredje länder på luftfartsområdet, med förbehåll för åtgärder som rådet har vidtagit eller kommer att vidta på området. I detta avseende skall de berörda medlemsstaterna under de bilaterala förhandlingarna ta vederbörlig hänsyn till sina skyldigheter enligt gemenskapsrätten och hålla sig underrättade om de övriga medlemsstaternas intressen.

— Förhandlingar på gemenskapsnivå med tredje länder kan föras endast om rådet bedömer att ett sådant tillvägagångssätt är förenligt med det gemensamma intresset på grund av att man därigenom kan uppnå ett bättre resultat för samtliga medlemsstater än genom det traditionella systemet med bilaterala avtal.

19 I april 1995 väckte kommissionen frågan på nytt och rekommenderade rådet att fatta ett beslut om tillstånd för kommissionen att förhandla med Amerikas förenta stater om ett luftfartsavtal. Till följd av denna nya begäran gav rådet i juni 1996 kommissionen ett begränsat mandat att i samarbete med en särskild kommitté som utsetts av rådet förhandla med Amerikas förenta stater om följande: konkurrensregler, ägande och kontroll av lufttrafikföretag, datoriserade bokningssystem, gemensamma linjebeteckningar (så kallad code sharing), tvistlösning, leasing, miljöklausuler och övergångsbestämmelser. Kommissionen skulle även, om Amerikas förenta stater framställde en begäran om detta, kunna utvidga förhandlingarna till att omfatta statligt stöd och andra åtgärder avsedda att undvika konkurs hos lufttrafikföretag, fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatserna, lufttrafikföretagens lämplighet i ekonomiskt och tekniskt avseende, klausuler om säkerhet, skyddsklausuler och alla andra frågor vad gäller regleringen av sektorn. Det angavs däremot uttryckligen att mandatet inte inbegrep förhandlingar om tillträde till marknaden (däri inbegripet gemensamma linjebeteckningar och leasing i den mån de har att göra med trafikrättigheter), om kapacitet, om designering av lufttrafikföretag eller om tariffer.

20 Vissa förklaringar från de två berörda institutionerna bifogades protokollet från det sammanträde hos rådet vid vilket kommissionen tilldelades det ovannämnda förhandlingsmandatet. I en av dessa förklaringar, som utarbetats gemensamt av de två institutionerna (nedan kallad 1996 års gemensamma förklaring), fastställdes, i syfte att säkerställa kontinuiteten i relationerna mellan medlemsstaterna och Amerikas förenta stater under gemenskapsförhandlingarna och för att kunna ha ett dugligt alternativ för det fall förhandlingarna misslyckades, att det gällande systemet med bilaterala avtal skulle upprätthållas med fortsatt

giltighet tills gemenskapen hade ingått ett nytt avtal. I en självständig förklaring fastslog kommissionen att den ansåg att gemenskapen hade behörighet i fråga om trafikrättigheter.

- 21 Det har hittills inte ingåtts något avtal med Amerikas förenta stater till följd av kommissionens förhandlingsmandat av år 1996.
- 22 Det framgår av handlingarna i målet att gemenskapen däremot år 1992 ingick ett avtal med Konungariket Norge och Konungariket Sverige om civil luftfart, som godkändes genom rådets beslut 92/384/EEG av den 22 juni 1992 (EGT L 200, s. 20), att den har uppnått en principöverenskommelse på området med Schweiziska edsförbundet och att den vid den tidpunkt då talan väcktes i förevarande mål förhandlade med tolv europeiska länder om ett avtal om upprättande av ett "gemensamt europeiskt luftrum".

Det bilaterala luftfartsavtalet mellan Republiken Finland och Amerikas förenta stater

- 23 Ett bilateralt luftfartsavtal i form av ett så kallat Bermudaavtal slöts den 29 mars 1949 mellan Republiken Finland och Amerikas förenta stater (nedan kallat 1949 års avtal). Avtalet ändrades genom ett protokoll som undertecknades den 12 maj 1980, som i sin tur ändrades genom ett tillägg som undertecknades den 4 september 1994, (nedan kallat 1980 års protokoll) i syfte att avreglera den internationella luftfarten. Protokollet av den 12 maj 1980 innebar särskilt ökad frihet i fråga om prissättning och kapacitet och avskaffade

transitbegränsningar för amerikansk trafik till och från Republiken Finland, medan Amerikas förenta stater gav Republiken Finland ett begränsat antal nya trafikrättigheter. Avregleringen fortsatte genom tillägget av den 4 september 1994. Enligt tillägget gavs Republiken Finland något utökade trafikrättigheter, som dock inte var oinskränkta.

- 24 Det framgår av handlingarna i målet att Amerikas förenta stater år 1992 tog initiativet till att föreslå olika europeiska stater att ingå ett bilateralt så kallat open skies-avtal med Amerikas förenta stater. Ett sådant avtal skulle dels underlätta allianser mellan amerikanska och europeiska trafikföretag, dels överensstämna med ett flertal kriterier som den amerikanska regeringen hade angivit, såsom fritt tillträde till alla flyglinjer, beviljande av oinskränkta flyglinje- och trafikrättigheter, fastställande av priser enligt ett så kallat "dubbelt underkännande"-system för flyglinjerna mellan parterna till avtalet, möjligheter till gemensamma linjebeteckningar med mera.
- 25 Under åren 1993 och 1994 förstärkte Amerikas förenta stater sina ansträngningar för att ingå bilaterala luftfartsavtal enligt den så kallade open skies-modellen med så många europeiska stater som möjligt.
- 26 I en skrivelse av den 17 november 1994 till medlemsstaterna fäste kommissionen staternas uppmärksamhet på sådana bilaterala avtals negativa effekter för gemenskapen och intog den ståndpunkten att sådana avtal skulle inverka på gemenskapens interna bestämmelser. Kommissionen tillade att förhandlingar om sådana avtal, för att vara effektiva och rättsligt giltiga, endast kunde föras på gemenskapsnivå.
- 27 Under förhandlingar den 23 och 24 mars 1995 kom företrädare för den finska och den amerikanska regeringen överens om hur 1949 års avtal och 1980 års protokoll skulle ändras. Överenskommelsen bekräftades den 9 juni 1995 genom en utväxling av diplomatiska noter.

- 28 År 1995 ändrades sålunda 1949 års avtal, i dess lydelse enligt 1980 års protokoll, samt nämnda protokoll i följande avseenden (nedan kallade 1995 års ändringar): I själva avtalstexten ändrades artikel 1 (definitioner), artikel 3 (designering och beviljande av licenser), artikel 4 (tullar och avgifter), artikel 5 (säkerhet), artikel 7 (återkallande av licenser) och artikel 12 (biläggande av tvister), medan artiklarna 10, 11 och 13 upphävdes. Vissa artiklar i 1980 års protokoll, såsom artikel 5 (lojal konkurrens) och artikel 6 (prissättning), ändrades också, och artiklarna 2, 3, 4 och 15 i protokollet ersattes av flyglinjetabellerna I och II som infördes i bilaga I till nämnda protokoll. Slutligen infördes en bilaga II om datoriserade bokningssystem.
- 29 I artikel 7 i 1949 års avtal i dess lydelse enligt 1995 års ändringar föreskrivs att respektive avtalspart, utan att det påverkar artikel 9 om uppsägning av avtalet, förbehåller sig rätt att förbjuda flygbolag som har utsetts av den andra parten att utöva de rättigheter som anges i bilagorna till protokollet eller att återkalla sådana rättigheter, om den inte finner styrkt att en väsentlig del av äganderätten till flygbolaget innehas av och den effektiva kontrollen av detsamma utövas av medborgare i den andra parten (nedan kallad bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag).

Det administrativa förfarandet

- 30 Efter att ha fått kännedom om att förhandlingarna i syfte att ändra 1949 års avtal och 1980 års protokoll hade genomförts, sände kommissionen den 6 juni 1995 en formell underrättelse till den finska regeringen, i vilken den i huvudsak angav att medlemsstaterna inte längre hade behörighet att ingå sådana bilaterala avtal som Republiken Finland hade förhandlat om med Amerikas förenta stater, eftersom det genom gemenskapsbestämmelserna på luftfartsområdet hade införts ett komplett regelverk avsett att skapa en inre marknad inom denna sektor. Vidare uppgav kommissionen att ett sådant avtal strider mot gemenskapens primär- och sekundärrätt.

- 31 Eftersom den finska regeringen i sitt svar av den 6 juli 1995 ifrågasatte kommissionens synpunkter, riktade kommissionen den 16 mars 1998 ett motiverat yttrande till Republiken Finland, i vilket den drog slutsatsen att de bilaterala åtagandena enligt 1995 års ändringar av 1949 års avtal och 1980 års protokoll utgjorde en överträdelse av gemenskapsrätten. Kommissionen uppmanade nämnda medlemsstat att följa det motiverade yttrandet inom två månader från delgivningen av yttrandet.
- 32 Eftersom kommissionen inte ansåg att den finska regeringens svar av den 18 maj 1998 var tillfredsställande, har kommissionen väckt talan i förevarande mål.

Frågan huruvida domstolen måste avgöra om det finns ett nytt avtal till följd av 1995 års ändringar

- 33 Lydelsen av kommissionens förstahandsyrkande och andrahandsyrkande visar att respektive yrkande enligt kommissionen endast kan prövas i sak om domstolen dessförinnan avgör den prejudiciella frågan huruvida 1995 års ändringar ledde till att det tidigare avtalet från år 1949 och det tidigare protokollet från år 1980 gjordes om till ett nytt så kallat open skies-avtal, där bestämmelserna i 1949 års avtal och 1980 års protokoll ingår i sin successivt ändrade lydelse. Om detta faktiskt inträffade, ankommer det enligt kommissionen på domstolen att endast pröva förstahandsyrkandet och avgöra om det nya avtalet är förenligt med de relevanta gemenskapsbestämmelser som var i kraft år 1995. I det motsatta fallet saknas skäl att pröva förstahandsyrkandet, varvid det ankommer på domstolen att pröva andrahandsyrkandet och avgöra om bestämmelserna i 1949 års avtal, i dess lydelse enligt 1980 års protokoll, och bestämmelserna i 1980 års protokoll är förenliga med bland annat artikel 234 i fördraget.

- 34 Den finska regeringen har bestridit att 1995 års ändringar av 1949 års avtal och av 1980 års protokoll ger upphov till ett nytt avtal och gjort gällande att ingen ny förbindelse skapades mellan Republiken Finland och Amerikas förenta stater genom dessa ändringar. Förutom redaktionella klargöranden rör dessa ändringar enligt den finska regeringen i huvudsak endast trafikrättigheternas ömsesidiga karaktär samt de datoriserade bokningssystemen. Tillsammans innehöll 1949 års avtal i dess ändrade lydelse och 1980 års protokoll redan före år 1995 samtliga väsentliga beståndsdelar i ett så kallat open skies-avtal.
- 35 Kommissionen har däremot gjort gällande att 1995 års ändringar på ett avgörande sätt förändrade de tidigare förbindelserna mellan parterna. Det rör sig inte om att fastställa huruvida de olika enskilda bestämmelserna är nya. Det väsentliga är att den finska regeringen efter det att Republiken Finland anslöt sig till gemenskapen förhandlade om och ingick ett så kallat open skies-avtal, vilket utgör ett nytt avtal som innefattar de tidigare bestämmelserna i 1949 års avtal och i 1980 års protokoll, vilka inte fortsatte att vara i kraft som ett separat avtal.
- 36 Domstolen noterar i detta avseende att den inte behöver avgöra frågan huruvida 1995 års ändringar ledde till att det tidigare avtalet från år 1949 och det tidigare protokollet från år 1980 gjordes om till ett nytt avtal för att kunna pröva kommissionens förstahandsyrkande i sak.
- 37 Det framgår av handlingarna i målet och av vad som har framkommit vid förhandlingarna vid domstolen att 1995 års ändringar, som har beskrivits i punkt 28 i denna dom, fick till följd att luftfarten mellan Amerikas förenta stater och Republiken Finland helt avreglerades. Fritt tillträde till samtliga flyglinjer mellan samtliga platser i de två staterna säkerställdes utan begränsningar med avseende på kapacitet och frekvens, utan restriktioner med avseende på

mellanliggande platser och på platser som ligger framför eller bortom ("behind, between and beyond rights") och med samtliga önskade kombinationer av flygmaskiner ("change of gauge"). Denna totala frihet kompletterades med bestämmelser om möjligheter för de berörda flygbolagen att ingå avtal om gemensamma linjebeteckningar ("code sharing") och med bestämmelser som främjar konkurrens och icke-diskriminering, till exempel vad gäller datoriserade bokningssystem.

38 Härav följer att 1995 års ändringar av 1949 års avtal och i 1980 års protokoll fick till följd att förutsättningar skapades för ett närmare samarbete mellan Amerikas förenta stater och Republiken Finland, vilket gav upphov till nya, omfattande internationella åtaganden för Republiken Finland.

39 Domstolen framhåller vidare att 1995 års ändringar visar att 1949 års avtal och 1980 års protokoll omförhandlades i sin helhet. Även om vissa bestämmelser i avtalet och protokollet formellt sett inte ändrades genom 1995 års ändringar eller endast undergick marginella redaktionella ändringar, bekräftades de åtaganden som följer av dessa bestämmelser vid omförhandlingen. I en sådan situation är medlemsstaterna inte bara förhindrade att göra nya internationella åtaganden, utan också att bibehålla sådana åtaganden om de strider mot gemenskapsrätten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 juli 2000 i mål C-62/98, kommissionen mot Portugal, REG 2000, s. I-5171, och i mål C-84/98, kommissionen mot Portugal, REG 2000, s. I-5215).

40 Konstaterandet i föregående punkt gäller i synnerhet det tillträde till flyglinjer inom gemenskapen som har givits de flygbolag som Amerikas förenta stater har utsett. Även om detta tillträde, såsom den finska regeringen har anfört, har sitt ursprung i åtaganden som gjordes år 1980, framgår det av flyglinjetabell I i avsnitt 1 i bilaga I till 1980 års protokoll, i dess lydelse enligt 1995 års ändringar, att det åtminstone bekräftades på nytt år 1995 inom ramen för det utbyte av trafikrättigheter som de två staterna kom överens om att trafikföretag som var utsedda av Amerikas förenta stater skulle ha tillträde till flyglinjer inom gemenskapen.

- 41 Samma sak gäller bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag, vilken förekom redan i den ursprungliga versionen av 1949 års avtal i den lydelse som har återgivits i punkt 29 i denna dom. Det får dessutom anses vara ostridigt att 1995 års ändringar av 1949 års avtal och i 1980 års protokoll, såsom generaladvokaten med rätta har påpekat i punkterna 136—138 i sitt förslag till avgörande, i sin helhet påverkar räckvidden av de bestämmelser, däribland bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag, som formellt sett inte ändrades genom dessa ändringar eller som ändrades endast i begränsad utsträckning.
- 42 Härav följer att samtliga internationella åtaganden som har ifrågasatts i förstahandsyrkandet skall bedömas med hänsyn till de gemenskapsbestämmelser som kommissionen har åberopat till stöd för nämnda yrkande och som var i kraft vid den tidpunkt då dessa åtaganden gjordes eller bekräftades, det vill säga i vart fall år 1995.
- 43 Eftersom domstolen kan pröva förstahandsyrkandet finns det inte skäl att pröva andrahandsyrkandet. Såsom framgår av lydelsen är nämligen prövningen av andrahandsyrkandet inte avhängig av i vilken mån förstahandsyrkandet bifalls, utan huruvida domstolen anser sig kunna pröva förstahandsyrkandet.

Fördragsbrott genom åsidosättande av gemenskapens externa behörighet

- 44 Kommissionen har gjort gällande att Republiken Finland har åsidosatt gemenskapens externa behörighet genom att göra de omtvistade åtagandena. Kommissionen har i detta avseende anfört att nämnda behörighet grundas dels på att det var nödvändigt, i den mening som avses i yttrande 1/76 av den 26 april 1977

(REG 1977, s. 741; svensk specialutgåva, volym 3, s. 345), att ingå ett avtal om dessa åtaganden på gemenskapsnivå, dels på att de omtvistade åtagandena inverkar på de regler som gemenskapen har antagit på luftfartsområdet i den mening som avses i dom av den 31 mars 1971 i mål 22/70, kommissionen mot rådet (REG 1971, s. 263; svensk specialutgåva, volym 1, s. 551), det så kallade AETR-målet.

Påståendet att gemenskapen har en extern behörighet i den mening som avses i yttrande 1/76

Parternas argument

45 Kommissionen har gjort gällande att gemenskapen enligt det ovannämnda yttrandet 1/76, som klargjordes genom yttrandena 1/94 av den 15 november 1994 (REG 1994, s. I-5267; svensk specialutgåva, volym 16, s. 233) och 2/92 av den 24 mars 1995 (REG 1995, s. I-521), har exklusiv behörighet att ingå ett internationellt avtal även om det saknas gemenskapsbestämmelser på området i fråga, om det är nödvändigt att ingå ett sådant avtal för att uppnå fördragets mål på detta område eftersom målen inte kan uppnås genom att endast införa gemensamma autonoma bestämmelser.

46 Såsom har angivits i det ovannämnda yttrandet 2/92 motsäger resonemanget i det ovannämnda yttrandet 1/94, som avgavs tidigare, inte på något sätt slutsatserna i det ovannämnda yttrandet 1/76. Hänvisningen i punkt 86 i det ovannämnda yttrandet 1/94 till att det inte fanns något oupplösligt förbund mellan genomförandet av friheten för medlemsstaternas medborgare att tillhandahålla tjänster och den behandling som ges medborgare från tredje länder i gemenskapen avser tjänstesektorn i allmänhet. På luftfartsområdet är dock rent interna bestämmelser knappast verkningsfulla i den mening som avses i punkt 85 i det ovannämnda yttrandet 1/94, eftersom den verksamhet som bedrivs är internationell och

eftersom det såväl ekonomiskt som rättsligt är omöjligt att avgränsa den inre marknaden från den yttre. Det är för övrigt av denna anledning som det i ett flertal fall har visat sig vara nödvändigt att genom gemenskapsbestämmelser avseende luft- och sjöfart föreskriva hur trafikföretag från tredje länder skall behandlas och att ingå motsvarande avtal.

- 47 Den diskriminering, den snedvridning av konkurrensen och den destabilisering på gemenskapens marknad som har uppkommit till följd av de bilaterala så kallade open skies-avtal som vissa medlemsstater har ingått bevisar enligt kommissionen att målen med den gemensamma luftfartspolitikerna inte kan uppnås utan att gemenskapen ingår ett avtal med Amerikas förenta stater.
- 48 Oavsett om de omtvistade åtagandena betraktas vart för sig eller mot bakgrund av de sammanlagda verkningarna av de motsvarande åtagandena som andra medlemsstater har gjort, ger de upphov till strukturella förändringar i trafikflödena till Amerikas förenta stater. Vidare gör de omtvistade åtagandena det möjligt för amerikanska trafikföretag att verka på gemenskapsmarknaden utan att omfattas av alla skyldigheterna i den ordning som har fastställts genom gemensamma bestämmelser, varvid de sålunda konkurrerar med motsvarande företag från gemenskapen.
- 49 Det framgår dessutom av lydelsen av bestämmelserna i avdelning IV i den tredje delen av fördraget att det är nödvändigt att gemenskapen vidtar åtgärder gentemot tredje länder. Även om det inte i förväg anges i artikel 84.2 i fördraget exakt vad de bestämmelser som skall antas på luftfartsområdet skall innehålla, anges det dock uttryckligen att procedurreglerna i artikel 75.3 i EG-fördraget (nu artikel 71.2 EG i ändrad lydelse) skall tillämpas. Den omständigheten att artikel 84.2 i fördraget användes som rättslig grund för att ingå ett sådant avtal med Konungariket Norge och Konungariket Sverige år 1992 bevisar för övrigt att gemenskapen genom bestämmelsen uppenbart ges befogenhet att ingå luftfartsavtal med tredje länder.

50 Den finska regeringen har gjort gällande att rådet enligt artikel 84.2 i fördraget, som är avgörande vid bedömningen av gemenskapens externa behörighet på luftfartsområdet, har ett visst utrymme för skönsmässig bedömning när den i det enskilda fallet skall avgöra huruvida interna eller externa gemenskapsåtgärder skall vidtas på detta område. Gemenskapens förhandlingar med Konungariket Norge och Konungariket Sverige år 1992 och andra förhandlingsmandat som rådet har gett kommissionen, varvid artikel 84.2 i fördraget har använts som rättslig grund, utgör exempel på fall där rådet har ansett att det finns skäl för gemenskapen att ingå internationella avtal med tredje länder. Exemplet visar dessutom att internationella luftfartsavtal endast kan ingås med stöd av ett beslut av rådet enligt artikel 84.2 i fördraget. Om inget sådant beslut har fattats, kan medlemsstaterna i princip självständigt ingå luftfartsavtal med tredje länder, på villkor att det inte sker i strid med gemenskapsrätten. Med en annan tolkning skulle artikel 84.2 i fördraget helt sakna rättslig betydelse.

51 Rådet har enligt den finska regeringen vid åtminstone två tillfällen, nämligen i sina slutsatser av den 15 mars 1993 och i 1996 års gemensamma förklaring, intagit ståndpunkten att medlemsstaterna behåller sin behörighet att göra sådana internationella åtaganden som de omtvistade åtagandena i förevarande fall.

52 I det ovannämnda yttrandet 1/76 uttalade sig domstolen inte i fråga om när det skall anses nödvändigt att ingå ett avtal för att uppnå fördragets mål och den angav inte vilka kriterier som skall tillämpas i detta avseende. Det går således att ur de principer som slås fast i det ovannämnda yttrandet 1/76 utläsa en exklusiv behörighet för gemenskapen endast om de interna medel som gemenskapen har till sitt förfogande inte är verkningsfulla. Så är enligt den finska regeringen endast fallet om det är nödvändigt att ingå ett avtal med tredje länder för att problemet i fråga skall kunna lösas.

53 De bestämmelser som gemenskapen har antagit med stöd av artikel 84.2 i fördraget syftar enligt den finska regeringen huvudsakligen till att konkurrens-

utsätta luftfarten inom gemenskapen. Den interna avregleringen leder dock inte till slutsatsen att det är nödvändigt för gemenskapen att avstå från bilaterala luftfartsavtal till förmån för avtal på gemenskapsnivå. Gemenskapsbestämmelserna om tredje länder har liten betydelse och syftar endast till att avreglera den inre marknaden. De ger således inte gemenskapen exklusiv behörighet i den mening som avses i det ovannämnda yttrandet 1/76.

- 54 Vad beträffar de ekonomiska konsekvenser som har åberopats av kommissionen, anser den finska regeringen att dessa inte motiverar att gemenskapen ges exklusiv extern behörighet. De av kommissionen anförda exemplen på när det är nödvändigt att gemenskapen själv ingår avtal avser endast enskilda fall där rådet har använt sitt utrymme för skönsmässig bedömning enligt artikel 84.2 i fördraget.

Domstolens bedömning

- 55 Domstolen erinrar om att gemenskapen enligt artikel 84.2 i fördraget endast kan få befogenhet att vidta åtgärder på luftfartsområdet om rådet dessförinnan har fattat beslut därom.
- 56 Därför kan denna bestämmelse, även om rådet kan använda den som rättslig grund för att ge gemenskapen befogenhet att ingå ett internationellt luftfartsavtal i ett visst fall, inte i sig anses ligga till grund för en extern behörighet för gemenskapen på luftfartsområdet.

- 57 Domstolen har visserligen tidigare slagit fast att gemenskapens behörighet att göra internationella åtaganden inte enbart kan följa av en uttrycklig behörighet i fördraget, utan även implicit kan följa av fördragets bestämmelser. Sådan implicit extern behörighet finns inte bara i alla de fall då den interna behörigheten tidigare har använts för att vidta åtgärder för att förverkliga den gemensamma politiken, utan även i fall där de interna gemenskapsåtgärderna vidtas först när det internationella avtalet ingås och träder i kraft. Behörigheten att för gemenskapens räkning göra åtaganden gentemot tredje länder kan sålunda följa implicit av fördragsbestämmelserna om den interna behörigheten, i den mån gemenskapens deltagande i det internationella avtalet är nödvändigt för att förverkliga något av gemenskapens mål (se det ovannämnda yttrandet 1/76, punkterna 3 och 4).
- 58 Domstolen har i senare rättspraxis klargjort att de fall som avses i det ovannämnda yttrandet 1/76 är fall där den interna behörigheten endast kan utövas effektivt samtidigt med den externa behörigheten (det ovannämnda yttrandet 1/94, punkt 89) och där det sålunda är nödvändigt att ingå ett internationellt avtal för att förverkliga mål i fördraget som inte kan uppnås genom att autonoma regler fastställs.
- 59 Så är inte fallet i förevarande mål.
- 60 Ingenting i fördraget hindrar nämligen institutionerna från att, i de gemensamma regler som de fastställer, föreskriva samordnade åtgärder gentemot Amerikas förenta stater eller föreskriva vilken hållning medlemsstaterna skall inta gentemot omvärlden för att åtgärda den diskriminering eller konkurrenssnedvridning som skulle kunna följa av att de åtaganden som vissa medlemsstater har gjort gentemot Amerikas förenta stater genom de så kallade open skies-avtalen tillämpas (se, för ett liknande resonemang, det ovannämnda yttrandet 1/94,

punkt 79). Det har sålunda inte visats att fördragets mål på luftfartsområdet på grund av sådan diskriminering eller konkurrensnedvridning inte kan uppnås genom att autonoma regler fastställs.

- 61 Rådet kunde för övrigt år 1992 anta det så kallade tredje paketet, som enligt kommissionen förverkligade den inre marknaden för luftfart med friheten att tillhandahålla tjänster som grund, utan att gemenskapen vid den tidpunkten ansågs behöva ingå ett luftfartsavtal med Amerikas förenta stater för detta ändamål. Det framgår tvärtom av handlingarna i målet att rådet, som enligt fördraget får bedöma huruvida det är lämpligt att agera på luftfartsområdet och avgöra i vilken utsträckning gemenskapen skall ingripa på detta område, inte ansåg att det var nödvändigt att förhandla med Amerikas förenta stater på gemenskapsnivå (se punkt 18 i denna dom). Det var först i juni 1996, det vill säga efter det att den interna behörigheten hade utövats, som rådet gav kommissionen tillstånd att förhandla om ett luftfartsavtal med Amerikas förenta stater och för detta ändamål gav kommissionen ett begränsat mandat. Därvid såg rådet dessutom till att det tillsammans med kommissionen i 1996 års gemensamma förklaring klargjorde att systemet med bilaterala avtal med Amerikas förenta stater skulle behållas fram till dess gemenskapen hade ingått ett nytt avtal (se punkterna 19 och 20 i denna dom).
- 62 Vad som har konstaterats i de ovanstående punkterna motsägs inte av att det i de rättsakter som rådet har antagit avseende den inre marknaden för luftfart finns vissa bestämmelser som avser tredje länders medborgare (se, till exempel, punkterna 12—14 i denna dom). Eftersom dessa bestämmelser är relativt begränsade är det, i motsats till vad kommissionen har gjort gällande, uteslutet att av dem dra slutsatsen att genomförandet av friheten för medlemsstaternas medborgare att tillhandahålla luftfartstjänster är oupplösligen förbundet med den behandling som ges medborgare från tredje länder i gemenskapen eller den behandling som ges medborgare från medlemsstaterna i tredje länder.
- 63 Härav följer att det i förevarande fall inte föreligger en situation där den interna behörigheten endast kan utövas effektivt samtidigt med den externa behörigheten.

- 64 Med hänsyn till det anförda konstaterar domstolen att gemenskapen vid den tidpunkt då Republiken Finland och Amerikas förenta stater kom överens om 1995 års ändringar inte kunde göra anspråk på att ha exklusiv extern behörighet i den mening som avses i det ovannämnda yttrandet 1/76 att ingå ett luftfartsavtal med detta land.
- 65 Republiken Finland har således inte gjort sig skyldig till fördragsbrott genom att åsidosätta någon sådan behörighet.

Påståendet att gemenskapen har extern behörighet i den mening som avses i AETR-målet

Parternas argument

- 66 Kommissionen har gjort gällande att gemenskapslagstiftaren med hjälp av de bestämmelser som infördes genom det så kallade tredje paketet, som innehåller åtgärder för avreglering av luftfarten, har upprättat ett komplett gemensamt regelverk. Genom dessa bestämmelser har det enligt kommissionen kunnat skapas en inre marknad för luftfart som grundar sig på frihet att tillhandahålla tjänster. Inom ramen för detta gemensamma regelverk har gemenskapen fastställt villkoren för den inre marknadens funktion, särskilt bestämmelser för marknadstillträde i form av trafikrättigheter på linjer mellan och inom medlemsstaterna. Dessutom innefattar ett stort antal av dessa åtgärder bestämmelser avseende trafikföretag från tredje länder eller avseende länder i vilka och från vilka dessa trafikföretag verkar. Till detta regelverk kommer även förordningarna nr 2299/89 och nr 95/93, vilka utgör exempel på bestämmelser om den hållning som medlemsstaterna skall inta gentemot tredje länder.

- 67 På grund av detta kompletta gemensamma regelverk är medlemsstaterna enligt kommissionen, oavsett om de handlar individuellt eller kollektivt, inte längre behöriga att göra åtaganden som inverkar på detta gemensamma regelverk genom utbyte av trafikrättigheter och beviljande av tillträde till gemenskapsmarknaden för trafikföretag från tredje länder. Förhandling och ingående av avtal om sådana internationella åtaganden omfattas således av gemenskapens exklusiva behörighet. Till stöd för sin uppfattning har kommissionen bland annat åberopat domen i det ovannämnda AETR-målet och de ovannämnda yttrandena 1/94 och 2/92.
- 68 Om sådana internationella åtaganden inte har gjorts av gemenskapen, strider de enligt kommissionen mot gemenskapsrätten och gör att denna förlorar sin effektivitet, eftersom de har en diskriminerande verkan, snedvrider konkurrensen och destabiliserar gemenskapsmarknaden genom att lufttrafikföretag från tredje länder får tillträde till nämnda marknad. Amerikanska trafikföretag kan sålunda verka inom gemenskapen utan att de omfattas av alla skyldigheterna enligt gemenskapsrätten, trafiken dras till en medlemsstat till nackdel för övriga medlemsstater och den jämvikt som eftersträvades genom inrättandet av gemensamma regler rubbas.
- 69 Det framgår enligt kommissionen av punkterna 25 och 26 i yttrande 2/91 av den 19 mars 1993 (REG 1993, s. I-1061; svensk specialutgåva, volym 14, s. 59) att medlemsstaterna inte ens kan göra internationella åtaganden för att följa befintlig gemenskapslagstiftning, eftersom detta skulle hindra anpassning och ändring av gemenskapslagstiftningen och därmed medföra en risk för att den blir alltför oflexibel, vilket skulle "inverka på" gemenskapslagstiftningen.
- 70 Kommissionen har vidare gjort gällande att det inte skulle spela någon roll för utgången i målet om ett komplett gemensamt regelverk inte hade upprättats, eftersom gemenskapens behörighet, såsom domstolen bekräftade i punkterna 25 och 26 i sitt ovannämnda yttrande 2/91, skall anses vara fastställd om avtalet i fråga gäller ett område som redan i stor utsträckning regleras av gemenskapsbestämmelser som har antagits gradvis, vilket är fallet i förevarande mål.

- 71 Republiken Finlands agerande skall enligt kommissionen inte bedömas annorlunda även om domstolen till skillnad från kommissionen skulle finna att gemenskapen saknar exklusiv behörighet på vissa områden som omfattas av de omtvistade åtagandena, på grund av att det saknas gemensamma bestämmelser på dessa områden. I sådant fall har gemenskapen endast delvis exklusiv behörighet, och ett luftfartsavtal kan endast ingås med Amerikas förenta stater i form av ett blandat avtal, där gemenskapen och Republiken Finland tillsammans utgör den andra avtalsparten.
- 72 Den finska regeringen har gjort gällande att de principer som angavs i det ovannämnda AETR-målet med hänsyn till artikel 84.2 i fördraget inte är tillämpliga i förevarande fall.
- 73 För det fall domstolen skulle finna att de principer som angavs i det ovannämnda AETR-målet är tillämpliga i förevarande fall, har den finska regeringen, efter att i detalj ha utrett de omtvistade åtagandenas verkningar för tillträdet till flyglinjer inom gemenskapen, bestämmelserna om priser, datoriserade bokningssystem och fördelning av ankomst- och avgångstider, gjort gällande att nämnda åtaganden inte har någon inverkan på de gemensamma bestämmelserna i den mening som avses i det ovannämnda AETR-målet och att åtagandena inte ändrar bestämmelsernas tillämpningsområde.
- 74 Den finska regeringen har slutligen gjort gällande att domstolen i det ovannämnda yttrandet 1/94 klargjorde att gemenskapen inte har någon exklusiv behörighet på tjänsteområdet. Samma sak gäller för luftfarten. Den finska regeringen har i detta avseende framhållit att de omtvistade åtagandena inte i sig ger lufttrafikföretag som Amerikas förenta stater har utsett rätt att trafikera flyglinjer inom gemenskapen. För att den berörda medlemsstaten skall tillåta en sådan flyglinje måste Amerikas förenta stater ingå ett luftfartsavtal med denna stat.

Domstolens bedömning

- 75 Domstolen erinrar om vad som har konstaterats ovan i punkterna 55 och 56 i denna dom, nämligen att artikel 84.2 i fördraget, även om den inte ligger till grund för en extern behörighet för gemenskapen på luftfartsområdet, kan ge gemenskapen befogenhet att vidta åtgärder på detta område, även om detta förutsätter att rådet dessförinnan har fattat beslut därom.
- 76 Det var för övrigt med denna bestämmelse som rättslig grund som rådet antog det så kallade tredje paketet med bestämmelser på luftfartsområdet.
- 77 Domstolen har tidigare i punkterna 16—18 och 22 i domen i det ovannämnda AETR-målet slagit fast att gemenskapens behörighet att ingå internationella avtal inte enbart framgår av en uttrycklig behörighet i fördraget, utan även kan följa av andra bestämmelser i fördraget och av rättsakter som antagits av gemenskapens institutioner inom ramen för dessa bestämmelser. Vidare uttalade domstolen att medlemsstaterna, i synnerhet när gemenskapen har antagit gemensamma regler — oavsett form — för genomförandet av en i fördraget föreskriven gemensam politik, inte längre skall anses ha rätt att vare sig individuellt eller ens gemensamt ingå avtal med tredje länder om förpliktelser som kan inverka på dessa bestämmelser eller förändra deras räckvidd. Domstolen slog även fast att det allteftersom de gemensamma bestämmelserna införs är gemenskapen ensam som, med verkan för hela tillämpningsområdet för gemenskapens rättsordning, kan åta sig och genomföra avtalsförpliktelser i förhållande till tredje länder.
- 78 Eftersom denna analys innebär att gemenskapen tillerkänns exklusiv extern behörighet när interna rättsakter har antagits, finns det skäl att pröva frågan huruvida analysen även är tillämplig inom ramen för en sådan bestämmelse som

artikel 84.2 i fördraget, som ger rådet befogenhet att besluta "huruvida, i vilken omfattning och på vilket sätt lämpliga bestämmelser skall kunna meddelas" för luftfart, således även för extern luftfart.

- 79 Om medlemsstaterna hade frihet att göra internationella åtaganden som inverkade på de gemensamma bestämmelser som antagits med stöd av artikel 84.2 i fördraget, skulle det äventyra uppnåendet av det mål som eftersträvas med de gemensamma bestämmelserna och således hindra gemenskapen från att till gagn för det gemensamma intresset fullgöra sin uppgift.
- 80 Domstolens konstateranden i domen i det ovannämnda AETR-målet är således giltiga även när rådet, såsom i förevarande fall, har antagit gemensamma bestämmelser med stöd av artikel 84.2 i fördraget.
- 81 Vidare skall domstolen avgöra under vilka omständigheter de internationella åtagandena i fråga kan inverka på eller ändra de gemensamma bestämmelsernas räckvidd och därmed under vilka omständigheter gemenskapen får extern behörighet genom att utöva sin interna behörighet.
- 82 Så är enligt domstolens rättspraxis fallet när de internationella åtagandena omfattas av tillämpningsområdet för de gemensamma bestämmelserna (domen i det ovannämnda AETR-målet, punkt 30) eller i vart fall av ett område som redan i stor utsträckning regleras av sådana bestämmelser (det ovannämnda yttrandet 2/91, punkt 25). I det sistnämnda fallet har domstolen uttalat att medlemsstaterna inte kan göra internationella åtaganden utanför ramarna för gemenskapens institutioner, även om åtagandena inte står i motsats till de gemensamma bestämmelserna (det ovannämnda yttrandet 2/91, punkterna 25 och 26).

- 83 När gemenskapen i sina interna rättsakter har infört bestämmelser om hur medborgare från tredje länder skall behandlas eller när den uttryckligen har tilldelat institutionerna en behörighet att förhandla med tredje länder erhåller den sålunda en exklusiv extern behörighet på det område som omfattas av dessa rättsakter (de ovannämnda yttrandena 1/94, punkt 95, och 2/92, punkt 33).
- 84 Detta gäller också — även i avsaknad av uttryckliga bestämmelser som ger institutionerna befogenhet att förhandla med tredje länder — när gemenskapen har genomfört en fullständig harmonisering på ett visst område, eftersom det, i den mening som avses i domen i det ovannämnda AETR-målet, skulle kunna inverka på de gemensamma regler som sålunda antagits, om medlemsstaterna behöll friheten att förhandla med tredje länder (se de ovannämnda yttrandena 1/94, punkt 96, och 2/92, punkt 33).
- 85 Däremot framgår det av resonemanget i punkterna 78 och 79 i det ovannämnda yttrandet 1/94 att de eventuella snedvridningar av tjänsteflödet på den inre marknaden som kan följa av de bilaterala så kallade open skies-avtal som medlemsstaterna har ingått med tredje länder inte i sig inverkar på de gemensamma bestämmelser som har antagits på detta område och således inte kan ligga till grund för en extern behörighet för gemenskapen.
- 86 Det finns nämligen ingenting i fördraget som hindrar att institutionerna, i de gemensamma regler som de fastställer, föreskriver samordnade åtgärder gentemot tredje länder eller vilken hållning medlemsstaterna skall inta gentemot omvärlden (det ovannämnda yttrandet 1/94, punkt 79).
- 87 Mot bakgrund av dessa överväganden skall domstolen pröva om de internationella åtaganden som Republiken Finland har gjort kan inverka på de gemensamma bestämmelser som kommissionen har åberopat till stöd för talan i förevarande mål.

- 88 Rätten noterar i detta avseende att de omtvistade åtagandena innehåller ett utbyte av femte frihetsrättigheter, vilket innebär att ett av Amerikas förenta stater utsett flygbolag har rätt att transportera passagerare mellan Republiken Finland och en annan medlemsstat i Europeiska unionen under en flygning som börjar eller slutar i Amerikas förenta stater. Den omständigheten att Amerikas förenta stater måste sluta ett luftfartsavtal med den andra medlemsstaten i fråga för att kunna trafikera en sådan flyglinje inom gemenskapen innebär inte att domstolen är förhindrad att ta ställning till det fördragsbrott som Republiken Finland klandras för. Det är nämligen Republiken Finland som genom sitt åtagande gentemot Amerikas förenta stater i detta avseende har givit de av Amerikas förenta stater utsedda flygbolagen rätt att få tillträde till en sådan flyglinje.
- 89 Kommissionen har inledningsvis gjort gällande att detta åtagande, i synnerhet med beaktande av den sammanlagda effekten av samtliga bilaterala åtaganden av detta slag som medlemsstaterna har gjort gentemot Amerikas förenta stater, inverkar på förordningarna nr 2407/92 och nr 2408/92, eftersom det ger amerikanska lufttrafikföretag möjlighet att trafikera flyglinjer inom gemenskapen även om de inte uppfyller villkoren i förordning nr 2407/92.
- 90 Detta argument kan inte godtas.
- 91 Såsom framgår av titeln och artikel 3.1 i förordning nr 2408/92, avser förordningen endast tillträdet till flyglinjer inom gemenskapen för EG-lufttrafikföretag, vilka i artikel 2 b i förordningen definieras som lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med förordning nr 2407/92. Såsom framgår av artiklarna 1.1 och 4 i förordning nr 2407/92 anges i denna förordning de krav för utfärdande av operativa licenser som medlemsstaterna ställer på lufttrafikföretag som är etablerade i gemen-

skapen, vilka utan att det påverkar avtal och konventioner i vilka gemenskapen är en avtalsslutande part skall ägas av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater, antingen direkt eller genom majoritetsägande, och effektivt kontrolleras av sådana stater eller personer, samt kraven för upprätthållande av sådana licenser.

- 92 Förordning nr 2408/92 gäller således inte beviljande av trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen till trafikföretag som inte utgör EG-lufttrafikföretag. Förordning nr 2407/92 gäller inte heller operativa licenser för lufttrafikföretag som inte utgör EG-lufttrafikföretag men som verkar i gemenskapen.
- 93 Eftersom de omtvistade internationella åtagandena inte tillhör ett område som redan omfattas av förordningarna nr 2407/92 och nr 2408/92, kan de inte anses inverka på nämnda förordningar av det skäl som kommissionen har åberopat.
- 94 Den omständigheten att de två nämnda förordningarna inte reglerar situationen för lufttrafikföretag från tredje länder som verkar i gemenskapen visar dessutom att det så kallade tredje paketet med bestämmelser, i motsats till vad kommissionen har gjort gällande, inte är komplett.
- 95 Vidare har kommissionen gjort gällande att den diskriminering och den konkurrensnedvridning som de omtvistade internationella åtagandena ger upphov till, med beaktande av den sammanlagda effekten av motsvarande internationella åtaganden som andra medlemsstater har gjort, inverkar på den inre luftfartsmarknadens normala funktion.

- 96 Såsom har anförts i punkt 85 i denna dom, inverkar emellertid en situation av detta slag inte på de gemensamma bestämmelserna, varför den inte kan ligga till grund för en extern behörighet för gemenskapen.
- 97 Kommissionen har slutligen gjort gällande att den åberopade gemenskapslagstiftningen innehåller ett flertal bestämmelser om tredje länder och om lufttrafikföretag från tredje länder. Detta gäller enligt kommissionen särskilt förordningarna nr 2409/92, nr 2299/89 och nr 95/93.
- 98 I detta avseende noterar domstolen för det första att förordning nr 2409/92 enligt artikel 1.2 a i förordningen inte gäller biljettpriser och tariffer som tillämpas av andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag, men att denna begränsning gäller "utan att tillämpningen av [artikel 1.3] påverkas". Enligt artikel 1.3 i förordning nr 2409/92 skall bara EG-lufttrafikföretag ha rätt att införa nya produkter eller lägre priser än de gällande för identiska produkter.
- 99 Det framgår av dessa bestämmelser i förening att det enligt förordning nr 2409/92 indirekt men klart är förbjudet för lufttrafikföretag från tredje länder som verkar i gemenskapen att införa nya produkter eller lägre priser än de gällande för identiska produkter. Genom detta förbud har gemenskapslagstiftaren begränsat dessa trafikföretags frihet att fastställa priser när de trafikerar flyglinjer inom gemenskapen enligt sina femte frihetsrättigheter. Gemenskapen har således, i de fall som omfattas av artikel 1.3 i förordning nr 2409/92, förvärvat exklusiv behörighet att mot tredje länder göra åtaganden som rör denna begränsning av friheten att fastställa priser för trafikföretag som inte utgör EG-lufttrafikföretag.

- 100 Härav följer att Republiken Finland sedan förordning nr 2409/92 hade trätt i kraft inte längre ensam kunde göra internationella åtaganden avseende vilka priser som trafikföretag från tredje länder skall tillämpa på flyglinjer inom gemenskapen.
- 101 Det framgår av handlingarna i målet att Republiken Finland gjorde ett sådant åtagande genom 1995 års ändringar av artikel 6 i 1980 års protokoll, varigenom artikeln omformulerades. Genom detta förfarande åsidosatte nämnda medlemsstat således den exklusiva externa behörighet som gemenskapen har till följd av artikel 1.3 i förordning nr 2409/92.
- 102 Detta konstaterande motsägs inte av den omständigheten att det i nämnda artikel 6 föreskrivs att förordning nr 2409/92 skall iakttas i fråga om luftfart som förordning nr 2409/92 är tillämplig på. Även om detta initiativ av Republiken Finland för att förordning nr 2409/92 skulle kunna fortsätta att tillämpas var lovvärt, gjorde nämligen nämnda medlemsstat sig ändå skyldig till fördragsbrott, eftersom staten inte hade rätt att ensam göra ett sådant åtagande, även om innehållet i det inte strider mot gemenskapsrätten.
- 103 För det andra framgår det av artiklarna 1 och 7 i förordning nr 2299/89 att förordningen, på villkor att behandlingen är ömsesidig, även är tillämplig på tredje länders medborgare som erbjuder eller använder ett datoriserat boknings-system inom gemenskapens territorium.
- 104 Genom denna förordning har gemenskapen således förvärvat exklusiv behörighet att mot tredje länder göra åtaganden avseende datoriserade bokningssystem som erbjuds eller används inom gemenskapen.

- 105 Det har inte bestridits att en bilaga II avseende principerna för datoriserade bokningssystem, inklusive de principer som är tillämpliga på datoriserade bokningssystem som erbjuds eller används inom Republiken Finland, lades till 1980 års protokoll genom 1995 års ändringar. Genom detta förfarande åsidosatte nämnda medlemsstat den exklusiva externa behörighet som gemenskapen har till följd av förordning nr 2299/89.
- 106 Konstaterandet i ovanstående punkt motsägs varken av den omständigheten att det i den promemoria som upprättades under de förhandlingar som ledde till 1995 års ändringar anges att bilaga II till 1980 års protokoll endast kan tillämpas med avseende på Republiken Finland om den är förenlig med den uppförandekod som Europeiska unionen har upprättat i detta avseende. Republiken Finland gjorde sig nämligen skyldig till fördragsbrott genom att enbart göra de i ovanstående punkt nämnda internationella åtagandena om datoriserade bokningssystem.
- 107 För det tredje är slutligen förordning nr 95/93 om fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, såsom har framhållits i punkt 14 i denna dom, tillämplig på lufttrafikföretag från tredje länder, på villkor att behandlingen är ömsesidig. Gemenskapen har därför sedan förordningen trädde i kraft exklusiv behörighet att ingå avtal på detta område med tredje länder.
- 108 Som generaladvokaten korrekt har påpekat i punkt 107 i sitt förslag till avgörande har kommissionen dock inte lyckats styrka att bestämmelsen om lojal konkurrens i artikel 5 i 1980 års protokoll, i dess lydelse enligt 1995 års ändringar, även är tillämplig vad gäller fördelningen av ankomst- och avgångstider, vilket kommissionen har hävdad.
- 109 Som kommissionen angav i sin ansökan innehåller nämligen artikel 5 en allmän bestämmelse som säkerställer att de båda avtalsparternas lufttrafikföretag ges

samma konkurrensmöjligheter. I brist på relevanta uppgifter som klart styrker de båda parternas avsikt medger inte den allmänna formuleringen av en sådan bestämmelse att man därav drar slutsatsen att Republiken Finland har gjort ett åtagande vad gäller fördelningen av ankomst- och avgångstider. Till stöd för sitt påstående har kommissionen enbart åberopat en rapport från den amerikanska förvaltningen, enligt vilken bestämmelser av detta slag i regel även omfattar fördelningen av ankomst- och avgångstider.

- 110 Domstolen finner således inte styrkt att Republiken Finland har gjort sig skyldig till fördragsbrott i detta avseende.
- 111 Enligt artikel 5 i fördraget skall medlemsstaterna underlätta att gemenskapens uppgifter fullgörs och avstå från varje åtgärd som kan äventyra att fördragets mål uppnås.
- 112 På området för yttre förbindelser har domstolen slagit fast att fullgörandet av gemenskapens uppgifter och uppnåendet av fördragets mål skulle äventyras om medlemsstaterna kunde göra internationella åtaganden innehållande bestämmelser som kan inverka på bestämmelser som antagits av gemenskapen eller ändra deras räckvidd (se det ovannämnda yttrandet 2/91, punkt 11, se även, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda AETR-målet, punkterna 21 och 22).
- 113 Av det anförda följer att Republiken Finland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 5 i fördraget och enligt förordningarna nr 2409/92 och nr 2299/89 genom att göra internationella åtaganden avseende vilka flygpriser som trafikföretag som Amerikas förenta stater har utsett skall tillämpa på flyglinjer inom gemenskapen och avseende de datoriserade bokningssystem som erbjuds eller används i Finland.

Fördragsbrott genom åsidosättande av artikel 52 i fördraget

Parternas argument

- 114 Kommissionen har gjort gällande att bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag strider mot artikel 52 i fördraget, eftersom Republiken Finland inte behandlar andra medlemsstaters medborgare, särskilt bolag och företag som bildats i dessa medlemsstater och som är etablerade i Republiken Finland, på samma sätt som finska medborgare.
- 115 Genom denna bestämmelse gav Republiken Finland nämligen Amerikas förenta stater möjlighet att förbjuda lufttrafikföretag som tillhör andra medlemsstaters medborgare och som bedriver verksamhet i Republiken Finland att utöva sina trafikrättigheter.
- 116 Den finska regeringen har gjort gällande att bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag avser frågan hur ett företag som tillhör en medborgare i en medlemsstat skall behandlas utanför gemenskapen, medan artikel 52 i fördraget avser etableringsfriheten för en medborgare i en medlemsstat inom en annan medlemsstats territorium. Den finska regeringen har tillagt att dess eget förfarande för utfärdande av licenser är förenligt med bestämmelserna i förordning nr 2407/92 och med artikel 52 i fördraget. Bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag hindrar således inte Republiken Finland från att som flygbolag som omfattas av luftfartsavtalet med Amerikas förenta stater utse ett företag som tillhör en annan medlemsstats medborgare.

- 117 Den finska regeringen har vidare anfört att kommissionen i sin argumentation inte på något sätt har beaktat den fasta praxis som har utvecklats på området för internationell luftfart. I de åtaganden som Republiken Finland och Amerikas förenta stater har gjort gentemot varandra är det inte fråga om att en av staterna ger den andra staten suverän rätt att kontrollera luftfartsverksamhet inom den andra statens territorium. Om dessa åtaganden inte hade gjorts, skulle ingen av de två staterna vara skyldig att tillåta flygbolag som är etablerade inom den andra statens territorium att utöva luftfartsverksamhet inom det egna territoriet.

Domstolens bedömning

- 118 Vad beträffar frågan huruvida artikel 52 i fördraget är tillämplig i förevarande fall noterar domstolen att denna bestämmelse, som Republiken Finland klandras för att ha åsidosatt, är tillämplig på luftfartsområdet.
- 119 Även om fördragets bestämmelser om frihet att tillhandahålla tjänster enligt artikel 61 i EG-fördraget (nu artikel 51 EG i ändrad lydelse) inte skall tillämpas på tjänster på transportområdet, eftersom dessa tjänster regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter, finns det nämligen ingen artikel i fördraget som stadgar att fördragets bestämmelser om etableringsfrihet inte skall tillämpas på transporter.
- 120 Artikel 52 i fördraget skall särskilt tillämpas på flygbolag som är etablerade i en medlemsstat och tillhandahåller luftfartstjänster mellan en medlemsstat och ett tredje land. Alla bolag som är etablerade i en medlemsstat i den mening som avses i artikel 52 i fördraget omfattas av bestämmelsen, även om föremålet för deras verksamhet i medlemsstaten är tjänster till tredje länder.

- 121 Vad beträffar frågan huruvida Republiken Finland har gjort sig skyldig till åsidosättande av artikel 52 i fördraget erinrar domstolen om att etableringsfriheten enligt nämnda artikel innefattar en rätt att starta och utöva verksamhet som egenföretagare samt en rätt att bilda och driva företag, särskilt bolag såsom de definieras i artikel 58 andra stycket i EG-fördraget (nu artikel 48 andra stycket EG), på de villkor som etableringsstatens lagstiftning föreskriver för egna medborgare.
- 122 Artiklarna 52 och 58 i fördraget säkerställer sålunda att gemenskapsmedborgare som utnyttjat etableringsfriheten och därmed likställda bolag behandlas som inhemska rättssubjekt i värdmedlemsstaten (se dom av den 21 september 1999 i mål C-307/97, Saint-Gobain ZN, REG 1999, s. I-6161, punkt 35), såväl med avseende på rätten att starta yrkesverksamhet när personen först etablerar sig som med avseende på utövandet av denna verksamhet av den person som är etablerad i värdmedlemsstaten.
- 123 Domstolen har sålunda slagit fast att en medlemsstat som är part i ett internationellt bilateralt avtal som ingåtts med ett tredje land för att undvika dubbelbeskattning enligt principen om nationell behandling skall bevilja fasta driftställen som tillhör bolag som har sitt säte i en annan medlemsstat de förmåner som föreskrivs i avtalet under samma förutsättningar som gäller för bolag som har sitt säte i den medlemsstat som är part i avtalet (se domen i det ovannämnda målet Saint-Gobain ZN, punkt 59, och dom av den 15 januari 2002 i mål C-55/00, Gottardo, REG 2002, s. I-413, punkt 32).
- 124 I förevarande fall gör bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag det bland annat möjligt för Amerikas förenta stater att förbjuda ett flygbolag, som Republiken Finland har utsett men som inte till en väsentlig del ägs eller effektivt kontrolleras av denna medlemsstat eller av finska medborgare, att utöva beviljade trafikrättigheter eller att återkalla sådana rättigheter.

- 125 Det råder inga tvivel om att denna bestämmelse kan påverka flygbolag som är etablerade i Republiken Finland och som till en väsentlig del ägs och effektivt kontrolleras antingen av en annan medlemsstat än Republiken Finland eller av medborgare i en sådan medlemsstat (nedan kallade gemenskapsflygbolag).
- 126 Det framgår i gengäld av nämnda bestämmelses lydelse att Amerikas förenta stater i princip är skyldigt att bevilja flygbolag som till en väsentlig del ägs och effektivt kontrolleras av Republiken Finland eller finska medborgare (nedan kallade finska flygbolag) trafikrättigheter.
- 127 Av det anförda följer att gemenskapsflygbolagen alltid kan undantas från rätten att åtnjuta förmånerna enligt åtagandena på luftfartsområdet mellan Republiken Finland och Amerikas förenta stater, medan finska flygbolag däremot åtnjuter dessa förmåner. Gemenskapsflygbolagen utsätts därigenom för en diskriminering som hindrar dem från att behandlas som inhemska rättssubjekt i värdmedlemsstaten, det vill säga Republiken Finland.
- 128 Det skall tilläggas att denna diskriminering inte beror direkt på Amerikas förenta staters eventuella agerande, utan direkt på bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag, som ger Amerikas förenta stater rätt att agera just på ett sådant sätt.
- 129 Härav följer att bestämmelsen om ägande och kontroll av flygbolag strider mot artikel 52 i fördraget.

130 Med hänsyn till detta konstaterande saknar det relevans att bilaterala luftfartsavtal vanligen innehåller bestämmelser av detta slag och att ingen av avtalsparterna skulle vara skyldig att tillåta flygbolag som är etablerade inom den andra avtalspartens territorium att utöva luftfartsverksamhet inom det egna territoriet om ingen sådan bestämmelse fanns. Det fördragsbrott som Republiken Finland klandras för följer nämligen i förevarande fall av att denna stat, vid omförhandlingen av 1949 års avtal och 1980 års protokoll år 1995, under alla omständigheter bibehöll en bestämmelse som strider mot gemenskapsflygbolagens rättigheter enligt artikel 52 i fördraget.

131 Under dessa förhållanden finner domstolen styrkt att Republiken Finland har gjort sig skyldig till fördragsbrott genom åsidosättande av artikel 52 i fördraget.

132 Domstolen konstaterar med hänsyn till det anförda att Republiken Finland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 5 och 52 i fördraget och enligt förordningarna nr 2409/92 och nr 2299/89 genom att göra eller genom att, trots omförhandlingen av 1949 års avtal och 1980 års protokoll, bibehålla internationella åtaganden gentemot Amerikas förenta stater

— avseende vilka flygpriser som trafikföretag som Amerikas förenta stater har utsett skall tillämpa på flyglinjer inom gemenskapen,

— avseende de datoriserade bokningssystem som erbjuds eller används i Finland, och

- om att ge Amerikas förenta stater rätt att förbjuda utövandet av trafikrättigheter eller återkalla sådana rättigheter för det fall de av Republiken Finland utsedda lufttrafikföretagen inte ägs av denna medlemsstat eller av finska medborgare.

Rättegångskostnader

- 133 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att Republiken Finland skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Republiken Finland i väsentliga delar har tappat målet, skall kommissionens yrkande bifallas.
- 134 Enligt artikel 69.4 i rättegångsreglerna skall Konungariket Nederländerna bära sin rättegångskostnad.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

följande dom:

- 1) Republiken Finland har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 5 i EG-fördraget (nu artikel 10 EG) och 52 i EG-fördraget (nu artikel 43 EG i ändrad lydelse), enligt rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik och enligt rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 3089/93 av den 29 oktober 1993, genom att göra eller genom att, trots omförhandlingen av luftfartsavtalet av den 29 mars 1949 och protokollet av den 12 maj 1980 mellan Republiken Finland och Amerikas förenta stater, bibehålla internationella åtaganden gentemot Amerikas förenta stater

— avseende vilka flygpriser som trafikföretag som Amerikas förenta stater har utsett skall tillämpa på flyglinjer inom gemenskapen,

— avseende de datoriserade bokningssystem som erbjuds eller används i Finland, och

— om att ge Amerikas förenta stater rätt att förbjuda utövandet av trafikrättigheter eller återkalla sådana rättigheter för det fall de av Republiken Finland utsedda lufttrafikföretagen inte ägs av denna medlemsstat eller av finska medborgare.

- 2) **Talan ogillas i övrigt.**

- 3) **Republiken Finland skall ersätta rättegångskostnaderna.**

- 4) **Konungariket Nederländerna skall bära sin rättegångskostnad.**

Puissochet

Schintgen

Gulmann

Edward

La Pergola

Jann

Skouris

Macken

Colneric

von Bahr

Cunha Rodrigues

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 5 november 2002.

R. Grass

G.C. Rodríguez Iglesias

Justitiesekreterare

Ordförande