CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
P. LÉGER
van 25 november 2004 [1]

1. Met het onderhavige beroep verzoekt de Commissie van de Europese Gemeenschappen het Hof vast te stellen dat het Groothertogdom Luxemburg de verplichtingen niet is nagekomen die op hem rusten krachtens artikel 10 EG, verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn [2], en verordening (EG) nr. 1356/96 van de Raad van 8 juli 1996 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren, tussen lidstaten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren. [3]

2. De Commissie verwijt het Groothertogdom Luxemburg namelijk dat het over bilaterale overeenkomsten betreffende de binnenvaart met de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen, afzonderlijk heeft onderhandeld, deze overeenkomsten heeft gesloten, geratificeerd en in werking doen treden, en dat het heeft geweigerd deze op te zeggen.

3. De Luxemburgse regering bestrijdt de hem verweten niet-nakoming ten gronde, maar heeft te kennen gegeven dat zij voornemens is de litigieuze bilaterale overeenkomsten op te zeggen.

4. Zoals zal blijken, ligt de onderhavige zaak in het verlengde van de zogenoemde „open sky"-arresten van het Hof [4] betreffende bilaterale overeenkomsten tussen verschillende lidstaten en de Verenigde Staten van Amerika inzake het luchtvervoer, terwijl het hier gaat om het vervoer over de binnenwateren.

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

2 — PB L 373, blz. 1.

3 — PB L 175, blz. 7.

4 — Arresten van 5 november 2002, Commissie/Verenigd Koninkrijk (C-466/98, Jurispr. blz. I-9427); Commissie/Denemarken (C-467/98, Jurispr. blz. I-9519); Commissie/Zweden (C-468/98, Jurispr. blz. I-9575); Commissie/Finland (C-469/98, Jurispr. blz. I-9627); Commissie/België (C-471/98, Jurispr. blz. I-9681); Commissie/Luxemburg (C-472/98, Jurispr. blz. I-9741); Commissie/Oostenrijk (C-475/98, Jurispr. blz. I-9797), en Commissie/Duitsland (C-476/98, Jurispr. blz. I-9855).

I — Toepasselijke bepalingen

A — *Gemeenschapsrecht*

1) Artikel 10 EG

5. Dit artikel luidt:

„De lidstaten treffen alle algemene of bijzondere maatregelen welke geschikt zijn om de nakoming van de uit dit Verdrag of uit handelingen van de instellingen der Gemeenschap voortvloeiende verplichtingen te verzekeren. Zij vergemakkelijken de vervulling van haar taak.

Zij onthouden zich van alle maatregelen welke de verwezenlijking van de doelstellingen van dit Verdrag in gevaar kunnen brengen."

2) De gemeenschapsrechtelijke bepalingen inzake het vervoer over de binnenwateren

6. Titel V van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap is gewijd aan het vervoer. Te dien aanzien wordt in artikel 70 EG bepaald dat de doelstellingen van het Verdrag „door de lidstaten worden nagestreefd in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid".

7. Om dit gemeenschappelijk beleid uit te voeren bepaalt artikel 71, lid 1, EG dat „de Raad, met inachtneming van de bijzondere aspecten van het vervoer, volgens de procedure van artikel 251 en na raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, vast[stelt]:

a) gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten;

b) de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn;

c) de maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren;

d) alle overige dienstige bepalingen".

8. Artikel 80, lid 1, EG preciseert: „De bepalingen van deze titel zijn van toepassing op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren."

9. Het beleid van de Gemeenschap inzake het vervoer over de binnenwateren heeft verschillende facetten, onder meer de structurele sanering van de binnenvaart, de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte en de wederzijdse erkenning van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen, de vervoersdiensten over de binnenwateren door vervoersondernemers in een lidstaat waar zij niet zijn gevestigd en het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren tussen lidstaten.

10. Aan deze laatste twee componenten van het communautaire beleid inzake het vervoer over de binnenwateren is in respectievelijk verordening nr. 3921/91 en verordening nr. 1356/96 uitvoering gegeven.

11. Verordening nr. 3921/91 beoogt voor verrichters van vervoersdiensten over de binnenwateren de beperkingen op te heffen die bestaan op grond van hun nationaliteit of hun vestiging in een andere lidstaat dan die waarin de dienst moet worden verricht. Overeenkomstig het algemene beginsel van gelijkheid van behandeling moeten dus volgens deze verordening vervoersondernemers in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn, worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren onder dezelfde voorwaarden als die waaraan de betrokken lidstaat zijn eigen vervoersondernemers onderwerpt.

12. Dit aan iedere ondernemer in het goederen- of personenvervoer met ingang van 1 januari 1993 toekomend recht om in een andere lidstaat dan die waar hij gevestigd is, voor rekening van derden tijdelijk binnenlands vervoer — een praktijk die cabotage wordt genoemd — te verrichten, is gebonden aan bepaalde voorwaarden die betrekking hebben op de vervoersonderneming en de door haar gebruikte vaartuigen.

13. Wat de voorwaarden betreft die betrekking hebben op de vervoersonderneming, volgt uit artikel 1 van verordening nr. 3921/91 dat iedere ondernemer die in een lidstaat gevestigd is overeenkomstig de daar vigerende wetgeving en, in voorkomend geval, aldaar is toegelaten tot het internationale goederen- of personenvervoer over de binnenwateren, cabotage mag verrichten.

14. Wat de voorwaarden betreft die betrekking hebben op de door de vervoersonderneming te gebruiken vaartuigen voor het

verrichten van cabotagediensten in een lidstaat, bepaalt artikel 2, lid 1 van verordening nr. 3921/91 dat het moet gaan om vaartuigen waarvan de eigenaar(s) een natuurlijk persoon is (natuurlijke personen zijn) die zijn (hun) woonplaats in een lidstaat heeft (hebben) en die onderdaan is (zijn) van een lidstaat, dan wel een rechtspersoon is (rechtspersonen zijn) die zijn (hun) zetel in een lidstaat heeft (hebben) en voor het grootste gedeelte in handen is (zijn) van onderdanen van de lidstaten.

15. Ten slotte preciseert artikel 6 van verordening nr. 3921/91 dat zij „de rechten uit hoofde van de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim) onverlet [laat]". [5]

16. Verordening nr. 1356/96 heeft tot doel, het verrichten van diensten op het gebied van goederen- en personenvervoer over de binnenwateren tussen lidstaten vrij te maken. Daartoe beoogt zij, net als verordening nr. 3921/91, de opheffing van de beperkingen ten aanzien van dienstverrichters op grond van hun nationaliteit of hun vestiging in een andere lidstaat dan die waarin de dienst moet worden verricht.

17. Volgens de eerste overweging van de considerans van verordening nr. 1356/96 houdt „de totstandbrenging van een gemeenschappelijk vervoerbeleid onder meer in [...] dat gemeenschappelijke voorschriften moeten worden vastgesteld betreffende de toegang tot de markt van het internationale vervoer van goederen en personen over de binnenwateren op het grondgebied van de Gemeenschap; deze voorschriften [moeten] zodanig [...] worden vastgesteld dat zij bijdragen tot de verwezenlijking van de interne vervoermarkt".

18. Voorts wordt in de derde overweging van de considerans van deze verordening uiteengezet, in welke context en op welke gronden de verordening is vastgesteld. Daaruit blijkt dat er na de toetreding van nieuwe lidstaten verschillende regelingen golden als gevolg van bestaande bilaterale overeenkomsten tussen nieuw toegetreden lidstaten en andere lidstaten, waardoor het noodzakelijk was „gemeenschappelijke voorschriften vast te stellen om de goede werking van de interne vervoermarkt te garanderen en meer in het bijzonder om concurrentiedistorsies en verstoringen in de ordening van de betrokken markt te voorkomen".

19. In wezen volgt uit de artikelen 1 en 2 van verordening nr. 1356/96 dat elke ondernemer van goederen- of personenvervoer over de binnenwateren zonder discriminatie op grond van zijn nationaliteit of zijn plaats van vestiging vervoersdiensten tussen en via de lidstaten mag verrichten, mits hij aan de volgende voorwaarden voldoet: hij dient gevestigd te zijn in een lidstaat overeenkom-

5 — Deze Akte, die op 17 oktober 1868 in Mannheim is getekend, legt de grondslagen vast voor de vrije scheepvaart op de Rijn en de gelijke behandeling van binnenschippers en vloten. Zij bindt België, Duitsland, Frankrijk, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland.

stig de daar geldende wetgeving, hij moet daar zijn toegelaten tot het internationale goederen- of personenvervoer over de binnenwateren, voor het verrichten van dit vervoer binnenvaartuigen gebruiken die in een lidstaat ingeschreven zijn, of, indien zij niet ingeschreven zijn, beschikken over een verklaring dat ze tot de vloot van een lidstaat behoren, en hij dient ten slotte te voldoen aan de voorwaarden van artikel 2 van verordening nr. 3921/91. [6]

20. Ten slotte bepaalt artikel 3 van verordening nr. 1356/96 dat zij „de rechten van vervoerders van derde landen uit hoofde van de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim), van het Verdrag inzake de scheepvaart op de Donau (Verdrag van Belgrado) [7], alsmede de rechten die voortvloeien uit de internationale verplichtingen van de Europese Gemeenschap, onverlet [laat]".

B — *De door het Groothertogdom Luxemburg ondertekende en goedgekeurde bilaterale overeenkomsten*

21. Het Groothertogdom Luxemburg heeft drie bilaterale overeenkomsten betreffende het vervoer over de binnenwateren ondertekend met respectievelijk:

— de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek op 30 december 1992; deze overeenkomst is op 10 april 1994 door de Chambre des députés (Kamer van Afgevaardigden) van het Groothertogdom Luxemburg goedgekeurd en op 6 juni 1994 in werking getreden;

— Roemenië op 10 november 1993; deze overeenkomst is op 6 januari 1995 door de Chambre des députés van het Groothertogdom Luxemburg goedgekeurd en op 3 februari 1995 in werking getreden;

— Polen op 9 maart 1994; deze overeenkomst is op 24 juli 1995 door de Chambre des députés van het Groothertogdom Luxemburg goedgekeurd en op 1 oktober 1995 in werking getreden.

22. In deze bilaterale overeenkomsten zijn de regels vastgesteld voor het vervoer van goederen en personen over de binnenwateren tussen de verdragspartijen en het wederzijdse gebruik van elkaars binnenwateren door de vaartuigen van elke verdragspartij. Daarin wordt voorts bepaald, dat er tevoren een vergunning door de bevoegde auto-

6 — Zie punt 14 van deze conclusie.

7 — Dit verdrag inzake de scheepvaartregeling op de Donau is op 18 augustus 1948 te Belgrado ondertekend door Bulgarije, Hongarije, Roemenië, Tsjecho-Slowakije, de Oekraïne, de Sovjet-Unie en Joegoslavië. Het beoogt met name de vrije scheepvaart op de Donau te waarborgen.

riteiten moet worden afgegeven voor het vervoer door vaartuigen van de ene verdragspartij tussen de havens van de andere verdragspartij en die van een derde land dat geen partij bij de overeenkomst is wanneer dit in- en/of ontscheping van personen en laden en/of lossen van goederen omvat (vaart op derde landen).

C — Het ontwerp voor een multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en verschillende derde landen

23. Op het gebied van de externe betrekkingen van de Gemeenschap met derde landen heeft de Raad in zijn vergadering van 7 december 1992 besloten de Commissie te machtigen „te onderhandelen over een overeenkomst tussen de Europese Economische Gemeenschap en Polen en de staten die partij zijn bij de Donau-overeenkomst (Hongarije, Tsjecho-Slowakije, Roemenië, Bulgarije, de voormalige Sovjet-Unie, het voormalige Joegoslavië en Oostenrijk)" [8]. Het algemene doel van de onderhandelingen was om één algemeen geldende, multilaterale overeenkomst te sluiten tussen de Gemeenschap en genoemde landen over de tussen de betrokken partijen geldende regels voor het personen- en goederenvervoer via de binnenwateren.

8 — Document 10828/92 Trans 178 Relex 72. Aangezien de referentieperiode waarvan voor de beoordeling van het onderhavige beroep moet worden uitgegaan, vóór 1 mei 2004 ligt, de datum waarop een aantal van deze landen tot de Europese Unie is toegetreden, worden deze landen hierna aangeduid als „derde landen".

24. Aan deze onderhandelingen lag met name de noodzaak ten grondslag om een doeltreffend pan-Europees vervoersnet over de binnenwateren op te zetten teneinde de vooral sinds de opening van het Rijn-Main-Donau-kanaal in 1992 bestaande verzadiging van de oost-west-vervoersnetten te verminderen.

25. Gelet op in het bijzonder de fundamentele politieke en economische veranderingen die destijds in bepaalde staten van het Donaugebied plaatsvonden, heeft de Raad op 8 april 1994 besloten dat aan de onderhandelingen met Hongarije, Polen, en de Tsjechische en de Slowaakse Republiek prioriteit moest worden gegeven.

26. Na deze onderhandelingen heeft de Commissie op 13 december 1996 bij de Raad een voorstel ingediend voor een besluit betreffende de sluiting van de overeenkomst houdende vaststelling van voorwaarden voor het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren tussen de Europese Gemeenschap enerzijds en de Tsjechische Republiek, de Republiek Polen en de Slowaakse Republiek anderzijds. [9]

27. Tot op heden heeft de Raad dit voorstel voor een besluit niet aanvaard.

9 — COM(96) 634 def.

II — De precontentieuze procedure

28. Na bovengenoemd besluit van de Raad van 7 december 1992 waarbij de Commissie werd gemachtigd met bepaalde derde landen van Centraal- en Oost-Europa over een multilaterale overeenkomst inzake het vervoer via de binnenwateren te onderhandelen, heeft de Commissie bij brief van 24 april 1993 verschillende lidstaten — waaronder het Groothertogdom Luxemburg — verzocht, „niets te ondernemen dat het goede verloop van de communautaire onderhandelingen in gevaar zou kunnen brengen, en, in het bijzonder, reeds geparafeerde of ondertekende overeenkomsten niet te ratificeren en geen nieuwe onderhandelingen op het gebied van de binnenvaart te openen met Centraal- en Oost-Europese landen".

29. Na op 12 april 1994 opnieuw een brief te hebben gezonden, waarop de Luxemburgse autoriteiten hebben gereageerd in hun brief van 9 mei 1994, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 169 EG-Verdrag (thans artikel 226 EG) de precontentieuze procedure ingeleid met een aanmaningsbrief van 10 april 1995. Zij was namelijk van mening dat Luxemburg, door de procedures voor het sluiten van de bilaterale overeenkomsten met de Tsjechische en de Slowaakse Republiek voort te zetten, inbreuk maakte op het gemeenschapsrecht.

30. In een aanvullende aanmaningsbrief van 2 december 1998 heeft de Commissie de Luxemburgse regering onder meer meegedeeld, dat haar bezwaren ook gericht waren tegen de door het Groothertogdom Luxemburg met Roemenië en Polen gesloten bilaterale overeenkomsten.

31. Aangezien de Commissie de door deze regering gegeven antwoorden niet bevredigend achtte, heeft zij op 28 februari 2000 een met redenen omkleed advies uitgebracht. Hierop heeft de Luxemburgse regering geantwoord bij brief van 17 mei 2000.

32. Dit antwoord heeft de Commissie niet overtuigd. Zij heeft derhalve bij op 18 juni 2003 ter griffie van het Hof ingediend verzoekschrift het onderhavige beroep krachtens artikel 226 EG ingesteld.

III — Het beroep

33. Tot staving van haar beroep voert de Commissie drie grieven aan tegen het Groothertogdom Luxemburg.

34. De eerste grief betreft de schending door deze lidstaat van de exclusieve externe

bevoegdheid van de Gemeenschap in de zin van het „AETR"-arrest. [10]

35. De tweede grief heeft betrekking op de niet-naleving door het Groothertogdom Luxemburg van zijn verplichtingen op grond van artikel 10 EG.

36. De derde grief betreft de onverenigbaarheid van de bilaterale overeenkomsten tussen het Groothertogdom Luxemburg enerzijds en de Tsjechische en de Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen anderzijds met verordening nr. 1356/96.

A — *Eerste grief: schending van de exclusieve externe bevoegdheid van de Gemeenschap in de zin van het arrest AETR*

1) Argumenten van partijen

37. De Commissie verwijt het Groothertogdom Luxemburg dat het inbreuk heeft gemaakt op de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap in de zin van het arrest AETR door over de bilaterale overeenkomsten met de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen te onderhandelen, deze overeenkomsten te sluiten, te ratificeren en in werking te doen treden. Volgens de Commissie zijn deze overeenkomsten namelijk in strijd met de door de Gemeenschap bij verordening nr. 3921/91 vastgestelde gemeenschappelijke regels waarin de voorwaarden zijn vastgesteld waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn.

38. Meer in het bijzonder is de Commissie van mening dat de litigieuze bilaterale overeenkomsten, en vooral de bepalingen ervan die de vervoersondernemers uit de betrokken derde landen door middel van een bijzondere vergunning het recht verlenen om in het Groothertogdom Luxemburg cabotagevervoer te verrichten, afbreuk doen aan de gemeenschappelijke regels van verordening nr. 3921/91 waardoor met ingang van 1 januari 1993 de voorwaarden voor cabotage in de lidstaten van de Gemeenschap volledig zijn geharmoniseerd. Door zich het recht voor te behouden buiten het communautaire kader eenzijdig toegangsrechten te verlenen aan vervoerders uit derde landen, heeft het Groothertogdom Luxemburg ook de exclusieve externe bevoegdheid van de Gemeenschap geschonden.

39. Onder verwijzing naar de aangehaalde „open sky"-arresten van het Hof meent de Commissie dat verordening nr. 3921/91 niet enkel betrekking heeft op communautaire vervoersondernemers, maar ook op vervoer-

10 — Arrest van 31 maart 1971, Commissie/Raad, het zogenoemde „arrest AETR" (22/70, Jurispr. blz. 263).

ders uit derde landen. Dit wordt bevestigd door artikel 6 van deze verordening, waarin de toegang van Zwitserse vervoerders tot cabotage in de lidstaten krachtens de Akte van Mannheim wordt erkend. [11]

40. Hiertegen voert de Luxemburgse regering in de eerste plaats aan, dat het sluiten van de litigieuze bilaterale overeenkomsten om twee redenen noodzakelijk was, enerzijds ter voorkoming dat er tussen haar nationale marktdeelnemers en de marktdeelnemers van andere lidstaten die bilaterale overeenkomsten met derde landen hadden gesloten onderscheid werd gemaakt en anderzijds ter voorkoming dat er, in afwachting van het sluiten van een eventuele communautaire overeenkomst, een juridische leemte ontstond.

41. Zolang de Gemeenschap geen multilaterale overeenkomst heeft gesloten, is zij dan ook niet gerechtigd de lidstaten te verbieden voorlopig van bilaterale instrumenten gebruik te maken.

42. Voorts stelt de Luxemburgse regering, dat haar minister van Verkeer krachtens artikel 7 van de bilaterale overeenkomsten een vergunning dient af te geven voordat een in het buitenland gevestigde vervoersonderneming in het Groothertogdom Luxemburg cabotagevervoer mag verrichten, en dat een dergelijke vergunning nooit is afgegeven.

43. Bovendien heeft verordening nr. 3921/91 enkel betrekking op de lidstaten van de Gemeenschap en niet op derde landen.

44. Ten slotte voert zij aan dat de litigieuze bilaterale overeenkomsten vanaf de toetreding van de Tsjechische Republiek, de Republiek Polen en de Slowaakse Republiek tot de Europese Unie op 1 mei 2004 hun rechtsgeldigheid zullen verliezen.

2. Beoordeling

45. Ik wil meteen al opmerken dat het argument dat de bilaterale overeenkomsten hun rechtsgeldigheid verliezen door de toetreding van de betrokken partijen tot de Europese Unie op 1 mei 2004 hoe dan ook niet van invloed kan zijn op de beoordeling van het onderhavige beroep. Het is namelijk vaste rechtspraak dat „de vraag of verplichtingen niet zijn nagekomen, moet worden beoordeeld naar de situatie waarin de lidstaat zich aan het eind van de in het met redenen

11 — Zie punt 15 van de onderhavige conclusie.

omkleed advies gestelde termijn bevond, en dat het Hof met sedertdien opgetreden wijzigingen geen rekening kan houden". [12] In casu liep deze termijn op 28 april 2000 af.

46. In verband met de eerste grief van de Commissie herinner ik aan de voorwaarden waaronder de Gemeenschap zich mag beroepen op een exclusieve externe bevoegdheid in de zin van het voornoemde arrest AETR.

47. Zoals bekend, heeft het Hof in dit arrest de basis gelegd voor de zogenoemde „leer van de impliciete externe bevoegdheden van de Gemeenschap". Aldus heeft het Hof aanvaard dat het beginsel dat door het Verdrag expliciet bevoegdheden worden toegekend er niet aan in de weg staat dat er impliciete, uit het stelsel van het Verdrag voortvloeiende bevoegdheden bestaan. Het Hof heeft echter behalve de wijze van toekenning van de — expliciete of impliciete — externe bevoegdheden ook de voorwaarden omschreven waaronder deze bevoegdheden exclusief zijn. Alleen dit laatste aspect zal ik hier behandelen, aangezien door de Luxemburgse regering niet wordt bestreden dat de Gemeenschap op het gebied van het vervoer over de binnenwateren een externe bevoegdheid heeft.

48. Volgens het Hof zijn „telkens wanneer de Gemeenschap voor de tenuitvoerlegging van een in het Verdrag voorzien gemeenschappelijk beleid bepalingen heeft getroffen, waarbij in enigerlei vorm gemeenschappelijke regels worden ingevoerd, de lidstaten niet meer gerechtigd [...] om, individueel of zelfs collectief optredend, met derde landen verplichtingen aan te gaan, welke deze regels aantasten". Immers, „naar gelang deze gemeenschappelijke regels worden ingevoerd, [is] alleen de Gemeenschap in staat [...] verbintenissen jegens derde staten op zich te nemen en na te komen met werking voor het gehele toepassingsgebied van de communautaire rechtsorde. [13]

49. Met deze twee fundamentele overwegingen gaf het Hof al aan, dat het verkrijgen van een exclusieve externe bevoegdheid door de Gemeenschap per definitie geleidelijk verloopt, aangezien dit in hoge mate ervan afhangt in hoeverre een gebied wordt bestreken door interne regelgeving van de Gemeenschap. [14] Overigens liet het Hof duidelijk uitkomen, hetgeen in zijn latere rechtspraak is bevestigd, dat het criterium van aantasting van de gemeenschappelijke regels door de internationale verplichtingen die lidstaten met derde landen zijn aangegaan, het hoofdcriterium voor de exclusiviteit van de externe bevoegdheden van de Gemeenschap is.

12 — Zie met name arrest van 2 mei 1996, Commissie/België (C-133/94, Jurispr. blz. I-2323, punt 17).

13 — Punten 17 en 18 van het arrest AETR.

14 — Daarom vloeit „de exclusieve externe bevoegdheid van de Gemeenschap [...] niet ipso facto voort uit haar bevoegdheid om op intern vlak regels vast te stellen". Advies van 15 november 1994 (GATS- en TRIPs-overeenkomsten) (1/94, Jurispr. blz. I-5267, punt 77).

50. In de latere rechtspraak, die hoofdzakelijk bestaat uit een reeks adviezen van het Hof op grond van artikel 228 EEG-Verdrag (nadien artikel 228 EG-Verdrag, thans, na wijziging, artikel 300 EG) [15] is dit aantastingscriterium nader gepreciseerd. Zo heeft het Hof erop gewezen dat aantasting geen tegenstrijdigheid betekent, dat wil zeggen dat bepalingen van internationale overeenkomsten zeer wel gemeenschappelijke regels die op communautair vlak zijn vastgesteld kunnen aantasten, zonder dat zij daarmee in strijd zijn. De aantasting vloeit dan voort uit de vaststelling dat een internationale overeenkomst „valt binnen een gebied dat al grotendeels door geleidelijk vastgestelde regels van de Gemeenschap wordt bestreken". [16]

51. Het Hof heeft deze criteria samengebracht in de voornoemde „open sky"-arresten, naar aanleiding van bilaterale overeenkomsten tussen de betrokken lidstaten en de Verenigde Staten van Amerika. [17] Aldus heeft het de voorwaarden herhaald waaronder internationale verbintenissen de draagwijdte van gemeenschappelijke bepalingen kunnen aantasten of wijzigen en de Gemeenschap derhalve een exclusieve externe bevoegdheid verkrijgt uit hoofde van de uitoefening van haar interne bevoegdheid. Volgens het Hof „is dit het geval, wanneer de internationale verbintenissen binnen de werkingssfeer van de gemeenschappelijke regels vallen [...] of in elk geval binnen een gebied dat reeds grotendeels door dergelijke regels wordt bestreken". [18]

52. Het Hof heeft daaruit het volgende afgeleid: „wanneer de Gemeenschap [...] in haar interne wettelijke voorschriften bepalingen heeft opgenomen betreffende de behandeling van onderdanen van derde landen, of wanneer zij haar instellingen uitdrukkelijk de bevoegdheid heeft verleend om met derde landen te onderhandelen, verkrijgt zij een exclusieve externe bevoegdheid op het door die voorschriften bestreken gebied [...]". [19]

53. Volgens het Hof geldt dit „zelfs bij ontstentenis van een bepaling die de gemeenschapsinstellingen uitdrukkelijk machtigt om met derde landen te onderhandelen, wanneer de Gemeenschap een bepaald gebied volledig heeft geharmoniseerd, want de aldus vastgestelde gemeenschappelijke regels zouden kunnen worden aangetast in de zin van het arrest AETR, indien de lidstaten vrij bleven om met derde landen te onderhandelen". [20]

54. Aan de hand van deze elementen van de definitie van het Hof van het exclusieve

15 — Met name noem ik de volgende: adviezen van 11 november 1975 (regeling inzake een norm voor de plaatselijke uitgaven) (1/75, Jurispr. blz. I-1355); 26 april 1977 (Europees oplegfonds voor de binnenscheepvaart) (1/76, Jurispr. blz. I-741); 19 maart 1993 (Verdrag nr. 170 van de Internationale Arbeidsorganisatie (2/91, Jurispr. blz. I-1061); advies 1/94, reeds aangehaald, en advies van 24 maart 1995 (derde herziene besluit van de OESO betreffende de nationale behandeling) (2/92, Jurispr. blz. I-521).

16 — Zie met name het aangehaalde advies 2/91, punt 25.

17 — Zie voetnoot 4.

18 — Zie bijvoorbeeld het aangehaalde arrest Commissie/Denemarken, punten 81 en 82.

19 — Ibidem, punt 83.

20 — Ibidem, punt 84.

karakter van de externe bevoegdheid van de Gemeenschap moet thans worden vastgesteld of de door de Commissie in het kader van het onderhavige geding aangevoerde gemeenschappelijke regels, namelijk die welke uit verordening nr. 3921/91 voortvloeien, door de internationale verplichtingen die het Groothertogdom Luxemburg is aangegaan, kunnen worden aangetast.

55. Uit het betoog van de Commissie blijkt dat zij de exclusieve externe bevoegdheid van de Gemeenschap afleidt uit de omstandigheid dat, zoals het Hof heeft geoordeeld, „de Gemeenschap [...] in haar interne wettelijke voorschriften bepalingen heeft opgenomen betreffende de behandeling van onderdanen van derde landen". [21]

56. Evenals de Luxemburgse regering ben ik echter van mening dat verordening nr. 3921/91 nu juist geen enkele bepaling bevat over de behandeling van vervoerders van derde landen.

57. Deze verordening, die de voorwaarden vaststelt waaronder vervoersondernemingen worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een lidstaat waar zij niet zijn gevestigd, heeft namelijk slechts betrekking op vervoersondernemingen die in een lidstaat zijn gevestigd en die gebruik maken van vaartuigen waarvan de eigenaar(s) een natuurlijk persoon is (natuurlijke personen zijn) die zijn (hun) woonplaats in een lidstaat heeft (hebben) en die onderdaan is (zijn) van een lidstaat, dan wel een rechtspersoon is (rechtspersonen zijn) die zijn (hun) zetel in een lidstaat heeft (hebben) en voor het grootste gedeelte in handen is (zijn) van onderdanen van de lidstaten. [22]

58. Het feit bovendien dat artikel 6 van verordening nr. 3921/91 bepaalt dat zij „de rechten uit hoofde van de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim) onverlet [laat]", bevestigt volgens mij dat de gemeenschapswetgever niet voor vervoersondernemingen uit derde landen de toegang tot de intracommunautaire markt van vervoer over de binnenwateren heeft geregeld. Met dit artikel neemt de Gemeenschap naar mijn mening slechts akte van de voor Zwitserland uit de Akte van Mannheim voortvloeiende rechten. Een tegengesteld standpunt zou overigens elke zin ontnemen aan de op initiatief van de Raad op communautair vlak gevoerde onderhandelingen voor het sluiten van een multilaterale overeenkomst die met name de situatie van vervoersondernemingen van de betrokken derde landen regelt.

59. Daarom ben ik op grond van de rechtspraak van het Hof zoals laatstelijk in de „open sky"-arresten gepreciseerd, van mening dat bilaterale overeenkomsten die betrekking hebben op vervoersondernemin-

21 — Ibidem, punt 83.

22 — Zie punten 13 en 14 van deze conclusie.

gen van derde landen die bij deze overeenkomsten partij zijn, de gemeenschappelijke regels van verordening nr. 3921/91 niet aantasten, nu deze laatste slechts op vervoersondernemingen van de Gemeenschap betrekking hebben.

60. In overeenstemming met de precisering van het Hof in de „open sky"-arresten toont het feit dat de verordening waarop de Commissie zich beroept, niet van toepassing is op binnen de Gemeenschap actieve vervoersondernemers van derde landen juist aan dat met deze verordening geen volledige harmonisatie tot stand gebracht is. [23]

61. Bijgevolg kan de Gemeenschap zich volgens mij niet beroepen op een exclusieve externe bevoegdheid in de zin van het arrest AETR hieruit voortvloeiend dat de internationale verplichtingen die het Groothertogdom Luxemburg is aangegaan in de door de Commissie aangevochten bilaterale overeenkomsten, de gemeenschappelijke regels van verordening nr. 3921/91 aantasten.

62. In deze omstandigheden en gelet op de motivering van de grief door de Commissie in haar verzoekschrift, ben ik van mening dat het onderhandelen over de bilaterale overeenkomsten tussen het Groothertogdom Luxemburg enerzijds en de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen anderzijds, alsmede het sluiten, het ratificeren en het in werking doen treden van deze overeenkomsten geen schending van een exclusieve externe bevoegdheid van de Gemeenschap opleveren.

63. Derhalve geef ik het Hof in overweging, de eerste grief van de Commissie ongegrond te verklaren.

B — *De grief betreffende schending van artikel 10 EG*

1) Argumenten van partijen

64. Met deze tweede grief betoogt de Commissie dat het Groothertogdom Luxemburg de krachtens artikel 10 EG op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen. Door namelijk over de litigieuze bilaterale overeenkomsten te blijven onderhandelen, deze overeenkomsten te ondertekenen, te ratificeren en in werking te doen treden ná het besluit van de Raad van 7 december 1992 tot machtiging van de Commissie om namens de Gemeenschap te onderhandelen over een overeenkomst, heeft het Groothertogdom Luxemburg de uitvoering van dit

23 — Zie met name het aangehaalde arrest Commissie/Denemarken, punt 93.

besluit van de Raad in gevaar gebracht. De onderhandelingen van de Commissie over een overeenkomst namens de Gemeenschap en de latere sluiting ervan door de Raad verlopen immers onvermijdelijk moeilijker, indien zij worden doorkruist door individuele initiatieven van een lidstaat. Ook wordt de onderhandelingspositie van de Gemeenschap ten aanzien van derde landen verzwakt door een ongecoördineerd optreden van de Gemeenschap en haar lidstaten.

65. Naast de in de punten 40 en 41 van deze conclusie vermelde argumenten voert de Luxemburgse regering aan dat over de litigieuze bilaterale overeenkomsten is onderhandeld vóór 7 december 1992, de datum waarop de Raad de Commissie machtigde om over een multilaterale overeenkomst te onderhandelen tussen de Gemeenschap enerzijds en Polen en de verdragsluitende staten van het Verdrag van Belgrado anderzijds.

66. Zij meent voorts dat het besluit van de Raad van 8 april 1994 waarin de Commissie werd verzocht bijzondere aandacht te schenken aan de onderhandelingen met Hongarije, Polen en de Tsjechische en Slowaakse Republiek, in wezen een nieuw onderhandelingsmandaat is dat in de plaats is gekomen van dat van het besluit van de Raad van 7 december 1992.

67. Ten slotte geeft de Luxemburgse regering aan, dat zij zich bereid heeft verklaard al haar bilaterale overeenkomsten betreffende de binnenvaart op te zeggen direct na de inwerkingtreding van een multilaterale overeenkomst.

2) Beoordeling

68. Om te beginnen wil ik erop wijzen dat uit de processtukken naar voren komt, dat over de litigieuze bilaterale overeenkomsten waarschijnlijk weliswaar gedeeltelijk is onderhandeld vóór het besluit van de Raad van 7 december 1992 waarbij de Commissie werd gemachtigd te onderhandelen over een multilaterale overeenkomst, doch dat zij alle ná dit besluit van de Gemeenschap zijn ondertekend en goedgekeurd. Bovendien zijn de onderhandelingen met betrekking tot de bilaterale overeenkomsten met Roemenië en Polen naar alle waarschijnlijkheid voortgezet ná het besluit van de Raad van 7 december 1992, aangezien deze op respectievelijk 10 november 1993 en 9 maart 1994 zijn ondertekend.

69. Voorts wijst volgens mij niets in de processtukken erop dat, zoals de Luxemburgse regering betoogt, het besluit van de Raad van 8 april 1994, waarin de Commissie werd verzocht bijzondere aandacht te schenken aan de onderhandelingen met Hongarije, Polen en de Tsjechische en Slowaakse Republiek, in wezen een nieuw onderhandelingsmandaat is dat in de plaats is gekomen van dat van het besluit van de Raad van 7 december 1992. Ik ben van mening dat dit besluit van 1994 louter de oorspronkelijke

onderhandelingsrichtlijnen van het besluit van 1992 preciseert.

70. Gelet op deze preciseringen deel ik de mening van de Commissie, dat de aan het Groothertogdom Luxemburg verweten handelwijze wel degelijk schending oplevert van zijn verplichting tot loyale samenwerking in de zin van artikel 10 EG.

71. Dit artikel legt de lidstaten immers met name de positieve verplichting op om de Gemeenschap de vervulling van haar taken te vergemakkelijken, en de negatieve verplichting om zich te onthouden „van alle maatregelen welke de verwezenlijking van de doelstellingen van dit Verdrag in gevaar kunnen brengen".

72. Ongeacht de vraag of de externe bevoegdheid van de Gemeenschap al dan niet een exclusief karakter heeft, zijn de lidstaten volgens mij dan ook gehouden bijzondere positieve en negatieve verplichtingen na te leven, zodra de Raad tot een bepaalde communautaire actie heeft besloten. [24]

73. In casu verzette de daadwerkelijke uitvoering van het besluit van de Raad van 7 december 2002 waarbij de Commissie werd gemachtigd om namens de Gemeenschap te onderhandelen over een multilaterale overeenkomst, zich derhalve tegen een optreden van een afzonderlijke staat waarbij deze op ditzelfde gebied onderhandelt over concurrerende bilaterale overeenkomsten, deze overeenkomsten ondertekent, ratificeert en in werking doet treden.

74. Men kan er namelijk van uitgaan, dat het onderhandelen over en het ondertekenen, ratificeren en in werking doen treden van deze bilaterale overeenkomsten op een gebied dat valt binnen het uitdrukkelijke onderhandelingsmandaat van de Commissie, de sluiting van een multilaterale overeenkomst op communautair niveau in gevaar hebben kunnen brengen. Ik ga zelfs zo ver, te stellen dat de juridische leemte op het gebied van het vervoer over de binnenwateren die de Luxemburgse regering volgens haar verklaringen wilde voorkomen, op communautair niveau waarschijnlijk nog erger is geworden door de verlammende werking van de gesloten bilaterale overeenkomsten.

75. Bovendien blijkt uit de processtukken dat de Luxemburgse regering in het geheel niet heeft getracht met de Commissie samen te werken of haar te raadplegen over de door haar voorgenomen bilaterale overeenkomsten, maar solistisch en parallel aan de door de Commissie op communautair vlak gevoerde onderhandelingen is opgetreden.

24 — Zie arrest van 5 mei 1981, Commissie/Verenigd Koninkrijk (804/79, Jurispr. blz. I-1045, punt 28). Dit arrest is gewezen in de specifieke context van de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap ter zake van maatregelen tot instandhouding van de rijkdommen van de zee. Het beginsel dat artikel 10 EG de lidstaten positieve en negatieve verplichtingen oplegt wanneer de Gemeenschap besloten heeft tot een communautaire actie, moet volgens mij evenwel algemene toepassing krijgen.

76. In dit verband meen ik dat het feit dat de Luxemburgse regering zich bereid heeft verklaard al haar bilaterale overeenkomsten op het gebied van de binnenvaart op te zeggen direct na de inwerkingtreding van een de Gemeenschap verbindende multilaterale overeenkomst en dat zij daartoe strekkende bepalingen in haar bilaterale overeenkomsten heeft opgenomen, niet aantoont dat artikel 10 EG in acht is genomen.

77. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging, de grief van de Commissie dat het Groothertogdom Luxemburg artikel 10 EG heeft geschonden, gegrond te verklaren.

C — *De grief betreffende onverenigbaarheid van de bilaterale overeenkomsten tussen het Groothertogdom Luxemburg enerzijds en de Tsjechische en Slowaakse Republiek, Roemenië en Polen anderzijds met verordening nr. 1356/96*

1) Argumenten van partijen

78. De Commissie voert aan dat de bilaterale overeenkomsten tussen het Groothertogdom Luxemburg enerzijds en de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen anderzijds onverenigbaar zijn met verordening nr. 1356/96 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van personen of goederen over de binnenwateren, tussen lidstaten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren.

79. Meer in het bijzonder acht de Commissie het met verordening nr. 1356/96 onverenigbaar dat na de vaststelling van deze verordening bepalingen in deze bilaterale overeenkomsten zijn gehandhaafd die in de mogelijkheid voorzien dat in derde landen ingeschreven vaartuigen, met een bijzondere vergunning van de bevoegde autoriteit, diensten mogen verrichten tussen het Groothertogdom Luxemburg en andere lidstaten van de Gemeenschap. Deze verordening is namelijk van toepassing op het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren tussen en via de lidstaten (artikel 1) en stelt de voorwaarden vast waaraan elke ondernemer van goederen- of personenvervoer over de binnenwateren moet voldoen om tussen en via de lidstaten vervoer te mogen verrichten (artikel 2).

80. Volgens de Commissie wijzigt het Groothertogdom Luxemburg door middel van de bekritiseerde bepalingen van de

bilaterale overeenkomsten eenzijdig en buiten de Gemeenschap om aard en strekking van de voorschriften inzake het vrij verrichten van intracommunautaire binnenvaartdiensten, zoals in het gemeenschapsrecht omschreven. Bijgevolg is de eenzijdige toekenning van toegangsrechten door deze lidstaat, of althans het feit dat hij zich het recht voorbehoudt eenzijdig rechten op toegang tot scheepvaartverbindingen binnen de Gemeenschap toe te kennen aan binnenschippers die niet aan de voorwaarden van verordening nr. 1356/96 voldoen, onverenigbaar met het bij deze verordening ingevoerde stelsel. De Poolse, de Roemeense, de Tsjechische en de Slowaakse binnenschippers en scheepvaartondernemingen waaraan op grond van de bilaterale overeenkomsten een vergunning voor het vervoer tussen het Groothertogdom Luxemburg en de andere lidstaten van de Gemeenschap kan worden afgegeven, voldeden volgens de Commissie namelijk ten tijde van de feiten van het onderhavige beroep duidelijk aan geen enkele van deze voorwaarden.

81. De Luxemburgse regering voert hiertegen aan dat uit de bewoordingen van de litigieuze verordening voortvloeit, dat deze enkel geldt voor communautaire vervoersondernemers en dat vervoersondernemingen van derde landen hetzij daarvan zijn uitgesloten, hetzij onder andere communautaire bepalingen vallen.

2) Beoordeling

82. Ik ben van mening dat deze laatste grief van de Commissie ongegrond is en wel om de volgende redenen.

83. Om te beginnen moet de voornaamste doelstelling van verordening nr. 1356/96 in aanmerking worden genomen, namelijk het verzekeren van *het vrij verrichten van diensten* op het gebied van goederen- en personenvervoer over de binnenwateren *tussen de lidstaten*. Daartoe beoogt zij de opheffing van de *beperkingen*, daaronder begrepen ieder onderscheid ten aanzien van de dienstverrichters op grond van hun nationaliteit of het feit dat zij gevestigd zijn in een andere lidstaat dan die waar de dienst moet worden verricht.

84. Om zich op dit stelsel van vrije dienstverrichting op het gebied van het vervoer over de binnenwateren tussen de lidstaten te kunnen beroepen, gelden volgens artikel 2 van deze verordening verschillende voorwaarden: gevestigd zijn in een lidstaat overeenkomstig de daar geldende wetgeving, daar zijn toegelaten tot het internationale

goederen- of personenvervoer over de binnenwateren, voor het verrichten van dit vervoer binnenvaartuigen gebruiken die in een lidstaat ingeschreven zijn, of, indien zij niet ingeschreven zijn, beschikken over een verklaring dat zij tot de vloot van een lidstaat behoren, en ten slotte, voldoen aan de voorwaarden van artikel 2 van verordening nr. 3921/91. [25]

85. De omschrijving en begrenzing van dit stelsel voor het vrij verrichten van vervoersdiensten over de binnenwateren tussen de lidstaten van de Gemeenschap, ten gunste van de in een van deze lidstaten gevestigde vervoersondernemers, moet volgens mij niet worden opgevat als een absoluut verbod voor vaartuigen die in derde landen zijn ingeschreven om diensten tussen verschillende lidstaten van de Gemeenschap te verrichten.

86. Ik ben namelijk van mening dat verordening nr. 1356/96 weliswaar kan worden opgevat, zoals de Commissie in haar opmerkingen suggereert, als het uitspreken van een communautaire voorkeur voor het vervoer via de binnenwateren op het grondgebied van de Gemeenschap, doch dat deze voorkeur alleen betrekking lijkt te hebben op het stelsel van *vrije* dienstverrichting, die, zoals gebleken, slechts ten deel valt aan vervoersondernemers die nauw verbonden zijn met een lidstaat. Inhoudelijk bevat de verordening daarentegen geen enkele aanwijzing, dat zij tot doel of gevolg zou hebben dat vaartuigen die in niet tot de Europese Gemeenschap behorende landen zijn ingeschreven, in algemene zin worden belet, diensten tussen verschillende lidstaten van de Gemeenschap te verrichten.

87. De Commissie stelt overigens niet dat de bilaterale overeenkomsten een parallel stelsel van vrije dienstverrichting voor vaartuigen die in de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen zijn ingeschreven, heeft ingevoerd. Zij houdt in haar opmerkingen wel degelijk rekening met het feit dat deze bilaterale overeenkomsten uitsluitend in de *mogelijkheid* en niet het recht van in deze derde landen ingeschreven vaartuigen voorzien om diensten tussen verschillende lidstaten van de Gemeenschap te verrichten. Zij wijst er namelijk op dat voor het verrichten van diensten een speciale vergunning van de bevoegde autoriteit vereist is.

88. De litigieuze bilaterale overeenkomsten voeren dus geen vrije dienstverrichting in op het gebied van het goederen- en personenvervoer via de binnenwateren tussen de lidstaten van de Gemeenschap voor Tsje-

25 — Zie dienaangaande punt 14 van deze conclusie.

chische, Poolse, Slowaakse en Roemeense vervoerders, maar voorzien alleen in een beperkte regeling waarin de verrichting van deze diensten in strikt omschreven gevallen en na afgifte van een vergunning mogelijk is.

89. Als ik naar de letter van de bilaterale overeenkomsten kijk, wordt volgens artikel 1, lid 2, sub d, met „de term 'vaart op derde landen'[26] het vervoer [...] bedoeld door vaartuigen van de ene verdragspartij tussen de havens van de andere verdragspartij en die van een derde land dat geen partij bij de overeenkomst is, wanneer dit in- en/of ontscheping van personen en laden en/of lossen van goederen omvat".[27] Artikel 6 van de bilaterale overeenkomsten bepaalt dienaangaande in wezen, dat voor de vaart op derde landen een vergunning van de bevoegde autoriteiten van de verdragspartijen moet worden afgegeven en/of uitsluitend mag geschieden in de door de met de uitvoering van de overeenkomsten belaste gemengde commissie vastgestelde gevallen. Er is dus geen sprake van een regeling voor het *vrij* verrichten van diensten.

90. Gelet op de verschillende aard van de communautaire en de bilaterale regelingen betreffende het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren ben ik het standpunt toegedaan dat het Groothertogdom Luxemburg, anders dan de Commissie stelt, met de bekritiseerde bepalingen van de bilaterale overeenkomsten de aard en strekking van de in verordening nr. 1356/96 omschreven voorschriften voor het vrij verrichten van intracommunautaire diensten op het gebied van de binnenvaart niet heeft gewijzigd.

91. Op grond van het voorgaande ben ik dan ook van mening, dat de Commissie niet heeft aangetoond dat de grief betreffende onverenigbaarheid van de bilaterale overeenkomsten tussen het Groothertogdom Luxemburg enerzijds en de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen anderzijds met verordening nr. 1356/96 gegrond is.

92. Ten slotte dient, aangezien ik het Hof in overweging geef de Commissie slechts gedeeltelijk in het gelijk te stellen, volgens artikel 69, lid 3, van het Reglement voor de procesvoering elke partij haar eigen kosten te dragen.

26 — Het betreft landen die geen verdragspartij bij de litigieuze bilaterale overeenkomsten zijn.

27 — In de bilaterale overeenkomst met Roemenië gaat het om artikel 1, sub k.

IV — Conclusie

93. Bijgevolg geef ik het Hof in overweging:

„1) vast te stellen dat het Groothertogdom Luxemburg de krachtens artikel 10 EG op hem rustende verplichtingen niet is nagekomen door over bilaterale overeenkomsten betreffende het vervoer over de binnenwateren met de Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek, Roemenië en Polen te onderhandelen, deze overeenkomsten te ondertekenen, te ratificeren en in werking te doen treden ná het besluit van de Raad van 7 december 1992 betreffende de opening van onderhandelingen tussen de Gemeenschap en derde landen over de regels die van toepassing zijn op het personen- en goederenvervoer over de binnenwateren tussen de betrokken partijen;

2) het beroep voor het overige te verwerpen;

3) elke partij in haar eigen kosten te verwijzen."