A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2005. június 2. *

A C-266/03. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2003. június 18-án

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: C. Schmidt és W. Wils, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Luxemburgi Nagyhercegség** (képviseli: S. Schreiner, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen

* Az eljárás nyelve: francia.

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, R. Silva de Lapuerta (előadó), K. Lenaerts, S. von Bahr és K. Schiemann bírák,

főtanácsnok: P. Léger,
hivatalvezető: R. Grass,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

a főtanácsnok indítványának a 2004. november 25-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Keresetével az Európai Közösségek Bizottsága annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy mivel egyénileg tárgyalta meg, kötötte meg, erősítette meg és léptette hatályba

— a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság kormánya között a belvízi úton való szállításról szóló, 1992. december 30-án Luxemburgban aláírt megállapodást (*Mémorial* A. 1994., 579. o.),

— a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és Románia kormánya között a belvízi úton való szállításról szóló, 1993. november 10-én Bukarestben aláírt megállapodást (*Mémorial* A. 1995., 13. o.), és

— a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és a Lengyel Köztársaság kormánya közötti belvízi hajózásról szóló, 1994. március 9-én Luxemburgban aláírt megállapodást (*Mémorial* A. 1995., 1570. o.),

és felmondásukat visszautasította, a Luxemburgi Nagyhercegség nem teljesítette az EK 10. cikkből, a nem honos fuvarozók által valamely tagállam belvízi útjain történő árufuvarozás vagy személyszállítás feltételeinek megállapításáról szóló, 1991. december 16-i 3921/91/EGK tanácsi rendeletből (HL L 373., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 345. o.) és a közlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadság megvalósításának érdekében bevezetett, a tagállamok közötti belvízi árufuvarozásra vagy személyszállításra alkalmazandó közös szabályokról szóló, 1996. július 8-i 1356/96/EK tanácsi rendeletből (HL L 175., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 295. o.) eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

Az EK-Szerződés rendelkezései

2 Az EK 10. cikk a következőképpen fogalmaz:

„A tagállamok az e szerződésből, illetve a Közösség intézményeinek intézkedéseiből eredő kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében megteszik a megfelelő általános vagy különös intézkedéseket. A tagállamok elősegítik a Közösség feladatainak teljesítését.

A tagállamok tartózkodnak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti e szerződés célkitűzéseinek megvalósítását."

3 A közlekedés területén az EK 70. cikk előírja, hogy a Szerződés célkitűzéseit a tagállamok egy közös politika keretében hajtják végre.

4 Az EK 71. cikk (1) bekezdése elrendeli:

„A 70. cikk végrehajtása céljából és a közlekedés sajátosságainak figyelembevételével a Tanács a 251. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően meghatározza:

a) a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat;

b) azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet;

c) a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket;

d) az egyéb megfelelő rendelkezéseket."

5 Ez utóbbi rendelkezés alapján fogadta el a Tanács a 3921/91 és az 1356/96 rendeletet.

A 3921/91 rendelet

6 A 3921/91 rendelet harmadik preambulumbekezdése szerint a nem honos fuvarozók számára ugyanolyan feltételekkel kell engedélyezni a belföldi szállítási tevékenység végzését, mint amilyen követelményeket az érintett tagállamok a saját fuvarozóiknak írnak elő.

7 Ebből a célból e rendelet 1. cikkének első bekezdése előírja, hogy 1993. január 1. napjától a belvízi árufuvarozók és személyszállítók számára megengedett az áruk vagy személyek ellenszolgáltatás fejében végzett belföldi belvízi úton történő szállítása a letelepedésük szerinti tagállamon kívül a többi tagállamban is — a továbbiakban: kabotázs —, amennyiben a fuvarozó valamely tagállamban annak jogszabályaival összhangban letelepedett, és adott esetben engedélyt kapott áruk vagy személyek nemzetközi belvízi úton történő fuvarozására. E cikk második bekezdése előírja, hogy ha a fuvarozó teljesíti ezeket a feltételeket, akkor ideiglenesen kabotázs-tevékenységet folytathat az érintett tagállamban anélkül, hogy ott székhelyet vagy egyéb telephelyet kellene alapítania.

8 Azonkívül ugyanezen rendelet 2. cikkének (1) bekezdése elrendeli, hogy a kabotázs a fuvarozó számára csak akkor engedélyezhető, ha ahhoz olyan hajókat vesz igénybe, amelyek tulajdonosa vagy tulajdonosai olyan természetes személyek, akik valamely tagállamban lakóhellyel rendelkeznek, és valamely tagállam állampolgárai vagy olyan

jogi személyek, amelyek bejegyzett székhelye valamely tagállamban található, és amelyek többségi tulajdonosai tagállami állampolgárok.

9 Végül a 3921/91 rendelet 6. cikke szerint annak rendelkezései a Mannheimben 1868. október 17-én aláírt Felülvizsgált Rajnai Hajózási Egyezményen (a továbbiakban: mannheimi egyezmény) alapuló jogokat nem érintik.

Az 1356/96 rendelet

10 Ahogy a címéből és a második preambulumbekezdéséből következik, az 1356/96 rendelet célja a tagállamok közötti belvízi árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatásnyújtás szabadságának bevezetése, minden olyan korlátozás megszüntetése által, amely a szolgáltatót állampolgárságánál vagy annál a ténynél fogva érinti, hogy nem abban a tagállamban nyújtja szolgáltatását, mint amelyben letelepedett.

11 E rendelet 1. és 2. cikke előírja, hogy a belvízi áru- vagy személyfuvarozó, az állampolgárságától vagy a letelepedése helyétől függetlenül, megkülönböztetés nélkül végezheti a tagállamok közötti, valamint a tagállamokon átmenő fuvarozási szolgáltatásokat. Az említett 2. cikk megfogalmazza ezen engedély feltételeit is.

12 Ugyanezen rendelet 3. cikke szerint annak rendelkezései „nem érintik a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény (mannheimi egyezmény) és a Dunán való hajózás

rendjének szabályozásáról szóló egyezmény (belgrádi egyezmény) alapján a harmadik országbeli fuvarozókat megillető jogokat, illetve az Európai Közösség nemzetközi kötelezettségeiből eredő jogokat".

A Luxemburgi Nagyhercegség által kötött kétoldalú megállapodások

13 A jelen ítélet 1. pontjában említett három kétoldalú megállapodás (a továbbiakban: vitatott kétoldalú megállapodások) a szerződő felek közötti belvízi úton történő személy- és árufuvarozásra, és ez utóbbiak belvízi útjainak kölcsönös használatára vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

14 Előírják többek között, hogy a személyek vagy áruk hajókkal való szállítása az egyik szerződő fél által a másik fél két kikötője között (kabotázs) ez utóbbi hatáskörrel rendelkező hatóságainak a különleges engedélyétől függ, és az egyik szerződő fél hajói az érintett szerződő felek hatáskörrel rendelkező hatóságai által meghatározott esetekben végezhetnek személy- vagy áruszállítást a másik fél kikötői és egy harmadik állam kikötői között (kereskedelem harmadik államokkal).

15 A megállapodásokat a Luxemburgi Nagyhercegség az 1994. április 10-i, az 1995. január 6-i és az 1995. július 24-i törvénnyel erősítette meg, és azok 1994. június 6-án, 1995. február 3-án és 1995. október 1-jén léptek hatályba.

A jogvita előzményei és a pert megelőző eljárás

16 1991. június 28-án a Bizottság a belvízi úton történő személyszállítás és árufuvarozás területén a Közösség és a harmadik országok közötti többoldalú megállapodás megkötésére irányuló tárgyalások megkezdésére vonatkozó határozati javaslatot terjesztett a Tanács elé.

17 Az 1992. december 7-i határozattal a Tanács „felhatalmazta a Bizottságot, hogy tárgyalást folytasson a folyami utasszállításra és árufuvarozásra alkalmazható szabályokra vonatkozó, az egyik részről az Európai Gazdasági Közösség, a másik részről Lengyelország és a Dunai Konvenció szerződő államai (Magyarország, Csehszlovákia, Románia, Bulgária, a volt Szovjetunió, a volt Jugoszlávia és Ausztria) közötti többoldalú megállapodásról".

18 A Tanács e határozatát követően a Bizottság, az 1993. április 24-i levelével több tagállamtól — köztük a Luxemburgi Nagyhercegségtől — kérte, hogy „tartózkodjanak minden olyan egyéni kezdeményezéstől, amely alkalmas a közösségi szinten indított tárgyalások megfelelő lefolyásának veszélyeztetésére, és különösen, hogy mondjanak le a már parafált vagy aláírt megállapodások megerősítéséről, valamint az új tárgyalások megnyitásáról a belvízi hajózás tárgyában a közép- és a kelet-európai országokkal".

19 1994. április 8-án a Tanács úgy határozott, hogy elsőbbséget kell biztosítani a Cseh Köztársasággal, a Magyar Köztársasággal, a Lengyel Köztársasággal és a Szlovák Köztársasággal folytatandó tárgyalásoknak.

20 Mivel a Bizottság úgy vélte, hogy a luxemburgi kormány azáltal, hogy folytatta a vitatott kétoldalú megállapodásokról való tárgyalást, és megindította azok parlamenti jóváhagyási eljárását, megsértette az EK-Szerződés 5. cikkét (jelenleg EK 10. cikk), új, 1994. április 12-i levelében megismételte kérését, felszólítva az említett kormányt, hogy ne cserélje ki a megerősítő okmányokat.

21 A Bizottság által lefolytatott többoldalú tárgyalások 1996. augusztus 5-én egy többoldalú megállapodás tervének aláírását eredményezték, amely alapján a Bizottság 1996. december 13-án egy határozati javaslatot terjesztett a Tanács elé, amely a belvízi úton történő áru- és utasszállítást szabályozó feltételek megállapításáról szóló megállapodás megkötésére vonatkozott, egyik részről az Európai Közösség, a másik részről a Cseh Köztársaság, a Lengyel Köztársaság és a Szlovák Köztársaság között.

22 A Közösség mindazonáltal a mai napig semmilyen többoldalú megállapodást nem kötött az érintett országokkal.

23 Mivel tudomása volt a kétoldalú megállapodások hatálybalépéséről, a Bizottság megindította az EK 226. cikk szerinti kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárást. Miután felszólította a Luxemburgi Nagyhercegséget az észrevételei előterjesztésére, 2000. február 28-án indokolással ellátott véleményt intézett a tagállamhoz, felszólítva azt az ahhoz szükséges intézkedések megtételére, hogy megfeleljen az e véleményben foglaltaknak, annak közlésétől számított két hónapos határidőn belül.

24 Mivel úgy ítélte meg, hogy a helyzet továbbra sem kielégítő, a Bizottság a jelen kereset benyújtása mellett döntött.

A keresetről

25 A Bizottság három kifogást hoz fel keresetének alátámasztására. Először felrója a Luxemburgi Nagyhercegségnek, hogy az megsértette a Közösség kizárólagos külső hatáskörét a 22/70. sz., Bizottság kontra Tanács, ún. AETR-ügyben 1971. március 31-én hozott ítélet (EBHT 1971., 263. o.) értelmében. Másodszor az EK 10. cikk megsértésére hivatkozik. Harmadszor azt állítja, hogy a vitatott kétoldalú megállapodások az 1356/96 rendelettel összeegyeztethetetlenek.

A Közösség kizárólagos külső hatáskörének megsértésére vonatkozó első kifogásról

A felek érvei

26 Az első kifogásával a Bizottság azt állítja, hogy azáltal, hogy megtárgyalta, megkötötte, megerősítette és hatályba léptette a vitatott kétoldalú megállapodásokat, a Luxemburgi Nagyhercegség megsértette a Közösség kizárólagos hatáskörét a fent hivatkozott AETR-ügyben hozott ítélet értelmében. Ezek a megállapodások érintik a Közösség által a 3921/91 rendeletben elfogadott közös szabályokat.

27 Közelebbről a Bizottság úgy véli, hogy amennyiben lehetővé teszik egy különleges engedély ellenében a kabotázshoz való hozzáférést Luxemburgban az érintett harmadik országok fuvarozói számára, a vitatott kétoldalú megállapodások érintik a

3921/91 rendeletben lévő közös szabályokat, amennyiben azok 1993. január 1-jétől a Közösség tagállamaiban teljesen harmonizálják a kabotázsengedély feltételeit. Mivel fenntartotta így magának az arra vonatkozó jogot, hogy a közösségi kereten kívüli harmadik országok fuvarozói számára a hozzáférés jogát egyoldalúan megadja, a Luxemburgi Nagyhercegség megsértette a Közösség kizárólagos külső hatáskörét.

28 A Bizottság ebben a tekintetben előterjeszti, hogy a 3921/91 rendelet nemcsak a közösségi fuvarozókra vonatkozik, hanem a harmadik országok fuvarozóira is, mivel a 6. cikke elismeri a svájci fuvarozók mannheimi egyezmény szerinti hozzáférési jogát.

29 A luxemburgi kormány szerint a vitatott kétoldalú megállapodások megkötése kettős szükségletre válaszol. Egyrészt el kell kerülni a nemzeti fuvarozók és a más tagállamok fuvarozói közötti hátrányos megkülönböztetést, másrészt meg kell szüntetni a Közép- és Kelet-Európa országaival való kapcsolatokban keletkezett joghézagot, amelyet a folyami hajózásban a közösségi szintű többoldalú megállapodás hiánya idézett elő. Egy ilyen megállapodás megkötéséig, a Közösség nem tilthatja meg jogszerűen a tagállamainak, hogy átmeneti kétoldalú megállapodásokat kössenek.

30 Egyébként a 3921/91 rendelet csak a Közösség tagállamaira vonatkozik, nem érinti a harmadik államokat.

31 A luxemburgi kormány úgyszintén jelzi, hogy a nem letelepedett fuvarozók számára a kabotázsjog megadása Luxemburgban a luxemburgi közlekedési minisztérium engedélyétől függ, és ilyen engedély soha nem került kiállításra.

32 Ezenkívül 2004. május 1-jétől, a Cseh Köztársaság, a Lengyel Köztársaság és a Szlovák Köztársaság Európai Unióhoz való csatlakozásának időpontjától, a vitatott kétoldalú megállapodások minden jogi érvényességüket elveszítették.

33 Végül a luxemburgi kormány álláspontja szerint a jelen kereset benyújtásának időpontjában a Luxemburgi Nagyhercegség az egyetlen tagállam, amely ellen a Bizottság tagállami kötelezettségszegés megállapítása iránt keresetet indított, noha más tagállamok is kötöttek és megerősítettek kétoldalú megállapodásokat harmadik államokkal a folyami hajózás tárgyában.

A Bíróság álláspontja

34 A luxemburgi kormány arra vonatkozó érvét, hogy a Bizottság csak egy keresetet nyújtott be, noha más tagállamok is kötöttek kétoldalú megállapodásokat harmadik államokkal a folyami hajózás tárgyában, nyomban el kell utasítani.

35 Emlékeztetni kell egyrészt, hogy az EK 226. cikk által létrehozott rendszerben a Bizottság mérlegelési jogkörrel rendelkezik a kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset megindításával kapcsolatban, és nem a Bíróságnak kell értékelni eljárásának helyénvalóságát (C-152/98. sz., Bizottság kontra Hollandia ügyben 2001. május 10-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-3463. o.] 20. pontja), másrészt egy tagállam nem hivatkozhat a kölcsönösség elvére, és nem állíthatja a Szerződésnek egy másik tagállam általi esetleges téves megítélését abból a célból, hogy saját kötelezettségszegését igazolja (325/82. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1984. február 14-én hozott ítélet [EBHT 1984., I-777. o.] 11. pontja és a C-131/01. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2003. február 13-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-1659. o.] 46. pontja).

36 Szintén emlékeztetni kell, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés megvalósulását a tagállamban az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor fennálló helyzet alapján kell megítélni, és az ezt követően bekövetkezett változásokat a Bíróság nem veheti figyelembe (lásd többek között a C-110/00. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben 2001. október 11-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-7545. o.] 13. pontját).

37 A jelen esetben azonban az indokolással ellátott véleményben meghatározott határidő 2000. április 28-án lejárt, ilymódon a Cseh Köztársaság, a Lengyel Köztársaság és a Szlovák Köztársaság Európai Unióhoz való csatlakozásának a jelen jogvitára nincs hatása.

38 Ennélfogva határozni kell a Közösségnek a fent hivatkozott AETR-ügyben hozott ítélet szerinti kizárólagos külső hatáskörének állítólagos fennállásáról.

39 A Szerződés a belvízi úton történő szállítás tárgykörében kifejezetten nem ruház a Közösségre külső hatáskört, azonban az EK-Szerződés 71. cikkének (1) bekezdése és 80. cikkének (1) bekezdése előírják a Közösség hatáskörét ezen a területen.

40 A fent hivatkozott AETR-ügyben hozott ítélet 16–18. és 22. pontjában a Bíróság úgy határozott, hogy a Közösség nemzetközi szerződések megkötésére vonatkozó hatásköre nemcsak a Szerződés kifejezett felhatalmazásából eredhet, hanem a Szerződés más rendelkezéseiből és a közösségi intézmények által e rendelkezések keretében hozott jogi aktusokból is származhat. Minden esetben, amikor a Szerződésben meghatározott valamely közös politika végrehajtása érdekében a Közösség olyan rendelkezéseket hoz, amelyek bármely formában közös szabályokat állapítanak meg, a tagállamok sem egyénileg, sem pedig közösen nem jogosultak többé e szabályokat érintő, kötelezettségeket tartalmazó megállapodásokat kötni harmadik államokkal. Amint ugyanis e közös szabályok bevezetésére sor kerül, egyedül a Közösség jogosult a közösségi jogrendszer alkalmazási területének egészére vonatkozó hatállyal harmadik államokkal szemben szerződéses kötelezettségeket vállalni és teljesíteni. Amennyiben a Szerződés céljainak megvalósítása érdekében közösségi szabályokat fogadtak el, a tagállamok a közös intézmények keretein kívül nem vállalhatnak olyan kötelezettségeket, amelyek a fenti szabályokat érinthetik, vagy módosíthatják azok hatályát.

41 Ha a tagállamok továbbra is szabadon vállalhatnának közös szabályokat érintő nemzetközi kötelezettségeket, az az előbbi szabályok által elérni kívánt célnak, valamint a Közösség feladatának és a Szerződés céljának megvalósítását veszélyeztetné.

42 A Bíróság a C-472/98. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben 2002. november 5-én hozott ítéletében (EBHT 2002., I-9741. o.) emlékeztetett azokra a feltételekre, amelyek mellett nemzetközi kötelezettségvállalások a közös szabályok hatályát érinthetik vagy megváltoztathatják, vagyis amelyek mellett a Közösség a belső hatáskörének gyakorlása által kizárólagos külső hatáskört szerez.

43 Ez a helyzet, amikor a nemzetközi kötelezettségvállalások a közös szabályok, vagy mindenesetre egy olyan terület alkalmazási körébe tartoznak, amelyről nagy részben hasonló szabályok már rendelkeznek, még akkor is, ha a szabályok és az említett kötelezettségvállalások között nem áll fenn semmilyen ellentmondás (a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 88. pontja).

44 Amikor a Bizottság a belső jogalkotási aktusaiba a harmadik országok állampolgárai számára fenntartott bánásmódra vonatkozó kikötéseket foglalt, vagy amikor az intézményeire kifejezetten tárgyalási hatáskört ruházott harmadik államokkal való tárgyalásra, kifejezett külső hatáskört szerez az e jogi aktusok által szabályozott mértékben (a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxemburg ügyben hozott ítélet 89. pontja).

45 Még az intézményeket feljogosító kifejezett rendelkezés hiányában is hasonló a helyzet, ha egy meghatározott területen a Közösség teljes harmonizációt valósított meg, mivel az így elfogadott közös szabályokat, a fent hivatkozott AETR-ügyben hozott ítélet értelmében befolyásolhatná, ha a tagállamok továbbra is tárgyalhatnának harmadik országokkal (a fent hivatkozott Bizottság kontra Luxembourg ügyben hozott ítélet 90. pontja).

46 Ahogy annak címéből, valamint 1. és 2. cikkéből következik, a 3921/91 rendelet rögzíti az egy tagállamon belüli belvízi úton történő nemzeti árufuvarozás vagy személyszállítás engedélyezési feltételeit a közösségi fuvarozók esetében. Ezek a rendelkezések csak valamely tagállamban letelepedett belvízi áru- vagy személyfuvarozókra vonatkoznak, akik olyan hajókat vesznek igénybe, amelyek tulajdonosa olyan természetes személy, aki valamely tagállamban lakóhellyel rendelkezik, és valamely tagállam állampolgára, vagy olyan jogi személy, amelynek bejegyzett székhelye valamely tagállamban található, és amely többségi tulajdonosai tagállami állampolgárok.

47 A 3921/91 rendelet 6. cikkében a mannheimi egyezményen alapuló jogokra való utalás nem vezethet más következtetésre, mivel — ahogy a főtanácsnok indítványának 58. pontjában jelzi — a Közösség mindössze tudomásul veszi Svájcnak az ebből az egyezményből eredő jogait.

48 Ebből következik, hogy a 3921/91 rendelet nem szabályozza a nem közösségi fuvarozók által, valamely tagállamban belvízi úton végzett nemzeti árufuvarozás és személyszállítás engedélyezésének feltételeit.

49 A vitatott kétoldalú megállapodások nem tartoznak a 3921/91 rendelettel már szabályozott területhez, ennélfogva nem tekinthető úgy, hogy azt a Bizottság által hivatkozott indok miatt érintenék.

50 Ezen kívül, maga az a tény, hogy a 3921/91 rendelet nem szabályozza a harmadik országban letelepedett azon fuvarozók helyzetét, akik a Közösség területén tevékenykednek, azt bizonyítja, hogy a rendelet által megvalósított harmonizáció nem teljes.

51 Ennélfogva nem megalapozott a Bizottságnak az az állítása, hogy a Közösség a fent hivatkozott AETR-ügyben hozott ítélet értelmében kizárólagos külső hatáskört szerzett a vitatott kétoldalú megállapodásokkal szabályozott területen.

52 E körülmények között az első kifogást el kell utasítani.

Az EK 10. cikk megsértésére vonatkozó második kifogásról

A felek érvei

53 A második kifogásával a Bizottság azt állítja, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség, mivel megtárgyalta, megkötötte, megerősítette, hatályba léptette a kétoldalú megállapodásokat, miután a Tanács 1992. december 7-én úgy határozott, hogy felhatalmazza a Bizottságot, hogy a Közösség nevében egy megállapodásról tárgyaljon, veszélyeztette e határozat végrehajtását, és így nem teljesítette az EK 10. cikkből eredő kötelezettségeit. A Bizottságnak a Közösség nevében egy

megállapodásról való tárgyalása, és később annak a Tanács általi megkötése elkerülhetetlenül bonyolulttá vált egy tagállam egyéni kezdeményezésének zavaró közrehatása miatt. Ezenkívül a harmadik országokkal való tárgyalásokon a Közösség helyzete meggyengülne, ha ez utóbbi és a tagállamok nem lépnének fel egységesen.

54 A jelen ítélet 29. pontjában már kifejtett érveken kívül a luxemburgi kormány álláspontja szerint a vitatott kétoldalú megállapodásokról 1992. december 7. előtt folytattak tárgyalást, amely időpontban a Tanács felhatalmazta a Bizottságot, hogy a Közösség nevében egy többoldalú megállapodásról tárgyaljon.

55 Egyébként a Tanács 1994. április 8-i határozata valójában egy új tárgyalási megbízásnak minősült, amely az 1992. december 7-it váltotta fel.

56 Végül a luxemburgi kormány hangsúlyozza, hogy kész volt a vitatott kétoldalú megállapodások felmondására a közösségi szintű többoldalú megállapodás hatálybalépésétől.

A Bíróság álláspontja

57 Az EK 10. cikk kötelezi a tagállamokat, hogy segítsék elő a Közösség feladatainak teljesítését, és tartózkodjanak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti a Szerződés célkitűzéseinek megvalósítását.

58 A jóhiszemű együttműködésnek ez a kötelezettsége általánosan alkalmazandó, és az nem függ sem az érintett közösségi hatáskör kizárólagos jellegétől, sem azon esetleges tagállami jogtól, hogy a harmadik országokkal szembeni kötelezettségekről szerződést kössenek.

59 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell, hogy a Bíróság már úgy határozott, hogy a tagállamokra az a különleges kötelesség hárul, hogy cselekedjenek, vagy attól tartózkodjanak olyan helyzetben, amelyben a Bizottság a Tanács elé olyan javaslatokat terjeszt, amelyeket jóllehet nem ez utóbbi fogad el, de amelyek az összehangolt közösségi akció kiindulópontjául szolgálnak (lásd a 804/79. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság ügyben 1981. május 5-én hozott ítélet [EBHT 1981., I-1045. o.] 28. pontját).

60 Egy olyan határozat elfogadása azonban, amely a Bizottságot felhatalmazza, hogy a Közösség nevében többoldalú megállapodásról tárgyaljon, nemzetközi szinten összehangolt közösségi akció kezdetét jelzi, a tagállamok részéről ezen a címen csak tartózkodási kötelezettséget foglal magában, legalábbis ez utóbbiak és a közösségi intézmények közötti szoros együttműködési kötelezettséget olymódon, hogy a Közösség céljainak elérését megkönnyítsék, és biztosítsák a cselekvés egységét és koherenciáját, valamint a Közösség nemzetközi képviseletét.

61 A jelen esetben az nem vitatott, hogy miután a Tanács 1992. december 7-i határozatával felhatalmazta a Bizottságot, hogy a Közösség nevében egy többoldalú megállapodásról tárgyaljon, a Luxemburgi Nagyhercegség megtárgyalta, megkötötte, megerősítette és hatályba léptette a vitatott kétoldalú megállapodásokat anélkül, hogy együttműködött vagy egyeztetett volna a Bizottsággal. Mivel így járt el, ez a tagállam veszélyeztette a Közösség feladatának és a Szerződés céljainak megvalósítását.

62 A Bizottság véleményének kikérése annál inkább kötelező, mivel a Tanács és a Bizottság e megállapodás tárgyalási eljárását illetően megegyezett, hogy az 1992. december 7-i tárgyalási megbízáshoz mellékelt gentleman's agreementben szereplő magatartási szabályokat alkalmazzák, és előírják a Bizottság és a tagállamok közötti szoros együttműködést. Ebben a tekintetben e gentleman's agreement II. címe 3. pontjának d) alpontja elrendeli, hogy „a tárgyalások során a Bizottság a Közösség nevében nyilatkozik, és a tagállamok képviselői csak a Bizottság kérésére avatkoznak be", valamint „a tagállamok képviselői tartózkodnak minden olyan tevékenységtől, amely érintheti a Közösség feladatainak a Bizottság általi megfelelő végrehajtását".

63 Amennyiben lehetséges, hogy a luxemburgi kormány állítása szerint, a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársasággal a tárgyalásokat a megállapodásról az 1992. december 7-i tanácsi határozat meghozatala előtt megkezdték, akkor az is bizonyos, hogy valamennyi vitatott kétoldalú megállapodást ezen időpontot követően írták alá és erősítették meg.

64 Egyébként az iratokból egyáltalán nem következik, hogy az 1994. április 8-i tanácsi határozat az 1992. december 7-it felváltó, új tárgyalási megbízásnak minősül. Mindössze az tűnik ki, hogy ezt a határozatot a Bizottságnak 1992-ben adott megbízás pontosabb meghatározása és kiegészítése céljából hozták.

65 Végül, ahogy a főtanácsnok indítványának 76. pontjában jelzi, az a körülmény, hogy a luxemburgi kormány késznek mutatkozott a Közösséget kötelező többoldalú megállapodás hatálybalépésétől a vitatott kétoldalú megállapodások felmondására,

nem bizonyítja, hogy az EK 10. cikkben előírt, jóhiszemű együttműködési kötelezettséget betartották volna.

66 Az előzőekből következik, hogy azáltal, hogy a Bizottsággal történő együttműködés vagy egyeztetés nélkül tárgyalta meg, kötötte meg, erősítette meg és léptette hatályba a vitatott kétoldalú megállapodásokat, a Luxemburgi Nagyhercegség nem teljesítette az EK 10. cikkből eredő kötelezettségeit.

67 Ebből következik, hogy a második kifogás az előző pontban a megjelöltek szerint megalapozott.

A vitatott kétoldalú megállapodásoknak az 1356/96 rendelettel való összeegyeztethetetlenségére vonatkozó harmadik kifogásról

A felek érvei

68 A harmadik kifogásával a Bizottság azt állítja, hogy az 1356/96 rendelet elfogadását követően a vitatott kétoldalú megállapodások rendelkezéseinek fenntartása, amelyek az érintett harmadik országokban bejegyzett hajók számára előírják azt a lehetőséget, hogy a hatáskörrel rendelkező hatóság különleges engedélyével a belvízi utakon fuvarozási szolgáltatást végezzenek a Luxemburgi Nagyhercegség és a Közösség más tagállamai között, összeegyeztethetetlen az említett rendelet 1. és 2. cikkével, valamint annak általános célkitűzéseivel.

69 Azáltal, hogy lehetővé tette a hozzáférés jogának a Luxemburgi Nagyhercegség általi egyoldalú engedélyezését, vagy legalábbis mivel fenntartotta e tagállam számára a hozzáférés jogának egyoldalú megadását a Közösségen belüli kapcsolatokra azon fuvarozók számára, akik nem tesznek eleget az 1356/96 rendeletben előírt feltételeknek, a vitatott kétoldalú megállapodások egyoldalúan és a közösségi ellenőrzésen kívül módosították a belvízi úton történő szállítási szolgáltatás Közösségen belüli szabad nyújtására vonatkozóan a közösségi jog által meghatározott szabályok természetét és hatályát. A Bizottság szerint az bizonyos, hogy azok a lengyel, román, cseh és szlovák fuvarozók és hajózási vállalkozások, amelyek e megállapodások alapján feltehetőleg végezhetnek a Luxemburgi Nagyhercegség és a Közösség más tagállamai közötti szállítási szolgáltatást, e feltételek egyikének sem tesznek eleget.

70 A luxemburgi kormány álláspontja szerint az 1356/96 rendelet a tagállamok közötti belvízi utakon szabályozza a szállítást, és csak a közösségi fuvarozókat érinti, mivel a harmadik államokban letelepedett fuvarozók vagy nem tartoznak a hatálya alá, vagy más közösségi rendelkezések hatálya alá tartoznak.

A Bíróság álláspontja

71 Emlékeztetni kell arra, hogy az 1356/96 rendelet fő célja a tagállamok közötti belvízi árufuvarozás vagy személyszállítás területén a szabad szolgáltatásnyújtás megvalósítása minden olyan korlátozás vagy hátrányos megkülönböztetés megszüntetése által, amely a szolgáltatót állampolgársága vagy letelepedési helye szerint érinti.

72 Az 1356/96 rendelet 2. cikke szerint a belvízi árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás szabad nyújtásának rendszerében minden fuvarozó részesülhet, aki

— valamely tagállamban annak jogszabályaival összhangban letelepedett;

— az adott tagállamban belvízi utakon nemzetközi árufuvarozásra vagy személyszállításra jogosult;

— az ilyen fuvarozáshoz valamely tagállamban lajstromozott, belvízi hajót vesz igénybe, vagy ilyen lajstromozás hiányában igazolása van arról, hogy hajója valamely tagállam flottájához tartozik, továbbá

— eleget tesz a 3921/91/EGK tanácsi rendelet 2. cikkében meghatározott feltételeknek, azaz olyan hajókat vesz igénybe, amelyek tulajdonosa vagy tulajdonosai olyan természetes személyek, akik valamely tagállamban lakóhellyel rendelkeznek, és valamely tagállam állampolgárai vagy olyan jogi személyek, amelyek bejegyzett székhelye valamely tagállamban található, amelyek többségi tulajdonosai tagállami állampolgárok.

73 Ahogy a főtanácsnok indítványának 85. és 86. pontjában jelzi, ha az 1356/96 rendelet a Közösség tagállamai közötti belvízi fuvarozási szolgáltatás szabad nyújtásának rendszerét hozza létre az ez utóbbiakban letelepedett fuvarozók javára, meg kell állapítani, hogy az 1356/96 rendelet által ilymódon létrehozott rendszernek nem az a célja vagy hatása, hogy a harmadik államokban letelepedett fuvarozók vagy az ez utóbbiakban bejegyzett hajók számára e szolgáltatások végzését a Közösség tagállamai között megakadályozza.

74 Egyébként, ahogy a főtanácsnok indítványának 87–89. pontjában hangsúlyozta, a vitatott kétoldalú megállapodások nem vezetik be a tagállamok között a belvízi árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás szabad nyújtását a cseh, lengyel, szlovák és román fuvarozók javára, hanem annak a lehetőségnek az előírására szorítkoznak, szigorúan meghatározott esetekben és az említett megállapodásokban részes felek hatáskörrel rendelkező hatóságainak engedélye alapján, hogy ilyen szolgáltatásokat végezzenek a Luxemburgi Nagyhercegség és a Közösség más tagállamai között.

75 Ebből következik, hogy a Bizottság állításával ellentétben a vitatott kétoldalú megállapodások az 1356/96 rendeletnek sem a természetét, sem a hatályát nem módosították.

76 E körülmények között el kell utasítani a harmadik kifogást.

77 Figyelembe véve valamennyi fenti megfontolást, egyrészt meg kell állapítani, hogy mivel a vitatott kétoldalú megállapodásokat a Bizottsággal történő együttműködés vagy megegyezés nélkül tárgyalta meg, kötötte meg, erősítette meg és léptette hatályba, a Luxemburgi Nagyhercegség nem teljesítette az EK 10. cikkből eredő kötelezettségeit, másrészt a keresetet ezt meghaladó részében el kell utasítani.

A költségekről

78 Az eljárási szabályzat 69. cikke 3. §-ának első bekezdése értelmében részleges pernyertesség esetén a Bíróság elrendelheti a költségeknek a felek közötti megosztását, vagy határozhat úgy, hogy mindegyik fél maga viselje saját költségeit. Mivel a Bíróság a Bizottság keresetének csak részben adott helyt, mindegyik fél maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

1) Mivel a Bizottsággal történő együttműködés vagy megegyezés nélkül tárgyalta meg, kötötte meg, erősítette meg és a léptette hatályba

— a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság kormánya között a belvízi úton való szállításról szóló, 1992. december 30-án Luxemburgban aláírt megállapodást,

— **a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és Románia kormánya között a belvízi úton való szállításról szóló, 1993. november 10-én Bukarestben aláírt megállapodást és**

— **a Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és a Lengyel Köztársaság kormánya közötti belvízi hajózásról szóló, 1994. március 9-én Luxemburgban aláírt megállapodást,**

a Luxemburgi Nagyhercegség nem teljesítette az EK 10. cikkből eredő kötelezettségeit.

2) **A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**

3) **Az Európai Közösségek Bizottsága és a Luxemburgi Nagyhercegség maguk viselik saját költségeiket.**

Aláírások