ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

2. června 2005 *

Ve věci C-266/03,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 226 ES, podaná dne 18. června 2003,

Komise Evropských společenství, zastoupená C. Schmidt a W. Wilsem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Lucemburskému velkovévodství, zastoupenému S. Schreinerem, jako zmocněncem, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalovanému,

* Jednací jazyk: francouzština.

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení P. Jann, předseda senátu, R. Silva de Lapuerta (zpravodaj), K. Lenaerts, S. von Bahr a K. Schiemann, soudci

generální advokát: P. Léger,
vedoucí soudní kanceláře: R. Grass,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 25. listopadu 2004,

vydává tento

Rozsudek

1 Svou žalobou se Komise Evropských společenství domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Lucemburské velkovévodství tím, že individuálně sjednalo, uzavřelo, ratifikovalo, uvedlo v platnost a odmítlo vypovědět

— dohodu mezi vládou Lucemburského velkovévodství a vládou České a Slovenské federativní republiky o přepravě po vnitrozemských vodních cestách, podepsanou v Lucemburku dne 30. prosince 1992 (*Mémorial A* 1994, s. 579),

— dohodu mezi vládou Lucemburského velkovévodství a vládou Rumunska o přepravě po vnitrozemských vodních cestách, podepsanou v Bukurešti dne 10. listopadu 1993 (*Mémorial A* 1995, s. 13), a

— dohodu mezi vládou Lucemburského velkovévodství a vládou Polské republiky o vnitrozemské vodní dopravě, podepsanou v Lucemburku dne 9. března 1994 (*Mémorial A* 1995, s. 1570),

nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článku 10 ES, jakož i z nařízení Rady (EHS) č. 3921/91 ze dne 16. prosince 1991, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách uvnitř členského státu (Úř. věst. L 373, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 345) a nařízení Rady (ES) č. 1356/96 ze dne 8. července 1996 o společných pravidlech, která se vztahují na přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy s cílem zavedení svobody poskytování těchto přepravních služeb (Úř. věst. L 175, s. 7; Zvl. vyd. 06/02, s. 295).

Právní rámec

Právní úprava Společenství

Ustanovení Smlouvy o ES

2 Článek 10 ES zní následovně:

„Členské státy přijmou veškerá vhodná obecná i zvláštní opatření k plnění závazků, které vyplývají z této smlouvy nebo jsou důsledkem činnosti orgánů Společenství. Usnadňují mu plnění jeho poslání.

Zdrží se jakýchkoli opatření, jež by mohla ohrozit dosažení cílů této smlouvy."

3 Co se týče oblasti dopravy, stanoví článek 70 ES, že členské státy sledují cíle Smlouvy v rámci společné dopravní politiky.

4 Článek 71 odst. 1 ES stanoví:

„K provedení článku 70 a s přihlédnutím ke zvláštnostem dopravy stanoví Rada postupem podle článku 251 po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů:

a) společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států;

b) podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu;

c) opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy;

d) veškeré jiné potřebné předpisy."

5 Na základě tohoto posledního ustanovení přijala Rada nařízení č. 3921/91 a č. 1356/96.

Nařízení č. 3921/91

6 Podle svého třetího bodu odůvodnění je cílem nařízení č. 3921/91 to, aby se dopravcům nerezidentům povolilo provádět vnitrostátní dopravu za stejných podmínek, jaké ukládá příslušný členský stát vlastním dopravcům.

7 Za tímto účelem stanoví čl. 1 první pododstavec tohoto nařízení, že od 1. ledna 1993 smí každý dopravce provozující přepravu zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách provozovat vnitrostátní přepravu zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách pro cizí potřebu v členském státě, ve kterém není usazen, dále jen „kabotáž", pokud je usazen v členském státě v souladu s jeho právními předpisy a případně je tam oprávněn provozovat mezinárodní přepravu zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách. Druhý pododstavec tohoto článku stanoví, že splňuje-li uvedený dopravce tyto podmínky, může dočasně provozovat kabotáž v dotyčném členském státě, aniž by v něm měl sídlo nebo provozovnu.

8 Mimoto čl. 2 odst. 1 stejného nařízení stanoví, že dopravce smí provozovat kabotáž, pouze pokud k tomuto účelu používá výlučně plavidla, jejichž vlastník nebo vlastníci jsou fyzické osoby s trvalým bydlištěm v některém členském státě, které jsou státními příslušníky členských států nebo právnické osoby, které mají sídlo

v některém členském státě a většinový podíl v nich drží státní příslušníci členských států.

9 Konečně podle článku 6 nařízení č. 3921/91 nejsou tímto nařízením dotčena práva existující na základě Revidované úmluvy pro plavbu na Rýně, podepsané v Mannheimu dne 17. října 1868 (dále jen „Mannheimská úmluva").

Nařízení č. 1356/96

10 Jak vyplývá z jeho názvu a z jeho druhého bodu odůvodnění, cílem nařízení č. 1356/96 je svoboda poskytování dopravních služeb v oblasti mezinárodní přepravy zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy zrušením všech omezení uložených poskytovateli těchto služeb v závislosti na jeho státní příslušnosti nebo na skutečnosti, že je usazen v jiném členském státě, než ve kterém má být uvedená služba poskytována.

11 Články 1 a 2 tohoto nařízení stanoví, že každý provozovatel přepravující zboží nebo cestující po vnitrozemských vodních cestách může provozovat dopravní operace mezi členskými státy po vnitrozemských vodních cestách a tranzit po nich bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa jeho usazení. Uvedený článek 2 rovněž uvádí podmínky tohoto povolení.

12 Podle článku 3 stejného nařízení tímto nařízením „nejsou dotčena práva dopravců třetích zemí podle Revidované úmluvy o plavbě na Rýně (Mannheimská úmluva),

Úmluvy o režimu plavby na Dunaji (Bělehradská úmluva) ani práva vyplývající z mezinárodních závazků Společenství".

Dvoustranné dohody uzavřené Lucemburským velkovévodstvím

13 Tři dvoustranné dohody zmíněné v bodu 1 tohoto rozsudku (dále jen „sporné dvoustranné dohody") obsahují ustanovení týkající se přepravy zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi smluvními stranami a vzájemného využívání jejich vnitrozemských vodních cest.

14 Stanoví zvláště, že přeprava cestujících a zboží plavidly jedné smluvní strany mezi dvěma přístavy druhé smluvní strany (kabotáž) podléhá zvláštnímu povolení příslušných orgánů druhé smluvní strany a že plavidla jedné smluvní strany mohou uskutečňovat přepravu cestujících nebo zboží mezi přístavy druhé smluvní strany a třetí země (provoz se třetími zeměmi) v případech stanovených příslušnými orgány dotyčných smluvních stran.

15 Tyto dohody byly ratifikovány Lucemburským velkovévodstvím zákony ze dne 10. dubna 1994, 6. ledna 1995 a 24. července 1995 a vstoupily v platnost dne 6. června 1994, 3. února a 1. října 1995.

Okolnosti předcházející sporu a postup před zahájením soudního řízení

16 Dne 28. června 1991 předložila Komise Radě doporučení k rozhodnutí týkající se zahájení jednání o uzavření mnohostranné dohody mezi Společenstvím a třetími zeměmi v oblasti přepravy cestujících a zboží po vnitrozemských vodních cestách.

17 Rozhodnutím ze dne 7. prosince 1992 Rada „oprávnila Komisi ke sjednání mnohostranné dohody týkající se pravidel říční přepravy cestujících a zboží mezi jednak Evropským hospodářským společenstvím a jednak Polskem a smluvními státy Dunajské úmluvy (Maďarsko, Československo, Rumunsko, Bulharsko a bývalý SSSR, bývalá Jugoslávie a Rakousko)".

18 Po vydání rozhodnutí Rady ze dne 7. prosince 1992 požádala Komise dopisem ze dne 24. dubna 1993 několik členských států, mezi nimi i Lucemburské velkovévodství, „aby se zdržely veškerých iniciativ, které by mohly ohrozit průběh jednání zahájených na úrovni Společenství, a zvláště aby upustily od ratifikace již parafovaných nebo podepsaných dohod, jakož i od zahájení nových jednání se zeměmi střední a východní Evropy v oblasti plavby po vnitrozemských vodních cestách".

19 Dne 8. dubna 1994 rozhodla Rada, že se má dát přednost jednáním s Českou republikou, Maďarskou republikou, Polskou republikou a Slovenskou republikou.

20 Vzhledem k tomu, že se Komise domnívala, že tím, že lucemburská vláda pokračovala ve sjednávání a zahájila schvalovací postup sporných dvoustranných dohod svým parlamentem, porušila ustanovení článku 5 Smlouvy o ES (nyní článek 10 ES), zopakovala dalším dopisem ze dne 12. dubna 1994 svou žádost a uložila lucemburské vládě, aby nepokračovala ve výměně ratifikačních nástrojů.

21 Mnohostranná jednání vedená Komisí byla ukončena dne 5. srpna 1996 parafováním návrhu mnohostranné dohody, na základě něhož Komise předložila Radě dne 13. prosince 1996 návrh rozhodnutí o uzavření dohody stanovující podmínky přepravy zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi jednak Evropskými společenstvími a jednak Českou republikou, Polskou republikou a Slovenskou republikou.

22 Až do dnešního dne však Společenství neuzavřelo s dotyčnými zeměmi žádnou mnohostrannou dohodu.

23 Poté, co se Komise dozvěděla o vstupu v platnost dvoustranných dohod, zahájila řízení o nesplnění povinnosti stanovené v článku 226 ES. Po vyzvání Lucemburského velkovévodství, aby předložilo své vyjádření, vydala Komise dne 28. února 2000 odůvodněné stanovisko, kterým tento členský stát vyzvala k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby vyhověl tomuto stanovisku ve lhůtě dvou měsíců od jeho oznámení.

24 Jelikož byla situace z pohledu Komise nadále neuspokojivá, rozhodla se Komise podat tuto žalobu.

K žalobě

25 Komise vznáší tři žalobní důvody na podporu své žaloby. Zaprvé vytýká Lucemburskému velkovévodství, že porušilo výlučnou vnější pravomoc Společenství ve smyslu rozsudku ze dne 31. března 1971, Komise v. Rada, zvaném „AETR" (22/70, Recueil, s. 263). Zadruhé se dovolává porušení článku 10 ES. Zatřetí tvrdí, že sporné dvoustranné dohody jsou neslučitelné s nařízením č. 1356/96.

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení výlučné vnější pravomoci Společenství

Argumentace účastníků řízení

26 Svým prvním žalobním důvodem Komise tvrdí, že sjednáním, uzavřením, ratifikací a uvedením v platnost sporných dvoustranných dohod porušilo Lucemburské velkovévodství výlučnou pravomoc Společenství ve smyslu výše uvedeného rozsudku AETR. Tyto dohody totiž zasahují do společných pravidel přijatých Společenstvím nařízením č. 3921/91.

27 Komise se zvláště domnívá, že tím, že sporné dvoustranné dohody umožňují prostřednictvím zvláštního povolení přístup dopravců z dotčených třetích zemí ke kabotáži v Lucembursku, zasahují do společných pravidel obsažených v nařízení

č. 3921/91 v rozsahu, ve kterém tato pravidla s účinností od 1. ledna 1993 zcela harmonizují podmínky výkonu kabotáže v členských státech Společenství. Tím, že si Lucemburské velkovévodství vyhradilo právo jednostranně udělit přístup dopravcům ze třetích zemí mimo rámec Společenství, porušilo výlučnou vnější pravomoc Společenství.

28 Komise uplatňuje v tomto ohledu, že nařízení č. 3921/91 se týká nejen dopravců ze Společenství, ale také dopravců ze třetích zemí, protože svým článkem 6 přiznává právo přístupu švýcarským dopravcům ve smyslu Mannheimské úmluvy.

29 Podle lucemburské vlády je uzavření sporných mnohostranných dohod odpovědí na dvojí nutnost. Jednak je třeba vyhnout se diskriminaci mezi vnitrostátními dopravci a dopravci z jiných členských států a jednak bylo nutné odstranit situaci právní mezery vzniklou ve vztazích se zeměmi střední a východní Evropy neexistencí mnohostranné dohody o říční plavbě na úrovni Společenství. Do uzavření takové dohody nemá tedy Společenství právo zakazovat svým členským státům vybavit se dočasnými dvoustrannými nástroji.

30 Nařízení č. 3921/91 se krom toho týká pouze členských států Evropských společenství, a nikoli třetích zemí.

31 Lucemburská vláda též poukazuje na to, že přístup ke kabotáži v Lucembursku pro dopravce z jiných států podléhá povolení lucemburského ministra dopravy a že takové povolení nikdy nebylo uděleno.

32 Mimoto, od 1. května 2004, dne přistoupení České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky k Evropské unii, pozbyly sporné dvoustranné dohody zcela své platnosti.

33 Konečně lucemburská vláda uplatňuje, že ke dni podání projednávané žaloby bylo Lucemburské velkovévodství jediným členským státem, proti kterému Komise podala žalobu pro nesplnění povinnosti, zatímco jiné členské státy také uzavřely a ratifikovaly dvoustranné dohody v oblasti říční dopravy se třetími státy.

Závěry Soudního dvora

34 Co se týče argumentu lucemburské vlády týkajícího se skutečnosti, že Komise podala jen jednu žalobu, ačkoliv i jiné členské státy uzavřely se třetími státy dvoustranné dohody v oblasti říční dopravy, je třeba jej bez dalšího odmítnout.

35 Je totiž namístě připomenout, že jednak v systému stanoveném článkem 226 ES Komise disponuje diskreční pravomocí k podání žaloby pro nesplnění povinnosti a Soudnímu dvoru nepřísluší posuzovat vhodnost jejího výkonu (rozsudek ze dne 10. května 2001, Komise v. Nizozemsko, C-152/98, Recueil, s. I-3463, bod 20) a jednak že se členský stát v každém případě nemůže odvolávat na zásadu reciprocity a poukazovat na případné nedodržení Smlouvy jiným členským státem, aby tak odůvodnil nesplnění vlastní povinnosti (rozsudky ze dne 14. února 1984, Komise v. Německo, 325/82, Recueil, s. I-777, bod 11, a ze dne 13. února 2003, Komise v. Itálie, C-131/01, Recueil, s. I-1659, bod 46).

36 Je třeba rovněž připomenout, že podle ustálené judikatury se existence nesplnění povinnosti posuzuje vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a že změny, ke kterým došlo následovně, nemohou být Soudním dvorem brány v úvahu (viz zejména rozsudek ze dne 11. října 2001, Komise v. Rakousko, C-110/00, Recueil, s. I-7545, bod 13).

37 V projednávaném případě přitom lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku uplynula dne 28. dubna 2000, takže přistoupení České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky k Evropské unii nemá na projednávaný spor dopad.

38 Proto je namístě vyslovit se k tvrzené existenci výlučné vnější pravomoci Společenství ve smyslu výše uvedeného rozsudku AETR.

39 Jestliže Smlouva o ES nepřiznává Společenství výslovně vnější pravomoc v oblasti přepravy po vnitrozemských vodních cestách, stanovují čl. 71 odst. 1 a 80 odst. 1 ES nicméně pravomoc Společenství jednat v této oblasti.

40 V bodech 16 až 18 a 22 svého výše uvedeného rozsudku AETR přitom Soudní dvůr rozhodl, že pravomoc Společenství uzavírat mezinárodní smlouvy vyplývá nejen z jejího výslovného udělení Smlouvou, ale může vyplývat rovněž z jiných ustanovení Smlouvy a aktů přijatých orgány Společenství v rámci těchto ustanovení; že zvláště pokaždé, když Společenství přijalo za účelem provádění společné politiky stanovené ve Smlouvě ustanovení zavádějící v určité formě společná pravidla, členské státy již nejsou oprávněny, bez ohledu na to, zda jednají individuálně nebo dokonce kolektivně, smluvně sjednávat se třetími zeměmi závazky dotýkající se těchto pravidel; že totiž po zavedení společných pravidel je pouze Společenství způsobilé přijmout a vykonávat smluvně sjednané závazky vůči třetím zemím s účinkem pro celou oblast použití právního řádu Společenství; a že v rozsahu, v němž jsou pravidla Společenství ustanovena k dosažení cílů Smlouvy, nemohou na sebe členské státy mimo rámec společných orgánů brát závazky, které by se mohly dotknout uvedených pravidel nebo narušit jejich dosah.

41 Pokud by totiž členské státy mohly přijímat mezinárodní závazky dotýkající se společných pravidel, ohrozilo by to dosažení cílů sledovaných těmito pravidly, jakož i úkolů Společenství a cílů Smlouvy.

42 Podmínky, za kterých může být dosah společných pravidel dotčen nebo narušen, tj. podmínky, za kterých Společenství získává výlučnou vnější pravomoc na základě skutečnosti, že vykonává svou vnitřní pravomoc, připomněl Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 5. listopadu 2002, Komise v. Lucembursko (C-472/98, Recueil, s. I-9741).

43 Tak je tomu v případě, že mezinárodní závazky spadají do oblasti působnosti společných pravidel nebo každopádně do oblasti pokryté již z větší části takovými pravidly, a to i tehdy, pokud neexistuje žádný rozpor mezi uvedenými pravidly a závazky (výše uvedený rozsudek Komise v. Lucembursko, bod 88).

44 Pokud tak Společenství zahrnulo do svých vnitřních legislativních aktů ustanovení týkající se zacházení se státními příslušníky třetích zemí, nebo výslovně udělilo svým orgánům pravomoc jednat se třetími zeměmi, získalo výlučnou vnější pravomoc v rozsahu pokrytém těmito akty (výše uvedený rozsudek Komise v. Lucembursko, bod 89).

45 To rovněž platí při neexistenci výslovných ustanovení opravňujících orgány Společenství jednat se třetími zeměmi, jestliže Společenství provedlo v určité oblasti úplnou harmonizaci právních předpisů, protože takto přijatá společná pravidla by mohla být dotčena ve smyslu výše uvedeného rozsudku AETR, pokud by si členské státy ponechaly pravomoc jednat se třetími zeměmi (výše uvedený rozsudek Komise v. Lucembursko, bod 90).

46 Jak vyplývá z názvu a z článků 1 a 2 nařízení č. 3921/91, stanovuje toto nařízení podmínky provozování vnitrostátní přepravy zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách v členském státě, pouze co se týče dopravců Společenství. Tato ustanovení se tedy týkají pouze dopravců zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách usazených v členském státě, kteří užívají plavidla, jejichž vlastník nebo vlastníci jsou fyzické osoby, které mají bydliště v členském státě a kteří jsou státními příslušníky členského státu, nebo právnické osoby, které mají sídlo v členském státě a většinový podíl v nich drží státní příslušníci členských států.

47 Odkaz na práva existující podle Mannheimské úmluvy uvedený v článku 6 nařízení č. 3921/91 nemůže vést k odlišnému závěru, neboť, jak uvádí generální advokát v bodě 58 svého stanoviska, tímto ustanovením Společenství pouze bere na vědomí práva vyplývající z této úmluvy pro Švýcarsko.

48 Z toho vyplývá, že nařízení č. 3921/91 neupravuje podmínky, za kterých mohou dopravci, kteří nejsou usazeni na území Společenství, vykonávat vnitrostátní přepravu zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách v členském státě.

49 Jelikož sporné dvoustranné dohody nespadají do oblasti již pokryté nařízením č. 3921/91, nemohou být považovány za dohody týkající se tohoto nařízení z důvodů uvedených Komisí.

50 Mimoto samotná skutečnost, že nařízení č. 3921/91 neupravuje postavení dopravců usazených ve třetích zemích poskytujících své služby v rámci Společenství, prokazuje, že harmonizace provedená tímto nařízení nemá úplný charakter.

51 Komise tudíž není oprávněna tvrdit, že Společenství získalo v oblasti upravené spornými dvoustrannými dohodami výlučnou vnější pravomoc ve smyslu výše uvedeného rozsudku AETR.

52 Za těchto podmínek je třeba zamítnout první žalobní důvod.

Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 10 ES

Argumentace účastníků řízení

53 Svým druhým žalobním důvodem Komise tvrdí, že Lucemburské velkovévodství nedodrželo povinnosti, které pro něj vyplývají z článku 10 ES, protože tím, že sjednalo, uzavřelo, ratifikovalo a uvedlo v platnost sporné dvoustranné dohody poté, co Rada dne 7. prosince 1992 rozhodla o zmocnění Komise k uzavření dohody jménem Společenství, tento členský stát ohrozil výkon tohoto rozhodnutí. Jednání Komise o dohodě jménem Společenství, jakož i pozdější uzavření dohody Radou, se

totiž jeví v důsledku vzájemných působení individuálních iniciativ členského státu jako nevyhnutelně komplikované. Mimoto při jednání se třetími zeměmi je pozice Společenství oslabena, pokud se Společenství a členské státy projevují nejednotně.

54 Mimo argumenty již vyložené v bodě 29 tohoto rozsudku uplatňuje lucemburská vláda, že sporné dvoustranné dohody byly sjednány před 7. prosincem 1992, kdy Rada oprávnila Komisi k jednání o mnohostranné dohodě jménem Společenství.

55 Krom toho rozhodnutí Rady ze dne 8. dubna 1994 bylo ve skutečnosti novým zmocněním k jednání, které nahradilo zmocnění ze dne 7. prosince 1992.

56 Konečně lucemburská vláda zdůrazňuje, že je připravena od vstupu mnohostranné dohody na úrovni Společenství v platnost sporné dvoustranné dohody vypovědět.

Závěry Soudního dvora

57 Článek 10 ES ukládá členským státům, aby Společenství usnadnily plnění jeho poslání a aby se zdržely jakýchkoli opatření, jež by mohla ohrozit dosažení cílů Smlouvy.

58 Tato povinnost loajální spolupráce se uplatní obecně a nezávisí na výlučné či nevýlučné povaze dotyčné pravomoci Společenství, ani na případném právu členských států sjednávat závazky se třetími zeměmi.

59 V tomto ohledu je namístě připomenout, že Soudní dvůr již rozhodl, že členské státy podléhají zvláštním povinnostem jednat a zdržet se jednání v situaci, ve které Komise předložila Radě návrhy, které, ačkoliv nebyly Radou přijaty, představují výchozí bod pro společné jednání na úrovni Společenství (viz rozsudek ze dne 5. května 1981, Komise v. Spojené království, 804/79, Recueil, s. 1045, bod 28).

60 Přijetí rozhodnutí opravňujícího Komisi sjednat mnohostrannou dohodu jménem Společenství přitom značí začátek společného jednání Společenství na mezinárodní úrovni a zahrnuje z tohoto titulu ne-li povinnost zdržet se jednání ze strany členských států, pak přinejmenším povinnost úzké spolupráce mezi nimi a orgány Společenství, aby bylo Společenství usnadněno plnění jeho poslání a zaručena jednota a soudržnost jednání a zastupování Společenství na mezinárodní úrovni.

61 V projednávaném případě je nesporné, že poté, co Rada svým rozhodnutím ze dne 7. prosince 1992 oprávnila Komisi k jednání o mnohostranné dohodě jménem Společenství, Lucemburské velkovévodství sjednalo, uzavřelo, ratifikovalo a uvedlo v platnost sporné dvoustranné dohody, aniž by spolupracovalo nebo uvedlo do souladu svůj postup s Komisí. Tímto svým jednáním tento členský stát ohrozil plnění poslání Společenství, jakož i dosažení cílů Smlouvy.

62 Konzultace s Komisí byla nutná tím spíše, že Rada a Komise se dohodly, co se týče postupu jednání o této dohodě, že uplatní pravidla chování použitá v džentlmenské dohodě připojené ke zmocnění k jednání ze dne 7. prosince 1992, která stanoví úzkou koordinaci mezi Komisí a členskými státy. V tomto ohledu hlava II bod 3 písm. d) této džentlmenské dohody stanoví, že „během jednání se Komise vyjadřuje jménem Společenství a zástupci členských států zasahují pouze na žádost Komise" a že „se zástupci členských států zdrží všech jednání, která by mohla zasáhnout do řádného plnění úkolů Komisí".

63 Jestliže je možné, jak tvrdí lucemburská vláda, že jednání o dohodě s Českou a Slovenskou federativní republikou byla zahájena před rozhodnutím Rady ze dne 7. prosince 1992, nic to nemění na tom, že sporné dvoustranné dohody byly všechny podepsány a ratifikovány po tomto datu.

64 Kromě toho nijak ze spisu nevyplývá, že rozhodnutí Rady ze dne 8. dubna 1994 představovalo nové zmocnění k jednání nahrazující zmocnění ze dne 7. prosince 1992. Zdá se pouze, že toto rozhodnutí upřesnilo a doplnilo zmocnění, které bylo uděleno Komisi v roce 1992.

65 Konečně, jak uvádí generální advokát v bodě 76 svého stanoviska, okolnost, že lucemburská vláda prohlásila, že je připravena vypovědět sporné dvoustranné dohody od vstupu v platnost mnohostranné dohody zavazující Společenství, nemůže

prokazovat, že povinnost loajální spolupráce stanovená v článku 10 ES byla dodržena.

66 Z předcházejícího vyplývá, že tím, že Lucemburské velkovévodství sjednalo, uzavřelo, ratifikovalo a uvedlo v platnost sporné dvoustranné dohody bez spolupráce nebo součinnosti s Komisí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článku 10 ES.

67 Z toho vyplývá, že druhý žalobní důvod je opodstatněný v rozsahu uvedeném v předchozím bodě.

Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z neslučitelnosti sporných dvoustranných dohod s nařízením č. 1356/96

Argumentace účastníků řízení

68 Svým třetím žalobním důvodem Komise tvrdí, že po přijetí nařízení č. 1356/96 je zachování ustanovení sporných dvoustranných dohod, která stanoví možnost plavidlům registrovaným v dotyčných třetích zemích poskytovat přepravní služby po vnitrozemských vodních cestách mezi Lucemburským velkovévodstvím a jinými členskými státy Společenství prostřednictvím zvláštního povolení příslušného orgánu, neslučitelné s články 1 a 2 uvedeného nařízení, jakož i s jeho obecnými cíli.

69 Umožněním jednostranného udělení práva přístupu Lucemburským velkovévodstvím nebo přinejmenším vyhrazením práva jednostranně udělovat práva přístupu na spojení uvnitř Společenství tomuto členskému státu dopravcům, kteří nesplňují podmínky stanovené v nařízení č. 1356/96, sporné dvoustranné dohody jednostranně a mimo kontrolu Společenství mění povahu a dosah pravidel týkajících se svobody poskytování přepravních služeb po vnitrozemských vodních cestách uvnitř Společenství, jak jsou definována právem Společenství. Podle Komise je přitom nesporné, že dopravci a polské, rumunské, české a slovenské plavební podniky, kterým by mohlo být za použití sporných dvoustranných dohod povoleno poskytovat přepravní služby mezi Lucemburským velkovévodstvím a jinými členskými státy Společenství, nesplňují žádnou z těchto podmínek.

70 Lucemburská vláda uplatňuje, že nařízení č. 1356/96 upravuje přepravu po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy a týká se pouze dopravců ze Společenství, přičemž dopravci usazení ve třetích zemích jsou vyloučeni nebo se na ně vztahují jiná ustanovení Společenství.

Závěry Soudního dvora

71 Je třeba připomenout, že hlavním cílem nařízení č. 1356/96 je zavedení svobody poskytování služeb v oblasti přepravy zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy s vyloučením veškerých omezení a diskriminace vůči poskytovateli služeb na základě jeho státní příslušnosti nebo místa jeho usazení.

72 Podle článku 2 nařízení č. 1356/96 je tento režim svobody poskytování služeb přepravy zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách oprávněn využívat každý provozovatel přepravující zboží, který:

— je usazen v některém členském státě v souladu s jeho právními předpisy;

— je v tomto členském státě oprávněn provozovat mezinárodní přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách;

— využívá pro tyto dopravní operace lodě [plavidla] pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách registrovaná v některém členském státě a, nejsou-li registrována, vlastní osvědčení o příslušnosti k loďstvu některého členského státu, a

— splňuje podmínky stanovené v článku 2 nařízení Rady (EHS) č. 3921/91 ze dne 16. prosince 1991, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách uvnitř členského státu.

73 Jak uvádí generální advokát v bodech 85 a 86 svého stanoviska, jestliže nařízení č. 1356/96 upravuje režim svobody poskytování přepravy po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy Společenství ve prospěch dopravců usazených v těchto státech, je třeba konstatovat, že cílem nebo účinkem systému zavedeného nařízením č. 1356/96 není zabránit dopravcům usazeným ve třetích zemích nebo plavidlům registrovaným v těchto zemích vykonávat tyto služby mezi členskými státy Společenství.

74 Kromě toho, jak zdůrazňuje generální advokát v bodech 87 až 89 svého stanoviska, sporné dvoustranné dohody nezavádějí systém svobody poskytování přepravy zboží nebo cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy ve prospěch českých, polských, slovenských a rumunských dopravců, ale omezují se na stanovení možnosti v přísně vymezených případech a prostřednictvím povolení příslušných orgánů stran pro plavidla registrovaná v dotyčných třetích zemích vykonávat tyto služby mezi Lucemburským velkovévodstvím a jinými členskými státy Společenství.

75 Z toho vyplývá, že v rozporu s tím, co tvrdí Komise, nemění ustanovení sporných dvoustranných dohod ani povahu, ani dosah ustanovení nařízení č. 1356/96.

76 Za těchto podmínek je namístě zamítnout třetí žalobní důvod.

77 Vzhledem ke všem předcházejícím úvahám je jednak třeba konstatovat, že Lucemburské velkovévodství tím, že sjednalo, uzavřelo, ratifikovalo a uvedlo v platnost sporné dvoustranné dohody bez spolupráce nebo součinnosti s Komisí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článku 10 ES, a jednak žalobu ve zbývající části zamítnout.

K nákladům řízení

78 Podle čl. 69 odst. 3 prvního pododstavce jednacího řádu může Soudní dvůr rozdělit náklady řízení mezi účastníky nebo rozhodnout, že každý z účastníků řízení ponese vlastní náklady, pokud jsou účastníci řízení současně neúspěšní v jednom či více bodech. Vzhledem k tomu, že žalobě Komise se vyhovuje pouze částečně, je namístě rozhodnout, že každý z účastníků řízení ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

1) **Lucemburské velkovévodství tím, že sjednalo, uzavřelo, ratifikovalo a uvedlo v platnost:**

— **dohodu mezi vládou Lucemburského velkovévodství a vládou České a Slovenské federativní republiky o přepravě po vnitrozemských vodních cestách, podepsanou v Lucemburku dne 30. prosince 1992,**

— **dohodu mezi vládou Lucemburského velkovévodství a vládou Rumunska o přepravě po vnitrozemských vodních cestách, podepsanou v Bukurešti dne 10. listopadu 1993 a**

— **dohodu mezi vládou Lucemburského velkovévodství a vládou Polské republiky o vnitrozemské vodní dopravě, podepsanou v Lucemburku dne 9. března 1994,**

bez spolupráce nebo součinnosti s Komisí, nesplnilo povinnosti, které pro něj vyplývají z článku 10 ES.

2) **Ve zbývající části se žaloba zamítá.**

3) **Komise Evropských společenství a Lucemburské velkovévodství ponesou vlastní náklady řízení.**

Podpisy.