

РЕШЕНИЕ НА СЪДА

5 ноември 2002 година*

„Неизпълнение на задължения на държава – Сключване и прилагане от една държава-членка на двустранно споразумение, наречено „отворено небе” със Съединените американски щати – Вторично законодателство, регулиращо вътрешния пазар на въздушния транспорт (Регламенти (ЕИО) № 2299/89, № 2407/92, 2408/92, № 2409/92 и № 95/93) – Външна компетентност на Комисията - Член 52 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение член 43 ЕО) - Член 5 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение член 10 ЕО)”

По дело С-471/98

Комисията на Европейските общности, за която се явява г-н F. Venyon, в качеството на представител, със съдебен адрес в Люксембург,

ищец,

срещу

Кралство Белгия, за което се явява г-жа A. Spoesch, в качеството на представител, подпомагана от адв. J. H. J. Bourgeois, avocat и адв. N. F. Köhncke, Rechtsanwältin, със съдебен адрес в Люксембург,

ответник,

подпомагано от

Кралство Нидерландия, за което се явява г-н M. A. Fierstra и г-жа J. van Bavel, в качеството на представители,

встъпила страна,

с предмет да бъде установено:

- първо, че като е преговаряло, подписвало, сключвало през 1995 г. и прилагало по индивидуален начин едно споразумение, наречено „открито небе” със Съединените американски щати в областта на въздушния транспорт, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си, произтичащи по силата на Договора за ЕО, и по-специално от член 5 (понастоящем член 10 ЕО) и член 52 от него (понастоящем, след изменение член 43 ЕО), а също така и вторичното право, прието по силата на този договор, и по-специално Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, стр. 1), Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, стр. 8), Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен

* Език на производството: френски.

превоз (ОВ L 240, стр. 15), Регламент (ЕИО) № 2299/89 на Съвета от 24 юли 1989 г. относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (ОВ L 220, стр. 1), така както е изменен с Регламент (ЕИО) № 3089/93 на Съвета от 29 октомври 1993 г. (ОВ L 278, стр. 1), и Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, стр. 1), и

- при условията на евентуалност и от части допълнително, че доколкото се счита, че Споразумението от 1995 г. не изменя по основен начин и не заменя следователно споразуменията, сключени преди това като не премахва в тях разпоредби, несъвместими с Договора, и по-специално с член 52 от него, също така с вторичното право и не приема за тази цел всичките възможни законови мерки, Кралство Белгия не е изпълнило своите задължения, произтичащи по силата на член 5 от Договора и на вторичното право,

СЪДЪТ,

в състав: г-н J.-P. Puissechet, председател на шести състав, изпълняващ длъжността председател, г-н R. Schintgen, председател на състав, г-н C. Gulmann, г-н D. A. O. Edward, г-н A. La Pergola, г-н P. Jann и г-н V. Skouris (докладчик), г-жа F. Macken и г-жа N. Colneric, г-н S. von Bahr и г-н J. N. Cunha Rodrigues, съдии,

генерален адвокат: г-н A. Tizzano,

секретар: г-н H. von Holstein, помощник секретар, и г-жа D. Louterman-Hubeau, началник на отдел,

предвид доклада от съдебното заседание,

след като изслуша устните състезания на страните в съдебното заседание от 8 май 2001 г., по време на което за Комисията се явява г-н F. Вепуон, за Кралство Белгия адв. J. H. J. Bourgeois и N. F. Köhncke, и за Кралство Нидерландия г-жа J. van Bakel и г-жа H. G. Sevenster и г-н J. van Haersolte, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 31 януари 2002 г.,

постанови настоящото

Решение

1. С искова молба, заведена в секретариата на Съда на 18 декември 1998 г., Комисията на Европейските общности, е предявила по силата на член 169 от Договора за ЕО (понастоящем член 226 ЕО), иск за установяване:

- първо, че като е преговаряло, подписвало, сключвало през 1995 г. и прилагало по индивидуален начин едно споразумение, наречено „открито небе” със Съединените американски щати в областта на въздушния транспорт, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си, произтичащи по силата на Договора за ЕО, и по-специално от член 5 (понастоящем член 10 ЕО) и член 52 от него

(понастоящем, след изменение член 43 ЕО), а също така и вторичното право, прието по силата на този договор, и по-специално Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, стр. 1), Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, стр. 8), Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз (ОВ L 240, стр. 15), Регламент (ЕИО) № 2299/89 на Съвета от 24 юли 1989 г. относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (ОВ L 220, стр. 1), така както е изменен с Регламент (ЕИО) № 3089/93 на Съвета от 29 октомври 1993 г. (ОВ L 278, стр. 1), и Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, стр. 1), и

- при условията на евентуалност и от части допълнително, че доколкото се счита, че Споразумението от 1995 г. не изменя по основен начин и не заменя следователно споразуменията, сключени преди това като не премахва в тях разпоредби, несъвместими с Договора, и по-специално с член 52 от него, също така с вторичното право и не приема за тази цел всичките възможни законови мерки, Кралство Белгия не е изпълнило своите задължения, произтичащи по силата на член 5 от Договора и на вторичното право.

2. С Определение на председателя на Съда от 8 юли 1999 г., Кралство Нидерландия е било допуснато да встъпи в подкрепа на исканията на Кралство Белгия.

Правната уредба

3. Член 84, параграф 1, от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение член 80, параграф 1 ЕО) предвижда, че разпоредбите на дял IV относно транспорта, на третата част на Договора се прилагат единствено до железопътния, автомобилния транспорт и водния транспорт. Параграф 2 от този член гласи:

„Съветът, действайки с квалифицирано мнозинство, може да реши дали, в каква степен и в съответствие с каква процедура, могат да бъдат приети съответни разпоредби, отнасящи се до морския и въздушния транспорт.

Процедурните разпоредби на член 75, параграфи 1 и 3, се прилагат.”

4. На основата на тази последна разпоредба и с цел прогресивно да се постави на място вътрешния пазар на въздушния транспорт, Съветът е приел през 1987 г., през 1990 г. и 1992 г. три „пакета” правни уредби с цел да осигурят от една страна свободното предоставяне на услуги в областта на въздушния транспорт и от друга прилагането в този сектор на правила на Общността в областта на конкуренцията.

5. Правната уредба, приета през 1992 г., наречена „трети пакет”, включва Регламенти № 2407/92, № 2408/92 и №2409/92.

6. Съгласно член 1 от него, Регламент № 2407/92 се отнася до критериите за издаване и поддържане от държавите-членки на валидни лицензи за въздушните

превозвачи, установени в Общността. В това отношение от член 3, параграф 3 от същия регламент следва, че едно предприятие, установено в Общността няма право да извършва превоз по въздуха на пътници, пощенски пратки и/или товари на територията на Общността срещу заплащане и/или под наем, докато предприятието не получи съответния оперативен лиценз. В съответствие с член 4, параграфи 1 и 2 от упоменатия регламент една държава-членка може да издаде този лиценз само на предприятия, които основно са установени или имат седалище в тази държава-членка и без да се нарушават споразуменията и конвенциите, по които Общността е страна, които са мажоритарно държани или ефективно контролирани от държавите-членки и/или от граждани на тези държави-членки.

7. Регламент № 2408/92 се отнася така, както неговото заглавие посочва, до достъпа на въздушни превозвачи от Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността. Според определението, дадено в член 2, буква б) от този регламент един въздушен превозвач е въздушен превозвач с валиден летателен лиценз, издаден в съответствие с Регламент № 2407/92. Член 3, параграф 1 от Регламент № 2408/92 предвижда, че на въздушните превозвачи от Общността се позволява от засегнатата или засегнатите държава-членка/държави-членки да упражняват права на трафик по маршрути в рамките на Общността. Параграф 2 от същия член въпреки това включва възможността за държавите-членки до 1 април 1997 г., да предвидят изключение от тази разпоредба що се отнася до упражняването на право на каботаж.

8. Членове 4 - 7 от Регламент № 2408/92 регламентират, по-специално и възможността за държавите-членки да наложат задължения за обществена услуга върху определени връзки. Член 8 от същия регламент позволява на държавите-членки да регулират без дискриминация на основание националност или идентичност на въздушния превозвач, разпределянето на трафика между летищата от една летищна система. Накрая, член 9 от същия регламент признава на отговорната държава-членка в случай на сериозни проблеми като претоварване на трафика и/или опазване на околната среда да наложи условия, да ограничи или да откаже упражняването на права на трафик, по-специално, когато други форми за транспорт могат да осигурят едно задоволително ниво на обслужване.

9. Съгласно член 1, параграф 1 от него, Регламент № 2409/92 определя критериите и процедурите за определяне на тарифите и таксите за въздушен превоз изцяло в рамките на Общността.

10. Параграфи 2 и 3 от същия член гласят, както следва:

„2. Без да се засяга параграф 3, настоящият регламент не се прилага за:

а) тарифи и такси, начислявани от въздушни превозвачи, различни от тези на Общността;

б) тарифи и такси, установени от задължение за обществена услуга в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета, от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността.

3. Само въздушни превозвачи на Общността могат да предлагат нови видове услуги или тарифи, по-ниски от тези на сходни услуги.”

11. Извън Регламенти № 2407/92, № 2408/92 и № 2409/92, приети през 1992 г., законодателят на Общността е приел други актове в областта на въздушния транспорт. Става дума, по-специално за Регламенти № 2299/89 и № 95/93.

12. В съответствие с член 1 от него, Регламент № 2299/89 се прилага към компютъризирани системи за резервация (наричани по-нататък „КСР”), които съдържат услуги в областта на въздушния превоз, когато са предлагани и/или използвани на територията на Общността, независимо от статута или националността на системния оператор, на използвания източник на информация или на местоположението на централен уред за обработка на данните и от географското местоположение на летищата, между които се осъществява въздушния транспорт.

13. Въпреки това, член 7, параграфи 1 и 2 от същия регламент предвижда:

„1. Задълженията на системния оператор съгласно членове 3, 4 - 6 не се прилагат по отношение на превозвач-собственик от трета страна до степен, до която негова КСР, разположена извън рамките на Общността, не предоставя на въздушните превозвачи от Общността еднакво третиране каквото предвижда настоящия регламент и Регламент (ЕИО) № 83/91 на Комисията.

2. Задълженията на превозвач-собственик и участващи превозвачи съгласно член 3а, членове 4 и 8 не се прилагат по отношение на КСР контролирана от един или няколко въздушни превозвачи от една или повече трети страни до степен, до която превозвач-собственик или участващ превозвач не получават извън територията на Общността еднакво третиране с това, предвидено според настоящия регламент и съгласно Регламент № 83/91 на Комисията.”

14. Накрая безспорно е, че Регламент № 95/93 се прилага също така и спрямо въздушни превозвачи от трети страни. Въпреки това член 12 от него предвижда:

„1. Винаги, когато става ясно, че при разпределянето на слотове на летищата, трета страна:

а) не третира въздушните превозвачи от Общността по начин, сравним с третирането от страна на държавите-членки на въздушните превозвачи от тази държава,

или

б) де факто не третира въздушните превозвачи от Общността като национални превозвачи,

или

в) третира въздушните превозвачи от трети страни по начин, който ги поставя в по-благоприятно положение в сравнение с въздушните превозвачи от Общността,

могат да бъдат взети съответни мерки за коригиране на ситуацията по отношение на съответното летище (или съответните летища), по-специално посредством пълно или частично суспендиране на задълженията, произтичащи от този регламент по отношение на въздушен превозвач от тази трета страна, в съответствие с правото на Общността..

2. Държавите-членки информират Комисията за всяка сериозна трудност, която въздушните превозвачи на Общността са срещнали де юре или де факто при получаване на слотове на летища на трети страни.”

Обстоятелства, предхождащи спора

Инициативите на Комисията с цел сключване от страна на Общността на международни споразумения в областта на въздушния транспорт

15. Към края на Втората световна война или след нея няколко държави, които в последствие са станали членки на Общността, между които и Кралство Белгия, са сключили със Съединените американски щати двустранни споразумения в областта на въздушния транспорт.

16. Като желае да се замести тази съвкупност от двустранни споразумения чрез едно единно споразумение, сключено от Общността със Съединените американски щати, Комисията още от началото на 90-те години, на няколко пъти е правила опит да получи от Съвета мандат с цел да преговаря с американските органи за сключването на подобно споразумение в областта на въздушния транспорт.

17. И така на 23 февруари 1990 г., тя е представила на Съвета едно първо искане в този смисъл под формата на предложение за решение на Съвета за установяване на процедура по консултации и разрешение що се отнася до сключването на споразумение отнасящи се до търговските отношения на държавите-членки с трети страни в областта на въздухоплаването. На 23 октомври 1992 г., тя е представила второ предложение за решение, леко изменено (ОВ 1993 г., С 216, стр. 15). Тези две предложения са били основани на член 113 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение член 133 ЕО), защото Комисията считала, че сключването на международни договори в областта на въздушния транспорт се отнася до търговската политика на Общността.

18. Съвета е оставил без последствия тези инициативи на Комисията. Той е определил позицията си по този въпрос в заключенията си от 15 март 1993 г., в които отбелязва:

- че член 84, параграф 2 от Договора представлява подходяща юридическа основа за развитието на външната политика в областта на авиацията;

- че държавите-членки запазват напълно компетентността си що се отнася до отношенията им с трети страни в областта на въздухоплаването с изключение на мерките, които Съветът е приел или ще приеме в тази област. В това отношение също така е било подчертано, че по време на двустранните споразумения засегнатите държави-членки би трябвало да вземат предвид задълженията,

предвидени от правото на Общността и да бъдат информирани за интересите на другите държави-членки;

- че преговорите с трети страни не могат да се водят на ниво на Общността, освен в случая, когато Съветът прецени, че подобно нещо отговаря на общия интерес и би довело до по-добър резултат за всички държави-членки, отколкото традиционната система на двустранни споразумения.

19. През м. април 1995 г., Комисията отново е повдигнала въпроса като е препоръчала на Съвета да приеме решение, което Ж разрешава да преговаря със Съединените американски щати относно споразумение в областта на въздушния транспорт. Вследствие това ново искане, Съветът е предоставил на Комисията през м. юни 1996 г., ограничен мандат за преговори със Съединените американски щати в сътрудничество със специално създаден комитет по следните въпроси: правила за конкуренция; собственост и контрол на въздушните превозвачи; КСР; разпределение на кодовете; уреждане на различията; кредити; клаузи относно околната среда и преходни мерки. В случай на искане от Съединените американски щати в този смисъл, Комисията е имала разрешение да разпростре преговорите и до държавните помощи и другите мерки, целящи предотвратяване фалита на въздушни превозвачи; до разпределяне на слотове на летищата; до икономическата и техническа годност на въздушните превозвачи; до клаузи в областта на сигурността; до клаузи за съхранение и всякакви други въпроси за регулиране на сектора. От друга страна, е било изрично отбелязано, че мандатът не покрива преговорите върху достъпа до пазар (включително до разпределение на кодовете и кредитите, доколкото те се отнасят до правата на трафик), капацитета, посочването на въздушните превозвачи и тарифите.

20. Някои декларации на двете засегнати институции са дадени като приложение към протокола от сесията на Съвета, по време на която Комисията е получила мандат за преговорите, посочени по-горе. В една от тези декларации, формулирана от двете институции (по-нататък „Общата декларация от 1996 г.“), е отбелязано, че за да се осигури приемствеността в отношенията между държавите-членки и Съединените американски щати по време на преговорите на Общността, и за да се получи едно подобаващо заместващо решение в случай, че упоменатите преговори се провалят, системата за двустранни споразумения ще бъде оставена в сила и ще остане до сключването на ново споразумение, което ангажира Общността. В една отделна декларация, Комисията твърди, че тя смята компетентността на Общността в областта на правата на трафик за получена.

21. Никакво споразумение със Съединените американски щати до ден днешен не е сключено, следствие получаването на мандат за преговори от страна на Комисията през 1996 г.

22. От преписката по делото е видно, че за сметка на това, Общността е сключила през 1992 г. с Кралство Норвегия и Кралство Швеция споразумение в областта на гражданското въздухоплаване, одобрено с решение 92/384/ЕИО на Съвета, от 22 юни 1992 г. (ОВ L 200, стр. 20), че е стигнала до принципно съгласие с Швейцарската конфедерация в тази област, включително в момента на предявяване на настоящия иск, тя преговаря с дванадесет европейски страни споразумение, целящо създаване на „общо европейско въздушно пространство“.

Двустранното споразумение в областта на въздушния транспорт, сключено между Кралство Белгия и Съединените американски щати

23. Двустранно споразумение в областта на въздушния транспорт, наречено „споразумение тип „Bermuda”“, е било сключено между Кралство Белгия и Съединените американски щати за първи път през 1946 г. То е съдържало клаузи относно общите принципи, клаузи относно наименованието, изискващо въздухоплавателните дружества да бъдат държани и ефективно контролирани от другата страна или от граждани на другата страна, клаузи относно капацитетът, който трябва да отговаря на обществените нужди в сферата на въздушния транспорт, клаузи относно определянето и одобрението на тарифите, различни клаузи в областта на законовите и подзаконовите регламенти (по-специално относно освобождаването от мита, арбитража, консултациите и анулирането), а също така и клаузи относно въздушните линии.

24. Това споразумение е било изменено през 1972 г., през 1977 г. и през 1978 г., с цел да се либерализира международния въздушен трафик. Така протокола, подписан между Кралство Белгия и Съединените американски щати на 8 ноември 1978 г. (по-нататък „Протоколът от 1978 г.“) е увеличил свободата по отношение на цените, започнала е либерализацията на чартърните услуги, която води началото си от 1972 г. и е премахнал едностранните ограничения по отношение на обема, трафика, честотата и редовността на услугите. От друга страна, двете страни са се ангажирали да предприемат всички необходими мерки с цел да се премахне всяка форма на дискриминация и всякакви прояви на нелоялна конкуренция относно въздухоплавателните дружества на другата страна. Накрая, Протокола от 1978 г. е либерализирал редовните въздушни линии. Когато става дума за право на трафик на Съединените американски щати, член 3 от въпросния протокол е дал на тази страна достъп до линии, тръгващи от нейна територия, като минават през междинни точки към Белгия и по-нататък към всички извън Белгия, без географско ограничение що се отнася до количеството и типа използвани самолети. Що се отнася до правото на трафик на Кралство Белгия, то е било разпространено на две фиксирани точки и три променливи точки в Съединените американски щати и правата „отвъд“ са били дадени за всяка точка в Канада и Мексико от точка в Съединените американски щати.

25. Тази либерализация е продължена от Споразумението за въздушен транспорт от 23 октомври 1980 г. между Кралство Белгия и Съединените американски щати (по-нататък „Споразумението от 1980 г.“). Това споразумение включва следните разпоредби:

- страните ще се намесват във формирането на цените единствено с цел да се преустанови практиката на „договорени“ цени или дискриминационни, за да се защитят потребителите срещу прекалено високи или ограничителни цени, произтичащи от злоупотреба с господстващо положение или с цел да се опазят въздухоплавателните дружества срещу изкуствено ниските цени, дължащи се на преки или непреки държавни помощи, след като се уточнява, че всяка страна ще разреши на едно въздухоплавателно дружество да съобразява своите цени с най-ниските или конкурентни цени на други дружества от другата страна; от друга

страна, се въвежда система за двойно неодобрение на цените, практикувани от дружествата на едната от двете страни (член 12);

- правилата в областта на чартърните полети са либерализирани (приложение II);

- тези двустранни ограничения относно капацитета, честотата, типа самолети и трафик, са били премахнати и страните са се ангажирали да предоставят на дружествата от двете страни възможност за равна и лоялна конкуренция (член 11);

- таксите за ползване трябва да бъдат равни, разумни и недискриминационни (член 10);

- използването на разнообразни наименования е разрешено;

- правата на трафик са неограничени за превозвачите от Съединените американски щати; докато за тези от Кралство Белгия, достъпът до американския пазар на пътници и товари се ограничава до достъпа, предвиден в Протокола от 1978 г. Тези права не са подчинени на географски ограничения, на ограничения относно дестинацията и на изменения на типа и броя на използваните самолети (приложение I, раздели 2 и 3).

26. Едно изменение е направено през 1986 г. и тя се е свеждала до замяна на член 7 от Споразумението от 1980 г. относно сигурността в областта на въздушния транспорт.

27. Корекциите, договорени през 1991 г. са позволили на Кралство Белгия да получи извън достъпа до три определени точки (Бостън, Чикаго и Детройт (Съединени американски щати)), до две точки по негов избор и до десет допълнителни точки на базата на „разпределение на кодовете”. Превозвачите са получили правото да сключват съпътстващи споразумения за търгуване с изключение на услугите по каботаж и на „revenue pooling”. По отношение на КСР, страните са се споразумели в едно ново приложение III към Споразумението от 1980 г., че последните ще бъдат подчинени на принципа за недискриминация, за прозрачност и лоялна конкуренция и са дали свободен достъп (всяка за своя пазар) на КСР и на службите на последния на негова територия. Тези корекции са влезли в сила през м. януари 1994 г., когато един превозвач е поискал правото да се ползва от новата свобода на разпределение на кодовете, уговорена през 1991 г.

28. От преписката по делото е видно, че през 1992 г., Съединените американски щати са предприели инициатива да предложат на различни европейски държави сключването на двустранни споразумения, наречени „открито небе”. Едни подобни споразумения би следвало от една страна да улеснят сдружаването между американски и европейски превозвачи, и от друга страна, да спазват различни критерии определени от американското правителство, каквито са свободния достъп до всички трасета, даването на неограничени права по трасетата и трафика, определянето на цени по системата, наречена „двойно неодобрение” за въздушните връзки между страните по споразумението, възможността за разпределение на кодовете и т. н.

29. През 1993 г. и 1994 г., Съединените американски щати са засилили своите усилия за сключване на двустранни споразумения в областта на въздушния

транспорт съгласно политиката, наречена „открито небе”, с възможно най-голяма част от европейските държави.

30. В едно писмо от 17 ноември 1994 г. адресирано до държавите-членки, Комисията е привлякла внимание на последните върху негативните ефекти, до които би довело сключването на двустранни споразумения за Общността и е взела позиция, че този тип споразумения биха могли да засегнат вътрешната правна уредба на Общността. Тя е добавила, че преговорите по подобни споразумения не би могло да доведе до добри и ефикасни в правно отношение резултати, единствено ако се води на ниво на Общността.

31. По време на преговорите, водени на 28 февруари и 1 март 1995 г., представителите на белгийското и американското правителство са постигнали консенсус за ново изменение на Споразумението от 1980 г., потвърдено по-късно с размяна на дипломатически ноти. Следните изменения са били направени (по-нататък „Измененията, извършени през 1995 г.”). В текста на Споразумението от 1980 г., членове 1 (определения), 3 (наименования и разрешения), 6 (безопасност), 7 (сигурност), 8 (търговски възможности), 9 (мита и такси), 10 (такси за ползване), 11 (лоялна конкуренция), 12 (определяне на цените), 13 (транспорт на повърхността/интермодални услуги), 14 (комисии), 15 (прилагане), 17 (разрешаване на различията) и 20 (многостранно споразумение) са били изменени или отменени, за да се направи това споразумение съобразено с американския модел на споразумение, наречен „открито небе”. От друга страна, приложения I и II към Споразумението от 1980 г., които съдържат списъка на трасета и оперативните възможности са били променени, за да бъдат в съответствие със същия модел (например що се отнася до трасетата, оперативната гъвкавост, чартърните полети и т.н.).

32. Член 3 от Споразумението от 1980 г. подчинява издаването от всяка договаряща страна на подходящите оперативни лицензи и технически разрешителни на въздухоплавателните дружества, посочени от другата страна на условието „че значителна част на собствеността и ефективния контрол на това въздухоплавателно дружество принадлежи на страната, която го посочва, на граждани на тази страна или на двете страни”. (по-нататък „клауза относно собствеността и контрола на въздухоплавателните дружества”). Съгласно член 4 от упоменатото споразумение тези лицензи и разрешителни могат да бъдат отменяни, премахвани или ограничавани, ако посоченото по-горе условие не е изпълнено.

Досъдебна процедура

33. След като е била информирана, че преговорите, които целят да се измени Споразумението от 1980 г. са били доведени до край, Комисията на 2 юни 1995 г., е изпратила до белгийското правителство официално уведомително писмо, с което основно заявява, че правната уредба на Общността в областта на въздушния транспорт е установила пълна система на правила, целящи да се установи вътрешен пазар в този сектор, и че държавите-членки вече нямат компетентност да сключват двустранни споразумения, такова каквото Кралство Белгия е вече договорило със Съединените американски щати. От друга страна, едно подобно

споразумение според нея би било в противоречие с първичното и вторичното законодателство на Общността.

34. Белгийското правителство след като е оспорила в отговора си от 4 септември 1995 г., анализа на Комисията, последната е изпратила на Кралство Белгия на 16 март 1998 г., мотивирано становище, в което стига до извода, че двустранните ангажименти, произтичащи от измененията, внесени през 1995 г. на Споразумението от 1980 г. представляват нарушение на правото на Общността и приканва тази държава-членка да се съобрази с мотивираното становище в срок от два месеца, считано от нотификацията му.

35. След като отговора на белгийското правителство от 26 юни 1998 г., не е бил счетен от Комисията за задоволителен, последната е предявила настоящия иск.

По допустимостта

36. Според белгийското правителство, предявяването на настоящия иск представлява отклонение от процедура, тъй като Комисията по този начин се стреми да получи компетентност на Общността, която не Ж е била призната на нивото на Съвета и не би могла да получи по друг начин освен като действа срещу упоменатата институция. В допълнение на това, белгийското правителство поддържа в своята дуплика, че настоящия иск признава законното доверие получено от Кралство Белгия от Общата декларация от 1996 г., направена след изпращане на официалното уведомително писмо от 2 юни 1995 г., от което е видно, че производството за неизпълнение на задължения, предприето срещу него няма да бъде продължено.

37. Трябва да се отбележи в това отношение, че настоящия иск има за цел да установи, че Кралство Белгия не е изпълнило своите задължения, които произтичат от правото на Общността като е подписало двустранно споразумение със Съединените американски щати в областта на въздушния транспорт.

38. Като предявява иска за неизпълнение на задълженията в съответствие с член 169 от Договора, Комисията е направила правилно прилагане на разпоредбите на този договор, след като е избрала специфично предвидения за тази цел иск, в който се отбелязва, че една държава-членка не изпълнява задълженията си, произтичащи от правото на Общността.

39. Що се отнася до довода на белгийското правителство относно мотивите, поради които Комисията е избрала настоящия иск вместо да действа срещу Съвета, трябва да припомним, че в своята роля на пазител на Договора, Комисията единствено е компетентна да реши дали да предприеме процедура за установяване на неизпълнение на задължения, и поради какво действие или липса на такова на дадена държава-членка този иск трябва да бъде предявен (вж. Решение от 11 август 1995 г., Комисия/Германия, С-431/92, Recueil стр. I-2189, точка 22).

40. Следователно това възражение трябва да бъде отхвърлено.

41. Що се отнася до възражението, представено при условията на евентуалност от белгийското правителство, трябва да се припомни, че по силата на член 42, параграф 2 от Процедурния правилник на Съда, изтъкването на нови правни

основания по време на висящо дело е забранено, освен ако тези правни основания не се базират на правни и фактически елементи, които вече са застъпени по време на производството.

42. Възражението, изведено от нарушението на принципа на защита на оправданите правни очаквания е било изтъкнато за първи път в писмения отговор и не се базира на правни и фактически елементи, които са били изтъквани по време на производството.

43. Следователно това възражение е недопустимо.

По необходимостта за произнасяне по съществуването на ново споразумение вследствие на измененията, настъпили през 1995 г.

44. Формулирането на основното искане и на допълнителното искане на Комисията, показва че според последната детайлното разглеждане на едното и другото искане предполага задължително вземане на отношение от страна на Съда по един предварителен въпрос, който е дали измененията, направени през 1995 г. имат за последиствие да трансформират съществуващото дотогава Споразумение от 1980 г. в ново споразумение, наречено „открито небе”, към което се прибавят разпоредбите на Споразумението от 1980 г., така както са били изменяни. Ако такова нещо се е случило, Съдът би следвало според Комисията да се произнесе единствено по основното искане и да прецени съвместимостта на новото споразумение с уместните разпоредби на Общността, които са в сила през 1995 г. В обратния случай не би следвало да се произнася по основното искане и Съдът тогава трябва да се произнесе по допълнителното искане и да прецени съвместимостта на разпоредбите, които фигурират в предшестващото споразумение, и по-специално това от 1980 г., по отношение, по-специално на член 5 от Договора.

45. Белгийското правителство поддържа, че дори преди измененията, направени през 1995 г., Споразумението от 1980 г. вече е било едно либерално споразумение относно въздушния транспорт. Комисията надценявала значително обхвата на тези изменения, по-специално като се спира на количеството клаузи, които са били променени. Ако се анализират подробно упоменатите изменения според белгийското правителство те са ограничават в основни линии до даването на Кралство Белгия на същите права на неограничен трафик, които се ползват от Съединените американски щати от Протокола от 1978 г. Извън тези извършени в приложение I към Споразумението от 1980 г., целящи да допълнят обмена на права на трафик в областта на редовните услуги, другите промени направени през 1995 г. са били чисто редакционни. Следователно те не биха могли да представляват едно ново споразумение.

46. Накрая, за да защити собствената си теза, Комисията е направила обстоен анализ на измененията, направени през 1995 г. Тя подчертава първо, че няколко разпоредби на Споразумението от 1980 г., такива каквито са членове 7 и 8, са претърпели основни изменения. След това членовете 10, 13 и 20 от Споразумението от 1980 г. са били заменени, докато членове 14 и 15 са били премахнати. Накрая приложение I е било изменено с цел да се вземе под внимание развитието на правата на трафик между договарящите страни и това изцяло е

променило Споразумението от 1980 г. от класическо споразумение тип „Bermuda” в споразумение, наречено „открито небе” съгласно американския модел.

47. Трябва да се отбележи в това отношение, че разглеждането по същество на основното искане на Комисията не предполага задължително изказване на становище от страна на Съда по въпроса дали измененията, нанесени през 1995 г. са трансформирали съществуващото от 1980 г. Споразумение в ново споразумение.

48. Ако е истина, че Споразумението от 1980 г. наистина в следствие на извършените изменения преди 1995 г., е еволюирало към споразумение от типа „открито небе”, то от преписката по делото и от пренията пред Съда не личи тези изменения, направени през 1995 г., описани в точка 31 от настоящото решение да са направили нещо друго освен да са либерализирали напълно въздушния трафик между Съединените американски щати и Кралство Белгия като са дали свободен достъп до всички трасета между всички точки, разположени в тези две държави, без ограничение на капацитета и честотата, без ограничение относно междинните точки и точките, разположени преди и след („behind, between and beyond rights”), и с всички възможни видове летателни апарати („change of gauge”). Тази пълна свобода е била допълнена от разпоредби относно възможността въздухоплавателните дружества да сключват споразумения за разпределяне на кодовете („code sharing”) и от разпоредби, стимулиращи конкуренцията или недискриминацията.

49. От казаното по-горе следва, че измененията, извършени през 1995 г. на Споразумението от 1980 г. имат за цел да създадат една рамка за сътрудничество която е по-усъвършенствана между Съединените американски щати и Кралство Белгия, от която произлизат нови и значителни международни ангажменти за последната държава.

50. Трябва от обаче да се подчертае, че измененията, извършени през 1995 г. свидетелстват за преоговаряне на Споразумението от 1980 г. в неговата цялост. От това следва, че дори някои разпоредби на това споразумение да не са формално били изменени през 1995 г. или да са претърпели незначителни редакционни поправки, то ангажиментите, произтичащи от тях са били препотвърдени по време на преговорите. Но в една такава ситуация държавите-членки, не само че са възпрепятствани да поемат нови международни ангажменти, но и не бива да оставят в сила подобни ангажменти, ако те противоречат на правото на Общността (вж. в този смисъл, Решение от 4 юли 2000 г., по дело Комисия/Португалия, C-62/98, Recueil стр. I-5171, и Решение по дело Комисия/Португалия, C-84/98, Recueil стр. I-5215).

51. Констатацията, която фигурира в предходната точка е валидна, по-специално, за достъпа до вътрешните трасета на Общността, признат на въздухоплавателните дружества, посочени от Съединените американски щати. Дори ако, така както твърди белгийското правителство, този достъп да води началото си от ангажиментите, поети преди 1995 г., то от раздел 1 на приложение I към Споразумението от 1980 г. относно списъка на трасетата, така както е променен през 1995 г., е видно че достъпа на посочените превозвачи от Съединените американски щати по отношение на вътрешните трасета на Общността е бил най-

малкото потвърден през 1995 г. в рамките на обмена на трафик, договорен между двете държави.

52. От друга страна, трябва да се смята безспорно, така както г-н генералния адвокат основателно отбеляза в точки 136 - 138 от своето заключение, когато става дума за клаузата относно собствеността и контрола на въздухоплавателните дружества, измененията, направени през 1995 г. на споразумението в неговата цялост, засягат приложното поле на разпоредбите на упоменатата клауза, които формално не са били изменени от упоменатите изменения или са били незначителни.

53. От тук следва, че съвкупността от международни ангажименти, която се разглежда в основното искане трябва да се разглежда в светлината на разпоредбите на правото на Общността, на които се позовава Комисията в подкрепа на своето искане при положение, че те са били в сила в момента, в който тези ангажименти са били приети или потвърдени, а именно през 1995 г.

54. Съдът във всички случаи е в състояние да се произнесе по основното искане и няма смисъл да се произнася по допълнителното искане. В действителност, така както формулирането му посочва разглеждането на това последно искане не зависи от степента, в която би се удовлетворило основното искане, но въпросът е да се разбере дали Съдът се счита за компетентен да се произнесе по това искане.

По неизпълнението на задължения, което е резултат от нарушението на външната компетентност на Общността

55. Комисията упреква Кралство Белгия, че е нарушило външната компетентност на Общността като е поела спорните ангажименти. Тя поддържа в това отношение, че тази компетентност се базира от една страна, на необходимостта по смисъла на Становище 1/76 от 26 април 1977 г. (Recueil стр. 741), за сключване на ниво на Общността на споразумение съдържащо подобни ангажименти и от друга страна, на факта, че спорните ангажименти засягат по смисъла на Решение от 31 март 1971 г., Комисия/Съвет, наречено „AETR” (22/70, Recueil стр. 263), правилата, приети от Комисията в областта на въздушния транспорт.

По твърдяното съществуване на външна компетентност на Общността по смисъла на Становище 1/76

Доводи на страните

56. Комисията изтъква, че съгласно Становище 1/76, посочено по-горе, което е било уточнено от Становище 1/94 от 15 ноември 1994 г. (Recueil стр. I-5267), и Становище 2/92 от 24 март 1995 г. (Recueil стр. I-521), една изключителна компетентност на Общността за сключване на международно споразумение съществува дори при липса на разпоредби на Общността в дадената област, когато сключването на подобно споразумение е необходимо, за да се осъществят целите на Договора в тази област, тъй като те не могат да бъдат постигнати чрез установяване на самостоятелни общи правила.

57. Както е отбелязано в Становище 2/92, посочено по-горе, разсъжденията развити в Становище 1/94, посочено по-горе, прието преди това, не накръняват по никакъв начин заключенията на Становище 1/76, посочено по-горе. Позоваването в точка 86 от Становище 1/94, посочено по-горе, на липсата на неразривна връзка между осъществяването на свободното предоставяне на услуги за гражданите на държавите-членки и положението в Общността на граждани на трети страни се отнася до областта на услугите обща. Но в областта на въздушния транспорт, чисто вътрешни мерки биха били не дотам ефикасни предвид международния характер на упражняваните дейности и невъзможността да се отдели вътрешния от външния пазар. Това от една страна, е било причина в много случаи да се окаже необходимо предвиждането чрез мерки на Общността относно въздушния и морския транспорт на третирането на превозвачи от трети страни и сключването на съответни споразумения.

58. Дискриминациите, нарушаването на конкуренцията и дестабилизацията на пазара на Общността, които биха произтекли от двустранните споразумения, наречени „открито небе”, сключени от някои държави-членки доказват, че преследваните цели от страна на общата политика в областта на въздушния транспорт не могат да бъдат постигнати без сключването на споразумение между Общността и Съединените американски щати.

59. По-специално, спорните ангажименти, дори ако се разглеждат индивидуално или в перспективата на комбинирания ефект, произведен от подобни ангажименти, поети от други държави-членки биха довели до промяна на структурата на въздушния трафик към Съединените американски щати и биха позволили на американските превозвачи да работят на пазара в Общността, без да бъдат подчинени на всички задължения на системата, установени чрез общите правила, като по този начин те биха конкурирали своите контрагенти на Общността.

60. Необходимостта от действие на Общността по отношение на трети страни би била лесна за постигане като се имат предвид разпоредбите на Договора в областта на транспорта. Ако член 84, параграф 2 от Договора не определя предварително специфичното съдържание на разпоредбите, които трябва да се приемат в областта на въздушния транспорт, то поне той става изрично приложим и това е видно от процедурните разпоредби на член 75, параграф 3 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение член 71, параграф 2 ЕО). Факта, че член 84, параграф 2 от Договора дава ясно на Комисията правото да сключва споразумения в областта на въздушния транспорт с трети страни е бил показан по недвусмислен начин като правна основа за сключване на подобно споразумение с Кралство Норвегия и Кралство Швеция през 1992 г.

61. Изключителната външна компетентност, с която разполага Общността в областта, обхваната от спорните ангажименти не позволява на Кралство Белгия да ги поеме, дори ако Общността не е упражнява тази компетентност.

62. Според белгийското правителство, предоставянето на Комисията на външна компетентност по смисъла на Становище 1/76, посочено по-горе, се подчинява на две условия: от една страна, съществуването на вътрешна компетентност, предназначена да осъществи определена цел и от друга страна необходимостта от участие на Комисията в международен ангажимент за осъществяването на тази

цел. Условието за предоставяне на външна компетентност на Комисията по смисъла на Становище 1/76, посочено по-горе, се различават от тези на външната компетентност по смисъла на съдебната практика AETR, посочена по-горе, доколкото съгласно това становище Комисията би следвало да упражни тази външна компетентност, за да стане тя изключителна, така както Съдът е отбелязал в своето Становище 1/94, посочено по-горе.

63. В последния случай, Съдът също така е отбелязал, че в областта на услугите, осъществяването на свободата за установяване и свободно предоставяне на услуги по отношение на гражданите на държавите-членки, не е неразривно свързана с предвиденото от страна на Комисията по отношение на гражданите на трети страни или в трети страни на гражданите на държавите-членки.

64. От друга страна, дори ако Съдът трябваше да прецени икономическите последици, твърдени от Комисията, които правят необходимо упражняването от страна на Общността на външна компетентност по смисъла на Становище 1/76, посочено по-горе, белгийското правителство подчертава, че до сега Съветът не се е произнесъл по въпросът дали споразумение на Общността би съдържало значителни предимства по отношение на съществуващата до сега система на двустранни връзки, следователно той не е направил преценка дали упражняването на тази външна компетентност е необходима.

Съображения на Съда

65. Трябва да се припомни, че що се отнася до въздушния транспорт, член 84, параграф 2 от Договора се ограничава да предвиди правомощие на Общността, което може да се осъществи след предварително решение на Съвета.

66. Оттук нататък, ако тази разпоредба може да се използва като правна основа от Съвета, за да се признае на Комисията правото да сключва международно споразумение в областта на въздушния транспорт в определен случай, то не може да се счита, че тя сама по себе си определя външна компетентност на Общността в областта на въздушния транспорт.

67. Ако е вярно, че така както Съдът вече е отсъждал, че компетентността на Общността да поема международни ангажменти може да произхожда не само от изрично предоставяне от Договора, а може по имплицитен начин да бъде изведена от разпоредбите на Договора. Ако подобна имплицитна външна компетентност съществува не само във всички случаи, където вътрешната компетентност е вече използвана с цел да се приемат мерки, вписващи се в осъществяването на общите политики, но също така, ако вътрешните мерки на Общността са приети единствено по повод сключването на международно споразумение. Така компетентността да ангажира Общността спрямо трети страни може да бъде изведена по имплицитен начин от разпоредбите на Договора, установяващи вътрешната компетентност, доколкото участието на Общността в международното споразумение е необходимо за осъществяването на една от целите на Общността (вж. Становище 1/76, посочено по-горе, точки 3 и 4).

68. В своята предишна практика Съдът е уточнил, че хипотезата, посочена в Становище 1/76, посочено по-горе, е тази, когато вътрешната компетентност не

може по полезен начин да бъде упражнявана, освен в съчетание с външната компетентност (Становище 1/94, посочено по-горе, точка 89), сключването на международно споразумение, така необходимо, за да се осъществят целите на Договора, които не могат да бъдат постигнати чрез установяване на самостоятелни правила.

69. Това не е случаят тук.

70. И в действителност нищо в Договора не пречи на институциите да организират в общите правила, които приемат, действия, насочени към Съединените американски щати, нито да предписват поведения, които да бъдат предприети от държавите-членки по отношение на външни контрагенти с цел да се предотвратят дискриминациите или нарушаването на конкуренцията, което би могло да бъде резултат от прилагането на ангажименти, поети от някои държави-членки по отношение на Съединените американски щати в рамките на споразумения, наречени „открито небе” (вж. в този смисъл Становище 1/94, посочено по-горе, точка 79). Следователно не е установено, че поради подобни дискриминации или нарушаване на конкуренцията целите на Договора в областта на въздушния транспорт не могат да бъдат постигнати чрез установяване на самостоятелни правила.

71. От друга страна, Съдът е могъл да приеме през 1992 г. „третия пакет”, който според Комисията е осъществил вътрешния пазар на въздушния транспорт, основаващ се на свободното предоставяне на услуги, без да е било необходимо навремето да се прибегва, за да се осъществи това до сключване от страна на Общността на споразумение със Съединените американски щати в областта на въздушния транспорт. Напротив от преписката по делото е видно, че Съветът, на когото Договора поверява задължението да действа в областта на въздушния транспорт и да определя обхвата на намесата на Общността в тази област, не е преценил за необходимо да започне преговори със Съединените американски щати на ниво на Общността (вж. точка 18 от настоящото решение). И едва през юни 1996 г., следователно след упражняването на вътрешната компетентност, Съветът е разрешил на Комисията да преговаря със Съединените американски щати за сключване на споразумение в областта на въздушния транспорт, като Ж е дал ограничен мандат, като между другото е уточнил в Общата декларация от 1996 г. с Комисията, че системата на двустранни споразумения с тази страна ще бъде поддържана до сключването на ново споразумение, ангажиращо Общността (вж. точки 19 и 20 от настоящото решение).

72. Констатацията, която фигурира в предишните точки не би могла да бъде поставена под въпрос, от факта, че в актовете, приети от Съвета по отношение на вътрешния пазар на въздушния транспорт съществуват някои разпоредби отнасящи се до граждани на трети страни (вж. например точки 12 - 14 от настоящото решение). Относително ограничения характер на тези разпоредби изключва, противно на това, което поддържа Комисията, да се заключи от това, че осъществяването на свободното предоставяне на услуги в областта на въздушния транспорт в полза на граждани на държавите-членки е неразривно свързано с предвиденото в Общността относно гражданин на трети страни и в трети страни за граждани на Общността.

73. От това следва, че в случая не е ситуация, в която вътрешната компетентност не може полезно да бъде осъществена едновременно с външната компетентност.

74. Предвид казаното по-горе, трябва да се констатира, че по времето когато Кралство Белгия е договорило измененията през 1995 г. със Съединените американски щати, Общността не би могла да претендира, че съществува изключителна външна компетентност по смисъла на Становище 1/76, посочено по-горе, за да се сключи споразумение в областта на въздушния транспорт с тази страна.

75. Следователно неизпълнението на задължения, изведено от нарушението на подобна компетентност от страна на Кралство Белгия е неоснователно.

По твърдяното съществуване на външна компетентност на Общността по смисъла на съдебната практика AETR

Доводи на страните

76. Комисията поддържа, че със законодателната рамка, установена от „третия пакет“ на мерки за либерализация на въздушния транспорт, законодателят на Общността е установил пълен комплект мерки на Общността, които са позволили да се създаде вътрешен пазар на въздушния транспорт, основаващ се на свободното предоставяне на услуги. В рамките на тези общи мерки, Общността би определила условията за функциониране на вътрешния пазар включително що се отнася до правилата за достъп до този пазар под формата на права за трафик по отношение на трасетата между държавите-членки вътре в него. От друга страна, голям брой подобни мерки включват разпоредби относно превозвачи на трети страни или на страни, в които първоначално тези превозвачи оперират. На тази съвкупност от правила се прибавят още и Регламенти № 2299/89 и № 95/93, като примери за мерки, предписващи на държавите-членки поведение, което трябва да спазват по отношение на трети страни.

77. Като се има предвид тази пълна система от правила на Общността държавите-членки вече не са компетентни, било индивидуално, било колективно да поемат ангажименти, засягащи тези правила чрез обмен на права за трафик или отваряне на достъпа на превозвачи от трети страни до пазара на Общността. Договарянето и сключването на подобни международни ангажименти се отнасят до изключителната компетентност на Общността. В подкрепа на своята теза, Комисията се позовава по-специално на Решението по дело AETR, посочено по-горе, а също така и на Становища 1/94 и 2/92, посочени по-горе.

78. Според Комисията подобни международни ангажименти, ако не са поети от Общността противоречат на правото на Общността и го лишават от неговата ефикасност, защото те имат дискриминационен ефект, създават нарушаване на конкуренцията и дестабилизируют пазара на Общността посредством участието на въздушни превозвачи от трети страни. Американските превозвачи по този начин могат да оперират в Общността, без да се подчиняват на всички правила на Общността и трафика би бил привлечен към една държава-членка в ущърб на други държави-членки и на търсеното равновесие чрез приемане на общи правила.

79. От точки 25 и 26 от Становище 2/91 от 19 март 1993 г. (Recueil стр. I-1061), че държавите-членки не могат да поемат международни ангажименти дори в съответствие със съществуваща правна уредба на Общността, защото това рискува да я направи изключително негъвкава като би попречило на нейната адаптация и изменение, което я „засяга”.

80. При условията на евентуалност, Комисията поддържа, че дори една съвкупност от правила на Общността да не е била установена, това би се явило без значение за изхода на иска, тъй като както Съдът е потвърдил в точки 25 и 26 от своето Становище 2/91, посочено по-горе, компетентността на Общността е призната като установена, ако въпросното споразумение е вече обхванато в голяма степен от правилата на Общността приети постепенно, както е в настоящия случай.

81. Ако Съдът трябваше да констатира, че правната уредба на Общността не може да бъде считана за пълна с мотива, както твърди Кралство Белгия, че Ж липсват все още някои елементи, това не би могло да има определящо значение за разрешаване на спора. И в действителност дори да предположим, че Комисията не е изключително компетентна, за да сключи спорните ангажименти в тяхната цялост, същото важи и за Кралство Белгия и то не би могло да поеме тези ангажименти самостоятелно така както Комисията го е упрекнала.

82. Белгийското правителство счита, че Общността няма изключителна външна компетентност в тази област и то е запазило компетентността да договаря и сключва споразумения, а още повече да договоря и извършва изменения в споразумения за въздушен транспорт относно правото на трафик. Такива права не могат да бъдат изведени от разпоредбите на Общността (когато става дума за права на трафик с местоназначение или от точки, извън Общността), това се отнася до точки, чийто достъп е бил вече либерализиран от режима на „третия пакет” (когато става дума за права на трафик към точки извън Белгия, във вътрешността на Общността, според Регламент № 2408/92, достъпа до подобни точки на Кралство Белгия съществува независимо от спорните ангажименти).

83. От друга страна, белгийското правителство изтъква, че „третият пакет” мерки по либерализация на въздушния транспорт, очевидно не регламентира транспортните услуги с отправна точка в Общността и с местоназначение трети страни и обратно. Според него напротив, Съветът бил по онова време осъзнал проблемите, които разширението на „третия пакет” към въздушните транспортни услуги между Общността и трети страни, създава най-вече по отношение на плана на международните връзки, които в тази област остават организирани съгласно двустранна система между държавите-членки и трети страни.

84. Белгийското правителство прибавя, че от самото съдържание на Регламент № 2408/92 е видно, че последният не се прилага нито за превозвачите от трети страни, нито за достъпа на последните до вътрешните въздушни трасета на Общността, нито за достъпа на превозвачите на Общността до въздушни трасета с трети страни. Това следва също така и от член 1 и член 3, параграф 1. Регламент № 2408/92 с нищо не се намесва в правата за трафик на превозвачите на Общността с местоназначение трети страни, такива каквито са получили тези от Кралство Белгия според измененията, направени през 1995 г. на Споразумението от 1980 г.,

както не променя правата към точки, разположени извън Общността, каквито са тези в Съединените американски щати според същите изменения.

85. Белгийското правителство поддържа следователно, че задълженията, които е поело според Споразумението от 1980 г., така както е изменено през 1995 г., по никакъв начин не засягат общите правила, защото няма противоречие между съдържанието на първите и на вторите. В това отношение, то специално отхвърля доводите на Комисията относно правата на трафик, посочването на въздушните превозвачи, слотовете, КСР, а също така и тарифите.

86. Накрая, белгийското правителство счита, че доводите на Комисията относно икономическите последици, които би имало върху вътрешния транспорт, сключването на двустранни споразумения от държавите-членки със Съединените американски щати не са от естество да създадат външна компетентност на Общността по смисъла на съдебната практика AETR, посочена по-горе, и следователно да лишат Кралство Белгия от неговата компетентност да договаря и сключва изменения на Споразумението от 1980 г.

87. Ако съдът трябва да отсъди, че Кралство Белгия не е разполагало вече с тази компетентност, белгийското правителство поддържа при условията на евентуалност, че Съветът е разрешил на Кралство Белгия да поддържа двустранните споразумения със Съединените американски щати, и по-точно да остави в сила Споразумението от 1980 г., така както е било изменено през 1995 г. В тази област то се опира на заключенията на Съвета от 15 март 1993 г. (вж. точка 18 от настоящото решение) и на Общата декларация от 1996 г. (вж. точка 20 от настоящото решение).

Съображения на Съда

88. Трябва да се припомни също така, както е било вече констатирано в точки 65 и 66 от настоящото решение, че ако член 84, параграф 2 от Договора не установява външна компетентност на Общността в областта на въздушния транспорт, то той въпреки това предвижда едно общо действие на Общността в тази област, което подчинява на едно предварително решение на Съвета.

89. Именно като взема тази разпоредба за правна основа, Съветът е приел „третият пакет“ от правната уредба в областта на въздушния транспорт.

90. Но, Съдът вече е отсъждал в точки 16 - 18 и 22 от Решение по дело AETR, посочено по-горе, че компетентността на Общността да сключва международни споразумения произтича не само от изрично предоставяне от Договора, но може също така да произтича и от разпоредби на Договора и актове, приети в рамките на тези разпоредби от институции на Общността; че, по-специално всеки път, за да се пусне в действие предвидената в Договора обща политика, Общността е приемала разпоредби под каквато Ж да е форма, приемала е общи правила и следователно държавите-членки вече нямат право да действат индивидуално или дори колективно и да поемат спрямо трети страни задължения, засягащи тези разпоредби или тяхното приложно поле, и че в процеса на налагане на тези общи правила Общността сама следва да поема и изпълнява с приложно поле върху целия правен ред на Общността, ангажименти поети към трети страни.

91. Тъй като този анализ предполага признаването на изключителна външна компетентност на Общността вследствие приемането на вътрешни актове, трябва да се запитаме дали тя може също така да се прилага в рамките на една разпоредба като член 84, параграф 2 от Договора, която дава на Съвета правото да решава „в каква степен и чрез каква процедура подходящите разпоредби трябва да бъдат приети” за въздушния транспорт, включително, следователно за неговата външна част.

92. Трябва да се припомни в това отношение, че ако държавите-членки бяха свободни да поемат международни ангажименти, засягащи правила на Общността, приети на базата на член 84, параграф 2 от Договора, това би компрометирало осъществяването на целите, преследвани от тези правила и би попречило на Общността да изпълни своята задача относно защитата на общия интерес.

93. Следователно констатациите, направени от Съда в Решението по дело AETR, посочено по-горе, важат също така, когато Съветът, както в случая, е приел общи правила въз основа на член 84, параграф 2 от Договора.

94. Трябва също така да се определи при какви условия приложното поле на общите правила може да бъде засегнато или ограничено от международните ангажименти и от тук при какви условия Общността придобива външна компетентност поради факта на осъществяването на вътрешната си компетентност.

95. Съгласно практиката на Съда, такъв е случая, когато международните ангажименти се явяват от приложното поле на общите правила (Решение по AETR, посочено по-горе, точка 30) или във всички случаи от област, вече обхваната в голяма степен от подобни правила (Становище 2/91, посочено по-горе, точка 25). В последната хипотеза Съдът е преценил, че държавите-членки не могат извън рамките на общите институции да поемат международни ангажименти, и това дори ако не съществува никакво противоречие между последните и общите правила (Становище 2/91, посочено по-горе, точки 25 и 26).

96. Така е когато Общността е включила в своите вътрешни законодателни актове клаузи относно третирането на граждани от трети страни, или че е дала изрично на своите институции компетентност да преговаря с трети страни, тя получава изключителна външна компетентност доколкото тя се обхваща от тези актове (Становища 1/94, точка 95, и 2/92, точка 33, посочени по-горе).

97. Това важи в същата степен, дори ако липсва специална клауза, упълномощаваща институциите да преговарят с трети страни, когато Общността е осъществила пълна хармонизация в определена област, защото общите правила така приети биха могли да бъдат засегнати по смисъла на Решение по дело AETR, посочено по-горе, ако държавите-членки разполагаха със свобода да преговарят с трети страни (вж. Становища 1/94, точка 96, и 2/92, точка 33, посочени по-горе).

98. От друга страна, от изложеното в точки 78 и 79 от Становище 1/94, посочено по-горе, е видно, че евентуално нарушаване на услугите във вътрешния пазар, което би могло да последва от двустранни споразумения, наречени „открито небе” сключени от държавите-членки с трети страни сами по себе си не засягат общите

правила, приети в тази област и не могат да бъдат основа за една външна компетентност на Общността.

99. Всъщност нищо в Договора не забранява на институциите да организират, в рамките на общите правила, които приемат, действия относно трети страни, нито да предписват поведение, което трябва да следват държавите-членки по отношение на външни контрагенти (Становище 1/94, посочено по-горе, точка 79).

100. Именно в светлината на тези разсъждения, трябва да се прецени дали общите правила, на които се позовава Комисията в рамките на настоящия иск, могат да бъдат засегнати от международните ангажименти, договорени или потвърдени през 1995 г. от Кралство Белгия.

101. Безспорно е, че спорните ангажименти съдържат размяна на права по петата свобода, по силата на която едно въздухоплавателно дружество, посочено от Съединените американски щати има право да превозва пътници между Кралство Белгия и друга държава-членка на Европейския съюз по време на полет с отправна точка или местоназначение Съединените американски щати. Комисията поддържа първо, че този ангажимент разгледан в контекста на комбинирания ефект, произведен от двустранните ангажименти от този тип между държавите-членки и Съединените американски щати позволява на въздушните превозвачи от последната страна да експлоатират вътрешните трасета на Общността без да отговарят на условията, предвидени в Регламент № 2407/92, и по този начин нарушават и Регламент № 2408/92.

102. Този довод трябва да бъде отхвърлен.

103. Така както е видно от неговото наименование и от член 3, параграф 1 от него, Регламент № 2408/92 визира достъпа до вътрешни трасета на Общността само на превозвачите от Общността, така както те са определени в член 2, буква б) от този регламент като въздушни превозвачи с валиден лиценз, даден от една държава-членка на основание на Регламент № 2407/92. Така както е видно от член 1, параграф 1 и член 4, този регламент определя критериите за издаване от държавите-членки на оперативни лицензи на въздушните превозвачи, установени в Общността, които без да накърняват споразуменията и конвенциите, по които Общността е страна трябва да се държат или поне да има мажоритарно участие от държавите-членки или от граждани на тези държавни-членки и да бъдат действително контролирани от тези държави или граждани, и също критериите за оставане в сила на тези лицензи.

104. От Регламент № 2408/92 е видно, че той не регламентира предоставянето на правото на трафик по отношение на вътрешните трасета на Общността на превозвач извън Общността. По същия начин Регламент № 2407/92 не регламентира оперативните лицензи на въздушни превозвачи извън Общността, които работят в рамките на Общността.

105. Спорните международни ангажименти не се отнасят до приложното поле на Регламенти № 2407/92 и № 2408/92, и не може да се счита, че те засягат упоменатите регламенти по причините изтъкнати от Комисията.

106. От друга страна, самият факт, че тези два регламента не се отнасят до положението на въздушните превозвачи от трети страни, които оперират в рамките на Общността, показва противно на това, което смята Комисията, че „третият пакет” от правната уредба няма цялостен характер.

107. Комисията изтъква след това, че дискриминациите и нарушаването на конкуренцията, които произтичат от спорните международни ангажименти, приети в комбинирания им ефект, произведен от съответните международни ангажименти, поети от други държави-членки, засягат нормалното функциониране на пазара на вътрешния пазар на въздушния транспорт.

108. Въпреки това, така както беше изтъкнато в точка 98 от настоящето решение, подобна ситуация не засяга общите правила и следователно не може да бъде основа за външна компетентност на Общността.

109. Комисията накрая поддържа, че законодателството на Общността, на което тя се позовава, съдържа множество разпоредби отнасящи се до трети страни и до въздушни превозвачи от трети страни. Такъв е случая, по-специално с Регламенти № 2409/92, № 2299/89 и № 95/93.

110. В това отношение, трябва първо да се припомни, че съгласно член 1, параграф 2, буква а) от Регламент № 2409/92, последният се прилага само за тарифи и такси, начислявани от въздушни превозвачи, различни от тези на Общността. Това ограничение въпреки това се прави „без да се засяга параграф 3” от същия член. Съгласно член 1, параграф 3 от Регламент № 2409/92, само въздушни превозвачи на Общността могат да предлагат нови видове услуги или тарифи, по-ниски от тези на сходни услуги.

111. От комбинацията от тези разпоредби е видно, че Регламент № 2409/92 по индиректен, но безспорен начин забранява на въздушните превозвачи от трети страни, които оперират в Общността да предлага нови услуги или тарифи, по-ниски от тези на сходни услуги. Процедирайки по този начин, законодателят на Общността е ограничил тарифната свобода на тези превозвачи, когато осигуряват вътрешните трасета на Общността по силата на правата на петата свобода, с които разполагат. Следователно Общността в рамките на приложното поле на член 1, параграф 3 от Регламент № 2409/92, е придобила изключителна компетентност да договаря с трети страни ангажименти отнасящи се до това ограничение на тарифната свобода на превозвачи извън Общността.

112. От тук следва, че след влизането в сила на Регламент № 2409/92, Кралство Белгия не може повече само да преговаря или да оставя в действие, въпреки преговарянето на Споразумението от 1980 г., международни ангажименти засягащи тарифите, които следва да се прилагат от превозвачи от трети страни по отношение на вътрешните трасета на Общността.

113. Но, ангажимент от този тип произлиза от член 12 от Споразумението от 1980 г., така както е било изменено през 1995 г. Следователно Кралство Белгия е нарушило външната изключителна компетентност на Общността, която произтича от член 1, параграф 3 от Регламент № 2409/92.

114. Доводите на белгийското правителство, според която този ангажимент, дотолкова доколкото определя принципа на свободно определяне на цените и ограничава намесата на договарящите страни в образуването на цените до определени положения на аномалии („хищнически” или дискриминационни цени, прекалено високи цени, дължащи се на злоупотреба с господстващо положение, или прекалено ниски цени дължащи се на държавни помощи), не противоречи на Регламент № 2409/92, който е според него базиран на принципа на свободно определяне на цените и не би могло да бъде накърнена констатацията, извършена в предишната точка. В действителност нарушението на Кралство Белгия произтича от факта, че то не е било оторизирано да поеме само подобен ангажимент или да го остави в сила в рамките на предоговарянето на Споразумението от 1980 г., дори ако съдържанието на този ангажимент не е в противоречие с правото на Общността.

115. Второ, от членове 1 и 7 от Регламент № 2299/89 е видно, че с изключение на реципрочността този регламент също така се прилага спрямо граждани на трети страни, когато предлагат или използват КСР на територията на Общността.

116. Благодарение на ефектът на този регламент, Общността е получила изключителна компетентност да договаря с трети страни задълженията, произтичащи от КСР предлагани или използвани на нейна територия.

117. Но, не се оспорва факта, че Кралство Белгия и Съединените американски щати през 1991 г., са прибавили към Споразумението от 1980 г. приложение III, влязло в сила през 1994 г., отнасящо се до принципите, приложими спрямо КСР, включително тези, които се прилагат спрямо КСР предлагани или използвани на територията на Кралство Белгия. Но по време на предоговарянето на Споразумението от 1980 г., осъществено през 1995 г., Кралство Белгия е запазило упоменатото приложение. Като постъпва по този начин тази държава-членка е нарушила изключителната външна компетентност на Общността, произтичаща от Регламент № 2299/89.

118. Що се отнася до допълнителните доводи, изтъкнати от Кралство Белгия, според които Съветът е разрешил на Кралство Белгия да запази Споразумението от 1980 г., така както е било изменено през 1995 г., следва да се установи, че без да е нужно произнасяне по допустимостта на заключенията на Съвета от 15 март 1993 г. и Общата декларация от 1996 г., за да определим обективния обхват на разпоредбите на правото на Общността тези документи в никакъв случай не могат да се разглеждат като предоставили разрешение на Кралство Белгия да нарушава външната компетентност на Общността, произтичаща от Регламенти № 2409/92 и № 2299/89.

119. Следователно тези доводи трябва да се отхвърлят.

120. Накрая на трето място, така както беше подчертано в точка 14 от настоящото решение, Регламент № 95/93 относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността се прилага с изключение на реципрочността до въздушни превозвачи от трети страни и следователно Общността разполага от момента на влизане в сила на този регламент с изключителна компетентност относно сключването на споразумения с трети страни в тази област.

121. Въпреки това, така както генералния адвокат с право изтъкна в точка 107 от своето заключение, Комисията не е успяла да установи, че клаузата относно лоялната конкуренция, фигурираща в член 11 от Споразумението от 1980 г., така както е изменено през 1995 г., може също така да се прилага по отношение на разпределяне на слотове, така както тя твърди.

122. И в действителност тази клауза се ограничава с това да предвиди, че „всяка страна трябва да предостави на посочените от двете страни въздухоплавателни дружества лоялна и равна възможност да се конкурират при предоставянето на международни въздушни услуги, обхванати от Споразумението” от 1980 г. Тази обща формулировка не разрешава поради липса на съществени елементи да се установи по безспорен начин волята на страните да предвидят ангажимент в областта на разпределянето на слотове, ангажимент поет от Кралство Белгия. Комисията не се е позовала в защита на своето твърдение на нищо друго освен на един доклад на администрацията на Съединените американски щати, според който клаузи от този тип обичайно обхващат разпределянето на слотове.

123. Следователно неизпълнението на задължения, в което се обвинява Кралство Белгия в това отношение не изглежда обосновано.

124. Член 5 от Договора налага на държавите-членки да улесняват Общността при осъществяване на своята мисия и да се въздържат от всякакви мерки, които могат да заплашат осъществяването на целите на Договора.

125. В тази област на външните връзки, Съдът е отсъдил, че мисията на Общността и целите на Договора биха били накърнени, ако държавите-членки можеха да поемат международни ангажименти, съдържащи мерки, които могат да накърнят мерките приети от Общността или да намалят приложното им поле (вж. Становище 2/91, посочено по-горе, точка 11; вж. също така в този смисъл Решение по дело AETR, посочено по-горе, точки 21 и 22).

126. От казаното по-горе следва, че поемайки и оставайки в сила въпреки предоговарянето на Споразумението от 1980 г., международни ангажименти касаещи въздушни тарифи практикувани от превозвачи посочени от Съединените американски щати върху вътрешните трасета на Общността, а също така и КСР предлагани или използвани на белгийска територия, Кралство Белгия не е изпълнило задълженията, които произтичат от член 5 от Договора, а също така и от Регламенти № 2409/92 и №2299/89.

По неизпълнението на задължения, произтичащо от нарушение на член 52 от Договора

Доводи на страните

127. Комисията поддържа становището, че клаузата отнасяща се до собствеността и контрола на въздухоплавателните дружества противоречи на член 52 от Договора, тъй като Кралство Белгия не дава на граждани от другите държави-членки включително и на дружествата и предприятията регистрирани в тези

държави-членки и установили се в Кралство Белгия еднакво третиране с белгийските граждани.

128. Белгийското правителство изтъква, че клаузата относно собствеността и контрола на въздухоплавателните дружества не влиза в приложно поле на член 52 от Договора, тъй като тя регламентира упражняването на правата на трафик към точки разположени в трети страни и следователно не се отнася до правото на установяване или правото на въздушните превозвачи да предлагат услуги в трети страни.

129. От друга страна, по силата на тази клауза, отказ на едно въздухоплавателно дружество, посочено от Кралство Белгия би било действие на Съединените американски щати.

130. Ако Съдът би преценил, че въпросната клауза действително противоречи на член 52 от Договора, белгийското правителство поддържа при условията на евентуалност, че през 1995 г., то е предложило на Съединените американски щати изменение на тази клауза, насочено към това да лишат последната страна от възможността да отхвърли посочването на въздухоплавателно дружество на Общността, което не е белгийски. И така, въпреки че Съединените американски щати са отхвърлили това предложение Кралство Белгия е взело съответните мерки, които биха могли да доведат до елиминирането на посочената по-горе несъвместимост.

Съображения на Съда

131. Що се отнася до приложимостта на член 52 от Договора в случая, трябва да се припомни, че тази разпоредба за която се твърди, че е нарушена от белгийското правителство се прилага в областта на въздушния транспорт.

132. В действителност, когато член 61 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение член 51 ЕО) изключва прилагането на разпоредбите на Договора относно свободното предоставяне на услуги по отношение на транспортните услуги, тъй като те се регламентират от разпоредби относно транспорта, никой член от Договора не изключва приложението по отношение на транспорта на разпоредбите относно свободата на установяване.

133. Член 52 от Договора по-специално има за цел да приложи спрямо въздухоплавателните дружества установени в една държава-членка и предоставящи услуги за въздушен превоз между една държава-членка и трети страни, всички дружествата установени в една държава-членка по смисъла член 52 от Договора са визирани от тази разпоредба, дори ако предмета им на дейност в тази страна се свежда до услуги, насочени към трети страни.

134. Що се отнася до въпроса да се разбере дали Кралство Белгия е нарушило член 52 от Договора, трябва да се припомни, че съгласно този член свободата на установяване включва достъп до дейности като самостоятелно заети лица и тяхното упражняване, а също така до създаването и управлението на предприятия, по-специално дружества по смисъла на член 58, алинея 2 от Договора за ЕО (понастоящем член 48, алинея 1 ЕО), при определени условия, определени от

законодателството на държавата-членка по установяване за собствените Ж граждани.

135. Членове 52 и 58 от Договора осигуряват също така на гражданите на Общността вече упражнили свободата на установяване, а също така и на дружествата, приравнени към тях, правото да бъдат третираны както местните дружества в приемащата държава-членка (вж. Решение от 21 септември 1999 г., по дело Saint-Gobain ZN, C-307/97, Recueil стр. I-6161, точка 35), и това що се отнася до достъпа, до професионална дейност по време на първото установяване и що се отнася до упражняването на тази дейност от лицето, установено в приемащата държава-членка.

136. Съдът също така е преценил, че националното третиране наложено на държава-членка част от международно двустранно споразумение сключено между тази страна и трета страна я задължава да избягва двойното данъчно облагане и да предоставя възможност за стабилно установяване на дружества със седалище в други държави-членки, същите облаги предвидени в упоменатото споразумение и то при същите условия, които се прилагат спрямо дружествата със седалище в държавата-членка, страна по споразумението (вж. Решение по дело Saint-Gobain ZN, посочено по-горе, точка 59, и Решение от 15 януари 2002 г., по дело Gottardo, C-55/00, Recueil стр. I-413, точка 32).

137. В случая, клаузата относно собствеността и контрола на въздухоплавателните дружества, позволява на Съединените американски щати да отхвърлят, преустановяват или ограничават оперативните лицензи или техническите разрешителни на въздухоплавателно дружество, посочено от Кралство Белгия, но чиято основна част от собствеността или ефективния контрол не принадлежат на последната страна или на белгийски граждани.

138. Без съмнение биха могли да бъдат накърнени от тази клауза въздухоплавателни дружества установили се в Белгия, чиято основна част от собствеността или ефективния контрол принадлежи или на друга държава-членка различна от Белгия или на граждани на същата държава-членка (по-нататък „въздухоплавателни дружества на Общността”).

139. За сметка на това от формулирането на упоменатата клауза е видно, че Съединените американски щати имат по принцип задължение да дават оперативен лиценз и съответните технически разрешителни на въздухоплавателни дружества, чиято основна част от собствеността и ефективния контрол принадлежат на Кралство Белгия или на белгийски граждани (по-нататък „белгийски въздухоплавателни дружества”).

140. От казаното по-горе е видно, че въздухоплавателните дружества на Общността биха могли във всеки един момент да бъдат изключени от ползите на Споразумението за въздушен транспорт, обвързващо Кралство Белгия и Съединените американски щати, докато тези ползи са по-принцип безспорни за белгийските въздухоплавателни дружества. Следователно въздухоплавателните дружества на Общността са предмет на дискриминация, която им пречи да се ползват от националното третиране в приемащата страна, а именно Кралство Белгия.

141. Противно на това, което поддържа Кралство Белгия тази дискриминация се корени директно не само в евентуалното поведение на Съединените американски щати, но и в клаузата относно собствеността и контрола на въздухоплавателните дружества, която осигурява на Съединените американски щати правото да предприема подобно поведение.

142. От това следва, че клаузата относно собствеността и контрола на въздухоплавателните дружества противоречи на член 52 от Договора.

143. Усилието от страна на Кралство Белгия през 1995 г. да елиминира тази несъвместимост с член 52 от Договора, колкото и да е похвална не е в състояние да заличи констатацията извършена в предишната точка.

144. При тези условия неизпълнението на задължения, в което се обвинява Кралство Белгия на основание на член 52 от Договора е основателно.

145. С оглед на предходните съображения трябва да се констатира, че като е договорило или оставило в сила, въпреки предоговарянето на Споразумението от 1980 г., международни ангажименти със Съединените американски щати:

- относно въздушните тарифи, практикувани от превозвачи, посочени от Съединените американски щати за вътрешните трасета на Общността,

- относно КСР, предложена или използвана на белгийска територия и

- като признава на Съединените американски щати правото да отменя, спира или ограничава правото на трафик в случая, когато въздушните превозвачи, посочени от Кралство Белгия, не са собственост на последното или на белгийски граждани,

Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си, произтичащи по силата на членове 5 и 52 от Договора, а също така и на Регламенти № 2409/92 и № 2299/89.

По съдебните разноски

146. Съгласно член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като Комисията е направила искане за осъждане на Кралство Белгия и последното е загубило делото, то следва да бъде осъдено да заплати съдебните разноски.

147. В съответствие с член 69, параграф 4 от Процедурния правилник, Кралство Нидерландия понася направените от него съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът реши:

1. Като е договорило или оставило в сила, въпреки предоговарянето на Споразумението за въздушен транспорт от 23 октомври 1980 г. между Кралство Белгия и Съединените американски щати, международни ангажименти със Съединените американски щати:

- относно въздушните тарифи, практикувани от превозвачи, посочени от Съединените американски щати за вътрешните трасета на Общността,

- относно компютъризираните системи за резервация, предлагани или използвани на белгийска територия и

- като признава на Съединените американски щати правото да отменя, спира или ограничава правата на трафик в случаи, когато въздушните превозвачи, посочени от Кралство Белгия не са собственост на последното или на белгийски граждани,

Кралство Белгия не е изпълнило задълженията си, които произтичат по силата на член 5 от Договора за ЕО (понастоящем член 10 ЕО) и член 52 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение член 43 ЕО), а също така и на Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета, от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз, и Регламент (ЕИО) № 2299/89 на Съвета от 24 юли 1989 г. относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация, както е изменен от Регламент (ЕИО) № 3089/93 на Съвета от 29 октомври 1993 г.

2. Отхвърля иска в останалата му част.

3. Кралство Белгия се осъжда да заплати съдебните разноски.

4. Кралство Нидерландия понася направените от него съдебни разноски.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 5 ноември 2002 година.

Подписи