SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS PHILIPPE LÉGER vom 25. November 2004 [1]

1. Mit der vorliegenden Klage begehrt die Kommission der Europäischen Gemeinschaften die Feststellung, dass das Großherzogtum Luxemburg gegen seine Verpflichtungen aus Artikel 10 EG sowie aus der Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind [2], und aus der Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten [3] verstoßen hat.

2. Die Kommission wirft dem Großherzogtum Luxemburg vor, es habe individuell bilaterale Abkommen über die Binnenschifffahrt mit der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien und Polen ausgehandelt, geschlossen, ratifiziert und in Kraft gesetzt und sich geweigert, diese zu kündigen.

3. Die luxemburgische Regierung bestreitet zwar grundsätzlich die ihr vorgeworfene Vertragsverletzung, hat aber erklärt, dass sie beabsichtige, die streitigen bilateralen Abkommen zu kündigen.

4. Wie wir sehen werden, steht die vorliegende Rechtssache in der Folge der „Open skies"-Rechtsprechung [4] des Gerichtshofes, die bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen mehreren Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika betrafen; nunmehr geht es um den Binnenschiffsgüterverkehr

1 — Originalsprache: Französisch.

2 — ABl. L 373, S. 1.

3 — ABl. L 175, S. 7.

4 — Urteile vom 5. November 2002 in den Rechtssachen C-466/98 (Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg. 2002, I-9427), C-467/98 (Kommission/Dänemark, Slg. 2002, I-9519), C-468/98 (Kommission/Schweden, Slg. 2002, I-9575), in der Rechtssache C-469/98 (Kommission Finnland, Slg. 2002, I-9627), C-471/98 (Kommission/Belgien, Slg. 2002, I-9681), C-472/98 (Kommission/Luxemburg, Slg. 2002, I-9741), C-475/98 (Kommission/Österreich, Slg. 2002, I-9797) und C-476/98 (Kommission/Deutschland, Slg. 2002, I-9855).

I — Rechtlicher Rahmen

A — *Gemeinschaftsrecht*

1. Artikel 10 EG

5. Diese Vorschrift lautet:

„Die Mitgliedstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art zur Erfüllung der Verpflichtungen, die sich aus diesem Vertrag oder aus Handlungen der Organe der Gemeinschaft ergeben. Sie erleichtern dieser die Erfüllung ihrer Aufgabe.

Sie unterlassen alle Maßnahmen, welche die Verwirklichung der Ziele dieses Vertrags gefährden könnten."

2. Gemeinschaftsrechtliche Vorschriften über den Binnenschiffsgüterverkehr

6. Titel V des EG-Vertrags befasst sich mit dem Verkehr. Nach Artikel 70 EG „verfolgen die Mitgliedstaaten die Ziele dieses Vertrags [auf diesem Sachgebiet] im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik".

7. Zur Umsetzung dieser gemeinsamen Politik heißt es in Artikel 71 EG: „[D]er Rat [wird] ... gemäß dem Verfahren des Artikels 251 und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie des Ausschusses der Regionen

a) für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufstellen;

b) für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festlegen;

c) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen;

d) alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften erlassen."

8. Artikel 80 Absatz 1 EG präzisiert: „Dieser Titel gilt für die Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr."

9. Die Politik der Gemeinschaft betreffend den Binnenschiffsgüterverkehr umfasst mehrere Teile, u. a. die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb und die gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Binnenschifferpatente, die Binnenschiffsverkehrsdienste, die in einem Mitgliedstaat von nichtansässigen Verkehrsunternehmen erbracht werden, sowie den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft.

10. Die beiden letzten Teile der Politik der Gemeinschaft betreffend den Binnenschiffsgüterverkehr wurden durch die Verordnungen Nrn. 3921/91 und 1356/96 umgesetzt.

11. Die Verordnung Nr. 3921/91 soll die Beschränkungen beseitigen, die für Erbringer von Dienstleistungen des Binnenschiffsgüterverkehrs aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder des Umstands bestehen, dass sie in einem anderen Mitgliedstaat als dem niedergelassen sind, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll. Gemäß dem allgemeinen Grundsatz der Gleichbehandlung ist nichtansässigen Verkehrsunternehmen nach dieser Verordnung die Durchführung des innerstaatlichen Binnenschiffsgüter- und -personenverkehrs unter denselben Bedingungen zu gestatten, wie sie der betreffende Mitgliedstaat seinen eigenen Verkehrsunternehmen vorschreibt.

12. Dieses jedem Unternehmen des innerstaatlichen Binnenschiffsgüter- und -personenverkehrs seit dem 1. Januar 1993 zustehende Recht zu vorübergehenden gewerblichen innerstaatlichen Beförderungen in einem Mitgliedstaat, in dem es nicht ansässig ist — die so genannte Kabotage —, unterliegt hinsichtlich des Transportunternehmens und der von ihm verwendeten Schiffe bestimmten Bedingungen.

13. Zu den das Transportunternehmen betreffenden Bedingungen geht aus Artikel 1 der Verordnung Nr. 3921/91 hervor, dass jedes Transportunternehmen, das sich in einem Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen hat und gegebenenfalls dort die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt erhalten hat, die Kabotage durchführen darf.

14. Zu den Voraussetzungen, die die vom Transportunternehmen für die Kabotage in einem Mitgliedstaat verwendeten Schiffe

betreffen, heißt es in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3921/91, dass es sich um Schiffe handeln muss, deren Eigentümer natürliche Personen sind, die ihren Wohnsitz in einem Mitgliedstaat haben und Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, oder juristische Personen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben und mehrheitlich Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten gehören.

15. Schließlich präzisiert Artikel 6 der Verordnung Nr. 3921/91: „Dieser Verordnung berührt nicht die aufgrund der Revidierten Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) bestehenden Rechte." [5]

16. Die Verordnung Nr. 1356/96 soll die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Binnenschiffsgüter- und -personenverkehrs zwischen Mitgliedstaaten verwirklichen. Hierzu zielt sie ebenso wie die Verordnung Nr. 3921/91 auf die Beseitigung von Beschränkungen ab, die für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder aber des Umstands bestehen, dass sie in einem anderen Mitgliedstaat als dem niedergelassen sind, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.

17. Die erste Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1356/96 lautet: „Die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr im Gebiet der Gemeinschaft. Diese Regeln müssen so gestaltet sein, dass sie zur Vollendung des Binnenmarkts im Verkehr beitragen."

18. In der dritten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1356/96 werden der Kontext und die Gründe für ihren Erlass dargelegt. Danach gelten seit dem Beitritt neuer Mitgliedstaaten aufgrund bilateraler Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und neuen Mitgliedstaaten nicht mehr dieselben Regeln. Folglich müssen „gemeinsame Regeln aufgestellt werden, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes im Verkehr zu gewährleisten und insbesondere Wettbewerbsverzerrungen und Störungen der betreffenden Marktordnung zu vermeiden".

19. Aus den Artikeln 1 und 2 der Verordnung Nr. 1356/96 ergibt sich im Wesentlichen, dass ein Binnenschifffahrtsunternehmer ohne Diskriminierung aufgrund seiner Staatsangehörigkeit und seines Niederlassungsorts zu Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten und für den Durchgangsverkehr zugelassen ist, wenn er die folgenden Be-

5 — Diese Akte wurde am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichnet und legt die Grundsätze der Freiheit der Schifffahrt und der Gleichbehandlung der Binnenschiffer und Flotten fest. Sie bindet das Königreich Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, die Französische Republik, das Königreich der Niederlande, das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland sowie die Schweizerische Eidgenossenschaft.

dingungen erfüllt: er ist in einem Mitgliedstaat in Übereinstimung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen, er ist befugt, dort grenzüberschreitende Güter- und Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt durchzuführen, er setzt für diese Beförderungen Binnenschiffe ein, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder für die eine Bescheinigung über die Zugehörigkeit zur Flotte eines Mitgliedstaats vorliegt, und er erfüllt die Bedingungen gemäß Artikel 2 der Verordnung Nr. 3921/91 [6].

20. Schließlich sieht Artikel 3 der Verordnung Nr. 1356/96 Folgendes vor: „Die Rechte, die sich für die Verkehrsunternehmer aus Drittstaaten aus der Revidierten Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) und aus dem Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau (Belgrader Übereinkommen) [7] ergeben, bleiben von dieser Verordnung ebenso unberührt wie die internationalen Verpflichtungen, die die Gemeinschaft eingegangen ist."

B — *Die vom Großherzogtum Luxemburg unterzeichneten und genehmigten bilateralen Abkommen*

21. Das Großherzogtum Luxemburg hat folgende drei bilaterale Abkommen über den Binnenschiffsgüterverkehr unterzeichnet:

— am 30. Dezember 1992 ein Abkommen mit der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik; dieses Abkommen wurde am 10. April 1994 von der Abgeordnetenkammer des Großherzogtums Luxemburg genehmigt und trat am 6. Juni 1994 in Kraft;

— am 10. November 1993 ein Abkommen mit Rumänien; dieses Abkommen wurde am 6. Januar 1995 von der Abgeordnetenkammer des Großherzogtums Luxemburg genehmigt und trat am 3. Februar 1995 in Kraft;

— am 9. März 1994 ein Abkommen mit Polen; diese Abkommen wurde am 24. Juli 1995 von der Abgeordnetenkammer des Großherzogtums Luxemburg genehmigt und trat am 1. Oktober 1995 in Kraft.

22. In diesen bilateralen Abkommen werden die Regeln für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen den Vertragsparteien sowie über die gegenseitige Nutzung der Binnenschiffsverkehrsrouten jeder Partei durch die Schiffe der jeweils anderen Partei festgelegt. Sie bestimmen auch, dass der Schiffsverkehr einer Partei zwischen den

6 — Vgl. Nr. 14 der vorliegenden Schlussanträge.

7 — Dieses Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau wurde am 18. August 1948 in Belgrad von Bulgarien, Ungarn, Rumänien, der Tschechoslowakei, der Ukraine, der Sowjetunion und Jugoslawien unterzeichnet. Sein Ziel besteht u. a. darin, die Freiheit der Schifffahrt auf der Donau zu gewährleisten.

Häfen der anderen Partei und den Häfen eines Staates, der nicht Partei des Abkommens ist, das Ein- und Aussteigen von Passagieren und das Be- und Entladen von Waren (Verkehr mit Drittstaaten) umfasst und der vorherigen Erlaubnis der zuständigen Behörden bedarf.

C — Entwurf eines multilateralen Übereinkommens zwischen der Kommission und mehreren Drittstaaten

23. Auf dem Gebiet der Außenbeziehungen der Gemeinschaft mit Drittstaaten hat der Rat auf seiner Tagung vom 7. Dezember 1992 der Kommission ein Verhandlungsmandat für die Aushandlung eines Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zum einen und Polen und den Vertragsstaaten des Belgrader Übereinkommens (Ungarn, Tschechoslowakei, Rumänien, Bulgarien, ehemalige UdSSR, ehemaliges Jugoslawien und Österreich) zum anderen erteilt [8]. Allgemeines Verhandlungsziel war der Abschluss eines einheitlichen multilateralen Übereinkommens zwischen der Gemeinschaft und diesen Staaten über die auf den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen den betreffenden Parteien anwendbaren Regeln.

24. Diese Verhandlungen wurden u. a. damit begründet, dass ein wirksames paneuropäisches Netz für den Binnenschiffsgüterverkehr geschaffen werden müsse, um die insbesondere seit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 bestehende Verstopfung der Ost-West-Transportnetze zu verringern.

25. Unter anderem im Hinblick auf die grundlegenden politischen und wirtschaftlichen Veränderungen, die bestimmte Donauanrainerstaaten danach durchliefen, beschloss der Rat am 8. April 1994, den Verhandlungen mit Ungarn, Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakei Vorrang einzuräumen.

26. Im Anschluss an diese Verhandlungen legte die Kommission dem Rat am 13. Dezember 1996 einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss eines Abkommens zur Festlegung von Bedingungen für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Tschechischen Republik, der Republik Polen und der Slowakischen Republik [9] vor.

27. Bisher wurde dieser Beschlussvorschlag vom Rat nicht angenommen.

8 — Doc. 10828/92 Trans 178 Relex 72. Da der für die Beurteilung der vorliegenden Klage maßgebliche Zeitraum vor dem 1. Mai 2004 liegt, also vor dem Tag, an dem einige dieser Staaten der Europäischen Union beigetreten sind, werden diese in den vorliegenden Ausführungen als „Drittstaaten" bezeichnet.

9 — COM(96) 634 endg..

II — Das vorgerichtliche Verfahren

28. Aufgrund des oben genannten Beschlusses des Rates vom 7. Dezember 1992, mit dem der Kommission ein Verhandlungsmandat für die Aushandlung eines multilateralen Abkommens über den Binnenschiffsgüterverkehr mit bestimmten Drittstaaten Mittel- und Osteuropas erteilt wurde, forderte die Kommission mit Schreiben vom 24. April 1993 mehrere Mitgliedstaaten, darunter das Großherzogtum Luxemburg, auf „von jeder Initiative abzusehen, die den guten Verlauf der auf Gemeinschaftsebene unternommenen Verhandlungen gefährden könnte, und insbesondere auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt auf eine Ratifizierung der schon paraphierten oder unterzeichneten Abkommen sowie auf die Eröffnung neuer Verhandlungen mit Staaten Mittel- und Osteuropas zu verzichten".

29. Nach einem weiteren Schreiben der Kommission vom 12. April 1994, auf das Luxemburg mit einer Stellungnahme vom 9. Mai 1994 antwortete, eröffnete die Kommission gemäß Artikel 169 EG-Vertrag (jetzt Artikel 226 EG) mit einem Mahnschreiben vom 10. April 1997 das vorgerichtliche Verfahren. Sie war der Ansicht, dass das Großherzogtum Luxemburg dadurch gegen Gemeinschaftsrecht verstoßen habe, dass es die Verfahren zum Abschluss bilateraler Verträge mit der Tschechischen Republik und der Slowakei fortgesetzt habe.

30. Mit ergänzendem Mahnschreiben vom 2. Dezember 1998 erstreckte die Kommission ihre Vorwürfe u. a. auf die vom Großherzogtum Luxemburg mit Rumänien und Polen geschlossenen bilateralen Abkommen.

31. Die Kommission hielt die Antworten der luxemburgischen Regierung nicht für befriedigend und gab am 28. Februar 2000 eine mit Gründen versehene Stellungnahme ab. Diese wurde von der luxemburgischen Regierung mit Schreiben vom 17. Mai 2000 beantwortet.

32. Diese Antwort überzeugte die Kommission nicht. Sie hat daher mit Klageschrift, die am 18. Juni 2003 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, gemäß Artikel 226 EG die vorliegende Klage erhoben.

III — Die Klage

33. Die Kommission erhebt zur Begründung ihrer Klage gegen das Großherzogtum Luxemburg drei Rügen.

34. Die erste Rüge betrifft den Verstoß dieses Mitgliedstaats gegen die ausschließ-

liche Außenkompetenz der Gemeinschaft im Sinne des Urteils AETR [10].

35. Die zweite Rüge bezieht sich darauf, dass das Großherzogtum Luxemburg seinen Verpflichtungen aus Artikel 10 EG nicht nachgekommen sei.

36. Die dritte Rüge betrifft die Unvereinbarkeit der bilateralen Abkommen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien und Polen mit der Verordnung Nr. 1356/96.

A — *Zur ersten Rüge: Verstoß gegen die ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft im Sinne des Urteils AETR*

1. Vorbringen der Parteien

37. Die Kommission wirft dem Großherzogtum Luxemburg vor, dadurch gegen die ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft im Sinne des Urteils AETR verstoßen zu haben, dass es individuell die bilateralen Abkommen über die Binnenschifffahrt mit der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien und Polen ausgehandelt, geschlossen, ratifiziert und in Kraft gesetzt habe. Diese Abkommen beträfen die gemeinsamen Regeln, die die Gemeinschaft in der Verordnung Nr. 3921/91 erlassen habe.

38. Durch die fraglichen bilateralen Abkommen, insbesondere durch die Bestimmungen, die Verkehrsunternehmen aus den betreffenden Drittstaaten mittels einer speziellen Erlaubnis den Zugang zur Kabotage im Großherzogtum Luxemburg ermöglichten, würden die gemeinsamen Regeln der Verordnung Nr. 3921/91 beeinträchtigt, soweit diese Regeln ab dem 1. Januar 1993 die Bedingungen für die Kabotage in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vollständig harmonisierten. Das Großherzogtum Luxemburg habe auch dadurch gegen die ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft verstoßen, dass es sich das Recht vorbehalten habe, Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten außerhalb der Gemeinschaft einseitig Zugangsrechte einzuräumen.

39. Unter Hinweis auf die „Open skies"-Rechtsprechung des Gerichtshofes führt die Kommission aus, die Verordnung Nr. 3921/91 erfasse nicht nur die Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft, sondern

10 — Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70 (Kommission/Rat, Slg. 1971, 263, so genanntes Urteil AETR).

auch die Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten. Dies werde durch Artikel 6 der Verordnung Nr. 3921/91 bestätigt, der den Zugang schweizerischer Verkehrsunternehmen zur Kabotage in den Mitgliedstaaten nach der Mannheimer Akte bestätige [11].

40. Die luxemburgische Regierung erwidert hierauf zunächst, dass der Grund für den Abschluss der streitigen bilateralen Abkommen darin bestehe, dass zum einen jegliche Diskriminierung zwischen den nationalen Wirtschaftsteilnehmern und den Wirtschaftsteilnehmern aus anderen Mitgliedstaaten, die bilaterale Abkommen mit Drittstaaten geschlossen hätten, und zum anderen eine Situation vermieden werden müsse, in der ein rechtsfreier Raum bestehe, solange man auf den Abschluss eines etwaigen Übereinkommens auf Gemeinschaftsebene warte.

41. Solange der Abschluss eines multilateralen Übereinkommens durch die Gemeinschaft noch ausstehe, dürfe diese ihren Mitgliedstaaten nicht verbieten, sich vorübergehend mit bilateralen Instrumenten zu behelfen.

42. Außerdem setze die Zulassung nichtansässiger Verkehrsunternehmen zur Kabotage im Großherzogtum Luxemburg gemäß Artikel 7 der bilateralen Abkommen die Erlaubnis des luxemburgischen Verkehrsministers voraus. Eine solche Erlaubnis sei im Übrigen noch nie erteilt worden.

43. Zudem betreffe die Verordnung Nr. 3921/91 nur die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und nicht die Drittstaaten.

44. Schließlich verlören die streitigen Abkommen am 1. Mai 2004, dem Tag des Beitritts der Tschechischen Republik, Polens und der Slowakei zur Europäischen Union, jede rechtliche Bedeutung.

2. Beurteilung

45. Zunächst ist festzustellen, dass das Vorbringen, die Abkommen verlören am 1. Mai 2004 durch den Beitritt der betreffenden Parteien zur Europäischen Union ihre sachliche Bedeutung, sich nicht auf die Beurteilung der vorliegenden Klage auswirken kann. Nach ständiger Rechtsprechung ist „das Vorliegen einer Vertragsverletzung anhand der Situation zu beurteilen ..., in der sich der Mitgliedstaat bei Ablauf der Frist, die in der mit Gründen versehenen Stellungnahme

11 — Vgl. Nr. 15 der vorliegenden Schlussanträge.

festgesetzt wurde, befand, und ... später eingetretene Veränderungen [können] vom Gerichtshof nicht berücksichtigt werden" [12]. Im vorliegenden Fall lief diese Frist am 28. April 2000 ab.

46. Zur Beurteilung der ersten Rüge der Kommission ist auf die Bedingungen hinzuweisen, unter denen die Gemeinschaft sich auf eine ausschließliche Außenkompetenz im Sinne des Urteils AETR berufen kann.

47. In diesem Urteil legte der Gerichtshof bekanntlich den Grundstein für die so genannte „Theorie der impliziten Außenkompetenzen der Gemeinschaft". Damit hat der Gerichtshof anerkannt, dass der im Vertrag ausdrücklich vorgesehene Grundsatz der Einzelermächtigung nach dem System des Vertrages nicht dem Bestehen stillschweigender Zuständigkeiten entgegenstehe. Aber der Gerichtshof hat außer der — ausdrücklichen oder stillschweigenden — Art und Weise der Zuweisung der Außenkompetenzen der Gemeinschaft auch die Bedingungen für deren Ausschließlichkeit definiert. Nur dieses letzte Kriterium wird hier geprüft, soweit die Außenwirkung der Zuständigkeit der Gemeinschaft auf dem Gebiet des Binnenschiffsgüterverkehrs nicht von der luxemburgischen Regierung bestritten wird.

12 — Vgl. u. a. Urteil vom 2. Mai 1996 in der Rechtssache C-133/94 (Kommission/Belgien, Slg. 1996, I-2323, Randnr. 17).

48. Nach der Rechtsprechung „[sind] insbesondere ... in den Bereichen, in denen die Gemeinschaft zur Verwirklichung einer vom Vertrag vorgesehenen Gemeinsamen Politik Vorschriften erlassen hat, die in irgendeiner Form gemeinsame Rechtsnormen vorsehen, die Mitgliedstaaten weder einzeln noch selbst gemeinsam handelnd berechtigt, mit dritten Staaten Verpflichtungen einzugehen, die diese Normen beeinträchtigen. In dem Maße, wie diese Gemeinschaftsrechtsetzung fortschreitet, kann nur die Gemeinschaft mit Wirkung für den gesamten Geltungsbereich der Gemeinschaftsrechtsordnung vertragliche Verpflichtungen gegenüber dritten Staaten übernehmen und erfüllen." [13]

49. Mit diesen grundlegenden Erwägungen brachte der Gerichtshof bereits zum Ausdruck, dass der Erwerb einer ausschließlichen Außenkompetenz durch die Gemeinschaft seinem Wesen nach schrittweise erfolgt, da er eng mit der Frage verbunden ist, inwieweit ein Gebiet durch interne Regelungen des Gemeinschaftsrechts abgedeckt ist [14]. Außerdem stellte der Gerichtshof heraus, was durch seine spätere Rechtsprechung als Hauptkriterium für die Ausschließlichkeit der Außenkompetenzen der Gemeinschaft bestätigt wurden, nämlich das Kriterium der Beeinträchtigung gemeinsamer Rechtsnormen durch die internationalen Verpflichtungen, die sich für die Mitgliedstaaten aus vertraglichen Vereinbarungen mit Drittstaaten ergeben.

13 — Urteil AETR, Randnrn. 17 und 18.

14 — Daher „folgt ... die ausschließlich externe Zuständigkeit der Gemeinschaft nicht ohne weiteres aus ihrer Befugnis zum Erlass von Vorschriften auf interner Ebene". Gutachten 1/94 vom 15. November 1994 (Slg. 1994, I-5267, Randnr. 77) (GATS und TRIPs).

50. Durch die nachfolgende Rechtsprechung, die im Wesentlichen aus einer Reihe von Gutachten des Gerichtshofes nach Artikel 228 EWG-Vertrag (später Artikel 228 EG-Vertrag, nach Änderung jetzt Artikel 300 EG) besteht [15], konnte präzisiert werden, was dieses Kriterium der Beeinträchtigung umfasst. So wies der Gerichtshof darauf hin, dass Beeinträchtigung nicht Zuwiderlaufen bedeutet, dass also die auf Gemeinschaftsebene erlassenen gemeinsamen Regeln durchaus durch Bestimmungen internationaler Verträge beeinträchtigt sein können, ohne ihnen jedoch zuwiderzulaufen. Die Beeinträchtigung ergibt sich also aus der Feststellung, dass ein internationaler Vertrag „ein Gebiet [erfasst], das bereits weitgehend von Gemeinschaftsvorschriften erfasst ist, die ... schrittweise ... erlassen wurden" [16].

51. Der Gerichtshof hat die Synthese dieser Kriterien in seiner „Open skies"-Rechtsprechung [17] vorgenommen, die bilaterale Abkommen betraf, die die betroffenen Mitgliedstaaten mit den Vereinigten Staaten von Amerika geschlossen hatten. Er wiederholte darin, unter welchen Bedingungen der Anwendungsbereich der gemeinsamen Regeln durch internationale Verpflichtungen beeinträchtigt oder verändert werden kann und unter welchen Voraussetzungen die Gemeinschaft durch die Ausübung ihrer Innenkompetenz eine ausschließliche Außenkompetenz erwirbt. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes „ist dies der Fall, wenn die völkerrechtlichen Verpflichtungen in den Anwendungsbereich der gemeinsamen Rechtsnormen fallen ... oder jedenfalls ein Gebiet erfassen, das bereits weitgehend von solchen Rechtsnormen erfasst ist" [18].

52. Der Gerichtshof schloss daraus: „Hat die Gemeinschaft in ihre internen Rechtsetzungsakte Klauseln über die Behandlung der Angehörigen von Drittstaaten aufgenommen oder hat sie ihren Organen ausdrücklich eine Zuständigkeit zu Verhandlungen mit Drittstaaten übertragen, erwirbt sie somit eine ausschließliche Außenkompetenz nach Maßgabe des von diesen Rechtsakten erfassten Bereichs" [19].

53. Nach dieser Rechtsprechung „gilt [dies] — selbst in Ermangelung einer ausdrücklichen Klausel, mit der die Organe zu Verhandlungen mit Drittstaaten ermächtigt werden — auch dann, wenn die Gemeinschaft eine vollständige Harmonisierung auf einem bestimmten Gebiet verwirklicht hat, denn die insoweit erlassenen gemeinsamen Rechtsnormen könnten im Sinne des Urteils AETR beeinträchtigt werden, wenn die Mitgliedstaaten die Freiheit zu Verhandlungen mit Drittstaaten behielten" [20].

54. Anhand dieser Kriterien, die die Definition der Ausschließlichkeit der Außenkom-

15 — Zu nennen sind u. a. die Gutachten 1/75 vom 11. November 1975 (Vereinbarung über eine Regelung für lokale Ausgaben, Slg. 1975, I-1355), 1/76 vom 26. April 1977 (Übereinkommen über die Errichtung eines europäischen Stilllegungsfonds für Binnenschiffe, Slg. 1977, I-741), 2/91 vom 19. März 1993 (Übereinkommen Nr. 170 der Internationalen Arbeitsorganisation, Slg. 1993, I-1061), 1/94 und 2/92 vom 24. März 1995 (dritter revidierter Beschluss des Rates der OECD über die Inländergleichbehandlung, Slg. 1995, I-521).

16 — Vgl. u. a. Gutachten 2/91, Randnr. 25.

17 — Vgl. Fußnote 4.

18 — Vgl. u. a. Urteil Kommission/Dänemark, Randnrn. 81 und 82.

19 — Ebenda, Randnr. 83.

20 — Ebenda, Randnr. 84.

petenz der Gemeinschaft durch den Gerichtshof betreffen, ist nun festzustellen, ob die von der Kommission im Rahmen der vorliegenden Klage angeführten gemeinsamen Regeln, die sich aus der Verordnung Nr. 3921/91 ergeben, durch die völkerrechtlichen Verpflichtungen beeinträchtigt werden können, die das Großherzogtum Luxemburg eingegangen ist.

55. Aus dem Vorbringen der Kommission geht hervor, dass sie die ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofes daraus herleitet, dass „die Gemeinschaft in ihre internen Rechtsetzungsakte Klauseln über die Behandlung der Angehörigen von Drittstaaten aufgenommen" hat [21].

56. Wie die luxemburgische Regierung bin ich jedoch der Ansicht, dass die Verordnung Nr. 3921/91 gerade keine Klausel über die Behandlung von Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten enthält.

57. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass diese Verordnung, die die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binneschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, nur die Verkehrsunternehmen erfasst, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind und Schiffe verwenden, deren Eigentümer natürliche Personen sind, die ihren Wohnsitz in einem Mitgliedstaat haben und Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, oder juristische Personen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben und mehrheitlich Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten gehören [22].

58. Die Bestimmung in Artikel 6 der Verordnung Nr. 3921/91, dass diese „nicht die aufgrund der Revidierten Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) bestehenden Rechte [berührt]", bestätigt meines Erachtens außerdem die Auffassung, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber den Zugang von Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten zum innergemeinschaftlichen Markt für die Binnenschifffahrt nicht geregelt hat. Durch diesen Artikel nimmt die Gemeinschaft meiner Meinung nach lediglich die Rechte zur Kenntnis, die sich für die Schweiz aus der Mannheimer Akte ergeben. Nähme man das Gegenteil an, verlören im Übrigen die auf Initiative des Rates auf Gemeinschaftsebene geführten Verhandlungen für den Abschluss von multilateralen Übereinkommen jeden Sinn, mit denen insbesondere die Lage von Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten geregelt werden soll.

59. Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofes, wie sie zuletzt in der „Open skies"-Rechtsprechung präzisiert wurde, werden die gemeinsamen Regeln der Verordnung Nr. 3921/91, da sie nur die

21 — Ebenda, Randnr. 83.

22 — Vgl. Nrn. 13 und 14 der vorliegenden Schlussanträge.

Verkehrsunternehmen in der Gemeinschaft betreffen, meines Erachtens nicht durch bilaterale Abkommen beeinträchtigt, die die Verkehrsunternehmen der Drittstaaten betreffen, die Parteien dieser Abkommen sind.

60. Außerdem ergibt sich nach der „Open skies"-Rechtsprechung des Gerichtshofes gerade aus der Tatsache, dass die Verordnung, auf die sich die Kommission bezieht, keine Regelungen für Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten enthält, die innerhalb der Gemeinschaft tätig werden, dass mit dieser Verordnung keine umfassende Harmonisierung erfolgt ist [23].

61. Daraus folgt meiner Meinung nach, dass die Gemeinschaft für sich keine ausschließliche Außenkompetenz im Sinne des Urteils AETR in Anspruch nehmen kann, die sie aus einer angeblichen Beeinträchtigung der gemeinsamen Regeln der Verordnung Nr. 3921/91 aufgrund der internationalen Verpflichtungen des Großherzogtums Luxemburg ableiten könnte.

62. Unter diesen Umständen und angesichts der Begründung dieser Rüge in der Klageschrift der Kommission stellen meines Erachtens die Aushandlung, der Abschluss, die Ratifizierung und das Inkrafttreten der bilateralen Abkommen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien sowie Polen keinen Verstoß gegen eine ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft dar.

63. Daher schlage ich dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass die erste Rüge der Kommission unbegründet ist.

B — *Zur Rüge eines Verstoßes gegen Artikel 10 EG*

1. Vorbringen der Parteien

64. Mit dieser zweiten Rüge vertritt die Kommission die Ansicht, dass das Großherzogtum Luxemburg gegen seine Verpflichtungen aus Artikel 10 EG verstoßen habe. Das Großherzogtum Luxemburg habe dadurch, dass es die fraglichen bilateralen Abkommen weiter ausgehandelt, unterzeichnet, ratifiziert und in Kraft gesetzt habe, nachdem der Rat am 7. Dezember 1992 beschlossen habe, der Kommission ein Verhandlungsmandat für die Aushandlung eines Übereinkommens im Namen der Gemeinschaft zu erteilen, die Verwirklichung dieses

23 — Vgl. u. a. das oben genannte Urteil Kommission/Dänemark, Randnr. 93.

Beschlusses des Rates gefährdet. Die Aushandlung eines Abkommens im Namen der Gemeinschaft durch die Kommission sowie der spätere Abschluss eines solchen Abkommens durch den Rat seien durch die Überschneidung mit Einzelinitiativen eines Mitgliedstaats zwangsläufig erschwert worden. Auch werde die Verhandlungsposition der Gemeinschaft gegenüber den Drittstaaten durch ein ungeordnetes Auftreten der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten geschwächt.

65. Zusätzlich zu dem in den Nummern 40 und 41 der vorliegenden Schlussanträge dargelegten Vorbringen macht die luxemburgische Regierung noch geltend, dass die streitigen bilateralen Abkommen vor dem 7. Dezember 1992 ausgehandelt worden seien, also vor dem Tag, an dem der Rat der Kommission ein Verhandlungsmandat für die Aushandlung eines multilateralen Übereinkommens zwischen der Gemeinschaft und Polen sowie den Vertragsstaaten des Belgrader Übereinkommens erteilt habe.

66. Sie ist außerdem der Ansicht, dass der Beschluss des Rates vom 8. April 1994, mit dem die Kommission aufgefordert worden sei, den Verhandlungen mit Ungarn, Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakei besondere Aufmerksamkeit zu widmen, in Wirklichkeit ein neues Verhandlungsmandat darstelle, das das mit dem Beschluss des Rates vom 7. Dezember 1992 erteilte Mandat ersetze.

67. Schließlich weist die luxemburgische Regierung darauf hin, dass sie sich bereit erklärt habe, alle ihre die Binnenschifffahrt betreffenden bilateralen Abkommen unmittelbar nach dem Inkrafttreten eines entsprechenden multilateralen Übereinkommens zu kündigen.

2. Beurteilung

68. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass aus der Akte hervorgeht, dass zwar die streitigen bilateralen Abkommen möglicherweise zum Teil bereits vor dem Beschluss des Rates vom 7. Dezember 1992, ausgehandelt wurden, mit dem der Kommission ein Verhandlungsmandat für die Aushandlung eines multilateralen Übereinkommens erteilt wurde, dass sie aber alle nach diesem Beschluss der Gemeinschaft unterzeichnet und genehmigt wurden. Zudem sind die Verhandlungen betreffend die bilateralen Abkommen mit Rumänien und Polen wahrscheinlich nach dem Beschluss des Rates vom 7. Dezember 1992 fortgesetzt worden, da sie erst am 10. November 1993 und am 9. März 1994 unterzeichnet wurden.

69. Außerdem weist meines Erachtens entgegen der Ansicht der luxemburgischen Regierung nichts in der Akte darauf hin, dass der Beschluss des Rates vom 8. April 1994, mit dem die Kommission aufgefordert wurde, den Verhandlungen mit Ungarn, Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakei besondere Aufmerksamkeit zu widmen, in Wirklichkeit ein neues Verhandlungsmandat darstellt, das das mit dem Beschluss des Rates vom 7. Dezember 1992 erteilte Mandat ersetzt. Daher meine ich,

dass dieser Beschluss von 1994 lediglich die ursprünglichen Verhandlungsrichtlinien des Beschlusses von 1992 präzisiert.

70. Aufgrund dieser Ausführungen bin ich ebenso wie die Kommission der Auffassung, dass das dem Großherzogtum Luxemburg vorgeworfene Verhalten sehr wohl eine Verletzung seiner Verpflichtung zur loyalen Zusammenarbeit im Sinne von Artikel 10 EG darstellt.

71. Dieser Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten u. a. dazu, — positiv — der Gemeinschaft die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern und — negativ — „alle Maßnahmen, welche die Verwirklichung der Ziele dieses Vertrags gefährden könnten", zu unterlassen.

72. Unabhängig von der Frage der Ausschließlichkeit der Außenkompetenz der Gemeinschaft haben die Mitgliedstaaten meiner Meinung nach besondere Handlungs- und Unterlassungspflichten zu beachten, wenn der Rat beschließt, dass die Gemeinschaft auf bestimmte Weise tätig werden soll [24].

24 — Vgl. Urteil vom 5. Mai 1981in der Rechtssache 804/79 (Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg. 1981, 1-1045, Randnr. 28). Dieses Urteil fügt sich in den besonderen Kontext der ausschließlichen Außenkompetenz der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Erhaltung der Meeresschätze ein. Der Grundsatz, dass Artikel 10 EG den Mitgliedstaaten besondere Handlungs- und Unterlassungspflichten auferlegt, wenn die Gemeinschaft beschlossen hat, tätig zu werden, muss meines Erachtens allgemeine Anwendung finden.

73. Hier stand demnach die effektive Umsetzung des Beschlusses des Rates vom 7. Dezember 1992, mit dem der Kommission ein Verhandlungsmandat für die Aushandlung eines multilateralen Übereinkommens im Namen der Gemeinschaft erteilt wurde, einem einzelstaatlichen Verhalten entgegen, das darin bestand, auf diesem Gebiet konkurrierende bilaterale Abkommen auszuhandeln, zu unterzeichnen, zu ratifizieren und in Kraft zu setzen.

74. Man kann nämlich davon ausgehen, dass die Aushandlung, die Unterzeichnung, die Ratifizierung und das Inkrafttreten solcher bilateraler Abkommen auf einem Gebiet, das von der ausdrücklichen Verhandlungsermächtigung der Kommission erfasst wird, geeignet waren, den Abschluss eines multilateralen Übereinkommens auf Gemeinschaftsebene zu gefährden. Ich möchte sogar behaupten, dass die Situation, die die luxemburgische Regierung angeblich vermeiden wollte — dass auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt ein rechtsfreier Raum besteht —, auf Gemeinschaftsebene durch die lähmende Wirkung der so abgeschlossenen bilateralen Abkommen wahrscheinlich noch verschlimmert wurde.

75. Außerdem geht aus der Akte hervor, dass die luxemburgische Regierung sich nicht im Geringsten darum bemüht hat, mit der Kommission zusammenzuarbeiten oder sie zu den beabsichtigten bilateralen Abkommen zu konsultieren, sondern dass sie vielmehr isoliert von und parallel zu den von der Kommission auf Gemeinschaftsebene geführten Verhandlungen gehandelt hat

76. Insofern bin ich der Ansicht, dass durch den Umstand, dass die luxemburgische Regierung sich bereit erklärt hat, alle ihre bilateralen Abkommen über die Binnenschifffahrt unmittelbar nach dem Inkrafttreten eines multilateralen Übereinkommens der Gemeinschaft zu kündigen, und sie hierfür entsprechende Klauseln in diese bilateralen Abkommen aufgenommen hat, keinen Beweis für die Einhaltung der Verpflichtungen aus Artikel 10 EG darstellt.

77. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass die von der Kommission erhobene Rüge eines Verstoßes des Großherzogrums Luxemburg gegen Artikel 10 EG begründet ist.

C — *Zur Rüge der Unvereinbarkeit der bilateralen Abkommen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien und Polen mit der Verordnung Nr. 1356/96*

1. Vorbringen der Parteien

78. Die Kommission macht geltend, dass die bilateralen Abkommen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien und Polen mit der Verordnung Nr. 1356/96 unvereinbar seien.

79. Es sei mit der Verordnung Nr. 1356/96 unvereinbar, dass nach deren Erlass in diesen Abkommen Bestimmungen beibehalten worden seien, die die Möglichkeit vorsähen, dass in einem Drittstaat registrierte Schiffe zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft Dienstleistungen erbringen dürften, wenn sie über eine besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde verfügten. Diese Verordnung gelte für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten und für den Durchgangsverkehr durch Mitgliedstaaten (Artikel 1) und enthalte die Bedingungen, die ein Güter- oder Personenverkehrsunternehmen erfüllen müsse, um zu Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten oder Transitleistungen zugelassen zu sein (Artikel 2).

80. Durch das Zusammenspiel der beanstandeten Bestimmungen der bilateralen Abkommen habe das Großherzogtum Lu-

xemburg die Natur und die Reichweite der durch das Gemeinschaftsrecht festgelegten Regeln über die innergemeinschaftliche Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt einseitig und ohne Kontrolle der Gemeinschaft geändert. Folglich verstoße die einseitige Gewährung von Zugangsrechten durch diesen Mitgliedstaat oder jedenfalls die Tatsache, dass er sich das Recht vorbehalten habe, Binnenschiffern, die nicht die Voraussetzungen der Verordnung Nr. 1356/96 erfüllten, für Verbindungen innerhalb der Gemeinschaft einseitig Zugangsrechte einzuräumen, gegen das mit dieser Verordnung geschaffene System. Die polnischen, rumänischen, tschechischen und slowakischen Binnenschiffer und Schifffahrtsunternehmen, die nach den bilateralen Abkommen eine Erlaubnis für eine Beförderung zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und den anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft erhalten könnten, hätten zu dem für die vorliegende Klage maßgeblichen Zeitpunkt offensichtlich keine dieser Voraussetzungen erfüllt.

2. Beurteilung

82. Ich halte diesen letzten Vorwurf der Kommission aus folgenden Gründen für unbegründet.

83. Zunächst ist das Hauptziel der Verordnung Nr. 1356/96 zu beachten, nämlich die Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Binnenschiffsgüter- und -personenverkehrs zwischen Mitgliedstaaten. Hierzu zielt sie auf die Beseitigung der Beschränkungen, einschließlich jeglicher Diskriminierung ab, die für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder aber des Umstands bestehen, dass sie in einem anderen Mitgliedstaat als dem niedergelassen sind, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.

81. Die luxemburgische Regierung erwidert, aus dem Wortlaut der fraglichen Verordnung ergebe sich, dass diese nur Verkehrsunternehmen aus der Gemeinschaft betreffe und dass Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten entweder ausgeschlossen seien oder aber von anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften erfasst würden.

84. Gemäß Artikel 2 dieser Verordnung kann diese Regelung der Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten nur unter verschiedenen Voraussetzungen in Anspruch genommen werden: Niederlassung in einem Mitgliedstaat in Übereinstimung mit dessen Rechtsvorschriften, Befugnis, dort grenz-

überschreitende Güter- und Personenbeförderungen in der Binnenschifffahrt durchzuführen, bei diesen Beförderungen Einsatz von Binnenschiffen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder für die eine Bescheinigung über die Zugehörigkeit zur Flotte eines Mitgliedstaats vorliegt, und schließlich Erfüllung der Bedingungen gemäß Artikel 2 der Verordnung Nr. 3921/91 [25].

85. Die Definition und die Eingrenzung einer solchen Regelung der Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zugunsten der in diesen Mitgliedstaaten ansässigen Verkehrsunternehmen ist meines Erachtens nicht als ein absolutes Verbot der Erbringung von Dienstleistungen zwischen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft durch Schiffe zu verstehen, die in Drittstaaten eingetragen sind.

86. Meiner Meinung nach kann, wenn die Verordnung Nr. 1356/96 so zu verstehen ist, wie die Kommission in ihren Erklärungen nahe legt, also als eine Gemeinschaftspräferenz auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt in der Gemeinschaft, diese Präferenz nur die Regelung der Dienstleistungsfreiheit betreffen, die — wie oben ausgeführt wurde — nur für Verkehrsunternehmen gilt, die eine enge Bindung zu einem Mitgliedstaat haben. Dagegen weist nichts in dieser Verordnung darauf hin, dass sie bezweckte oder bewirkte, generell die Erbringung von Dienstleistungen zwischen mehreren Mitgliedstaaten der Gemeinschaft durch Schiffe zu verhindern, die in Staaten eingetragen seien, die nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörten.

87. Die Kommission behauptet im Übrigen nicht, dass die bilateralen Abkommen für die in der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, in Rumänien und in Polen eingetragenen Schiffe ein paralleles System der Dienstleistungsfreiheit geschaffen hätten. Sie berücksichtigt in ihren Erklärungen sehr wohl, dass diese bilateralen Abkommen für die in diesen Drittstaaten eingetragenen Schiffe nur die Möglichkeit aber nicht das Recht vorsehen, Dienstleistungen zwischen mehreren Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu erbringen; denn sie weist darauf hin, dass diese Möglichkeit der Erbringung von Dienstleistungen einer speziellen Erlaubnis durch die zuständige Behörde unterliegt.

88. Die fraglichen bilateralen Abkommen führen also keine Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Binnenschiffsgüter- und -personenverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft durch tschechi-

25 — Vgl. hierzu Nr. 14 der vorliegenden Schlussanträge.

sche, slowakische, rumänische und polnische Verkehrsunternehmen, sondern lediglich eine restriktives System ein, in dessen Rahmen solche Dienstleistungen in genau festgelegten Fällen möglich und erlaubnispflichtig sind.

89. Betrachtet man also den Wortlaut der bilateralen Abkommen, ist festzustellen, dass nach deren Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d der Begriff „Verkehr mit Drittstaaten' [26] den Schiffsverkehr einer Partei zwischen den Häfen der anderen Partei und den Häfen eines Staates [bedeutet], der nicht Partei des Abkommens ist, der das das Ein- und Aussteigen von Passagieren und das Be- und Entladen von Waren umfasst" [27]. Artikel 6 der bilateralen Abkommen sieht hierzu im Wesentlichen vor, dass der Schiffsverkehr mit Drittstaaten einer Erlaubnis durch die zuständigen Behörden der Parteien bedarf und/oder nur in Fällen erfolgen darf, die der Gemischte Ausschuss bestimmt, der mit der Durchführung dieser Abkommen betraut ist. Also handelt es sich nicht um ein System der Dienstleistungsfreiheit.

90. Angesichts der unterschiedlichen Natur des Systems der gemeinschaftsrechtlichen Regelung und der bilateralen Regelung für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr bin ich der Ansicht, dass das Großherzogtum Luxemburg entgegen dem Vorbringen der Kommission durch die beanstandeten Bestimmungen nicht die Natur und die Reichweite der Regeln über die innergemeinschaftliche Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, die in der Verordnung Nr. 1356/96 definiert sind, verändert hat.

91. Nach alledem bin ich der Auffassung, dass die von der Kommission erhobene Rüge der Unvereinbarkeit der bilateralen Abkommen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien und Polen mit der Verordnung Nr. 1356/96 nicht begründet ist.

92. Da ich vorschlage, der Klage der Kommission nur teilweise stattzugeben, hat nach Artikel 69 § 3 der Verfahrensordnung des Gerichtshofes jede Partei ihre eigenen Kosten zu tragen.

26 — D. h. Staaten, die nicht Parteien der bilateralen Abkommen sind.

27 — Im bilateralen Abkommen mit Rumänien handelt es sich um Artikel 1 Buchstabe k.

IV — Ergebnis

93. Ich schlage dem Gerichtshof daher vor,

1. festzustellen, dass das Großherzogtum Luxemburg dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Artikel 10 EG verstoßen hat, dass es nach dem Beschluss des Rates vom 7. Dezember 1992 betreffend die Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und Drittstaaten über die Regeln auf dem Gebiet des Binnenschiffsgüter- und -personenverkehrs zwischen den betreffenden Parteien, bilaterale Abkommen über die Binnenschifffahrt mit der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik, Rumänien und Polen ausgehandelt, geschlossen, ratifiziert und in Kraft gesetzt hat;

2. die Klage im Übrigen abzuweisen;

3. jeder Partei ihre eigenen Kosten aufzuerlegen.