JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

PHILIPPE LÉGER

25 päivänä marraskuuta 2004 [1]

1. Esillä olevassa kanteessa Euroopan yhteisöjen komissio vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Luxemburgin suurherttuakunta ei ole noudattanut EY 10 artiklan ja muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista edellytyksistä saada harjoittaa siellä sisäväylien henkilö- tai tavaraliikennettä 16 päivänä joulukuuta 1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3921/91 [2] sekä jäsenvaltioiden väliseen sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen sovellettavista yhteisistä säännöistä palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttamiseksi tällaisessa liikenteessä 8 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1356/96 [3] mukaisia velvoitteitaan.

2. Komissio moittii Luxemburgin suurherttuakuntaa siitä, että se on yksinään neuvotellut, tehnyt, ratifioinut ja saattanut voimaan jokiliikenteestä Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa tekemänsä kahdenväliset sopimukset ja kieltäytynyt luopumasta kyseisistä sopimuksista.

3. Luxemburgin hallitus riitauttaa väitetyn sopimusvelvoitteiden laiminlyönnin asiakysymyksen osalta, vaikka se onkin ilmaissut aikomuksensa luopua riidanalaisista kahdenvälisistä sopimuksista.

4. Katson nyt käsiteltävänä olevan asian jatkavan sisävesiliikenteen alalla yhteisöjen tuomioistuimen ns. open skies -sopimukseen [4] liittyvissä asioissa antamien tuomioiden sarjaa, joka koski usean jäsenvaltion lentoliikenteen alalla tekemiä kahdenvälisiä sopimuksia Amerikan yhdysvaltojen kanssa.

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

2 — EYVL L 373, s. 1.

3 — EYVL L 175, s. 7.

4 — Asia C-466/98, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9427); asia C-467/98, komissio v. Tanska, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9519); asia C-468/98, komissio v. Ruotsi, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9575); asia C-469/98, komissio v. Suomi, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9627); asia C-471/98, komissio v. Belgia, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9681); asia C-472/98, komissio v. Luxemburg, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9741); asia C-475/98, komissio v. Itävalta, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9797) ja asia C-476/98, komissio v. Saksa, tuomio 5.11.2002 (Kok. 2002, s. I-9855).

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

määrätään tältä osin, että "jäsenvaltiot toteuttavat sopimuksen tavoitteita yhteisellä liikennepolitiikalla".

A *Yhteisön oikeus*

1. EY 10 artikla

5. Kyseisen artiklan mukaan

"jäsenvaltiot toteuttavat kaikki yleis- ja erityistoimenpiteet, jotka ovat aiheellisia tästä sopimuksesta tai yhteisön toimielinten säädöksistä johtuvien velvoitteiden täyttämisen varmistamiseksi. Ne helpottavat yhteisön päämäärän toteuttamista.

Ne pidättyvät kaikista toimenpiteistä, jotka ovat omiaan vaarantamaan tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamista".

2. Sisävesiliikennettä koskevat yhteisön säännöt

6. EY:n perustamissopimuksen V osasto koskee kuljetusalaa. Sen EY 70 artiklassa

7. Yhteisen liikennepolitiikan täytäntöön panemiseksi EY 71 artiklan 1 kohdassa määrätään, että "neuvosto, 251 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan:

a) antaa yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainvälisen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta;

b) vahvistaa ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä;

c) toteuttaa toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi;

d) antaa muut aiheelliset säännökset".

8. EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 1 kohdassa todetaan, että "tämän osaston määräyksiä sovelletaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen".

9. Sisävesiliikennettä koskeva yhteisön politiikka muodostuu useista osista, joita ovat sisävesiliikenteen rakenteelliset parannukset, sisävesiväylien liikenteeseen myönnettävien kansallisten pätevyyskirjojen saamisen edellytysten yhdenmukaistaminen ja niiden vastavuoroinen tunnustaminen, muiden kuin jäsenvaltioon sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien jäsenvaltion sisävesiliikenteessä tarjoamat palvelut ja vesiväylillä tapahtuva jäsenvaltioiden välinen tavara- tai henkilöliikenne.

10. Kaksi viimeksi mainittua sisävesiliikennettä koskevan yhteisön politiikan osaa on pantu täytäntöön asetuksilla N:o 3921/91 ja N:o 1356/96.

11. Asetuksen N:o 3921/91 tavoitteena on poistaa sisävesiliikenteessä palvelujen tarjoajaa koskevat rajoitukset, joiden perusteena on tämän kansallisuus tai se, että tämä on sijoittautunut muualle kuin jäsenvaltioon, jossa liikennettä on määrä harjoittaa. Kyseisen asetuksen mukaan muille kuin jäsenvaltiosta oleville liikenteenharjoittajille on siis myönnettävä tasa-arvoisen kohtelun yleisen periaatteen mukaisesti lupa harjoittaa sisävesiväylillä kansallista tavara- tai henkilöliikennettä samoilla edellytyksillä, jotka kyseinen jäsenvaltio asettaa omille liikenteenharjoittajilleen.

12. Jokaisella tavara- tai henkilöliikenteen harjoittajalla on 1.1.1993 alkaen oikeus harjoittaa niin sanottua "kabotaasiliikennettä" eli harjoittaa tilapäisesti kansallista liikennettä toisen lukuun jäsenvaltiossa, johon hän ei ole sijoittautunut, tietyin liikenteenharjoittajaan ja hänen käyttämiinsä aluksiin liittyvin edellytyksin.

13. Liikenteenharjoittajaan liittyvien edellytysten osalta asetuksen N:o 3921/91 1 artiklasta seuraa, että kabotaasiliikennettä jäsenvaltiossa voi harjoittaa jokainen liikenteenharjoittaja, joka on sijoittautunut johonkin jäsenvaltioon tämän lainsäädännön mukaisesti ja jolla on tarvittaessa siellä annettu lupa harjoittaa kansainvälistä tavara- tai henkilöliikennettä sisävesiväylillä.

14. Siltä osin kuin kyse on edellytyksistä, jotka koskevat liikenteenharjoittajan jossakin jäsenvaltiossa harjoittamassa kabotaasiliiken-

teessä käyttämiä aluksia, 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että alusten omistajan tai omistajien on oltava joko luonnollisia henkilöitä, joiden kotipaikka on jossain jäsenvaltiossa ja jotka ovat jonkin jäsenvaltion kansalaisia tai oikeushenkilöitä, joiden kotipaikka on jossakin jäsenvaltiossa ja jotka kuuluvat suurimmalta osaltaan jäsenvaltioiden kansalaisille.

15. Lopuksi asetuksen N:o 3921/91 6 artiklassa tarkennetaan, että kyseiset säännökset "eivät vaikuta Reinin vesiliikenteestä tehtyyn tarkistettuun yleissopimukseen (Mannheimin yleissopimus) [5] perustuviin oikeuksiin".

16. Asetuksen N:o 1356/96 tavoitteena puolestaan on toteuttaa palvelujen vapaa tarjonta jäsenmaiden välisessä sisävesiväylillä tapahtuvassa tavara- tai henkilöliikenteessä. Tältä osin sen tarkoituksena on asetuksen N:o 3921/91 tavoin poistaa palvelujen tarjoajaa koskevat rajoitukset, joiden perusteena on tämän kansallisuus tai se, että hän on sijoittautunut muualle kuin siihen jäsenvaltioon, jossa liikennettä on määrä harjoittaa.

5 — Tällä 17.10.1868 Mannheimissa allekirjoitetulla yleissopimuksella määritellään Reinillä tapahtuvan vesiliikenteen vapautta ja laivurien ja laivastojen yhdenvertaista kohtelua koskevat periaatteet. Sopimuksen osapuolia ovat Belgian kuningaskunta, Saksan liittotasavalta, Ranskan tasavalta, Alankomaiden kuningaskunta, Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistynyt kuningaskunta ja Sveitsin konfederaatio.

17. Asetuksen N:o 1356/96 ensimmäisen perustelukappaleen mukaan "yhteisen liikennepolitiikan käyttöönottamiseen kuuluu muun muassa sisävesiväylien kansainvälisen tavara- ja matkustajaliikenteen markkinoille pääsyyn yhteisön alueella sovellettavien yhteisten sääntöjen vahvistaminen; — — nämä säännöt on vahvistettava siten, että ne edistävät kuljetusalan sisämarkkinoiden toteutumista".

18. Kyseisen asetuksen kolmannessa perustelukappaleessa mainitaan lisäksi asetuksen asiayhteys sekä perusteet sen antamiselle. Kyseisestä perustelukappaleesta käy ilmi, että uusien jäsenvaltioiden liittymisen jälkeen jäsenvaltioissa on erilaisia sisävesiväylien kansainvälisen liikenteen järjestelyjä, koska jäsenvaltioiden ja uusien jäsenvaltioiden välillä on tehty kahdenvälisiä sopimuksia, minkä vuoksi on tarpeen vahvistaa "yhteiset säännöt kuljetusalan sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan takaamiseksi ja erityisesti kilpailun vääristymisen ja näiden markkinoiden järjestelyhäiriöiden välttämiseksi".

19. Asetuksen N:o 1356/96 1 ja 2 artiklasta seuraa pääsisältöisesti, että kaikki sisävesiväylien tavara- tai henkilöliikennettä hoitavat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa jäsenmaiden välillä ja niiden kautta tapahtuvaa kuljetustoimintaa ilman kansalaisuudesta ja sijoittautumispaikasta aiheutuvaa syrjintää seuraavilla edellytyksillä: liikenteenharjoittaja

on sijoittautunut johonkin jäsenvaltioon kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, liikenteenharjoittaja on oikeutettu harjoittamaan kyseisessä jäsenvaltiossa kansainvälistä tavara- tai henkilöliikennettä sisävesiväylillä, liikenteenharjoittaja käyttää tällaisessa kuljetustoiminnassa jossakin jäsenvaltiossa rekisteröityjä sisävesialuksia tai hänellä on todistus sen kuulumisesta jonkin jäsenvaltion laivastoon ja lopuksi liikenteenharjoittaja täyttää asetuksen N:o 3921/91 2 artiklan [6] edellytykset.

20. Asetuksen N:o 1356/96 3 artiklassa säädetään, että säännökset "eivät vaikuta kolmansien maiden liikenteenharjoittajien olemassa oleviin, Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen (Mannheimin yleissopimus) ja Tonavan vesiliikenteestä tehdyn yleissopimuksen (Belgradin yleissopimus) [7] nojalla myönnettyihin oikeuksiin eivätkä yhteisön kansainvälisistä velvoitteista aiheutuviin oikeuksiin".

B *Luxemburgin suurherttuakunnan allekirjoittamat ja hyväksymät kahdenväliset sopimukset*

21. Luxemburgin suurherttuakunta on allekirjoittanut kolme sisävesiväylillä tapahtuvaan liikenteeseen liittyvää kahdenvälistä sopimusta seuraavien valtioiden kanssa:

— Tšekin ja Slovakian liittotasavalta, 30.12.1992; Luxemburgin suurherttuakunnan edustajainhuone on hyväksynyt tämän sopimuksen 10.4.1994, ja se on tullut voimaan 6.6.1994

— Romania, 10.11.1993; Luxemburgin suurherttuakunnan edustajainhuone on hyväksynyt tämän sopimuksen 6.1.1995, ja se on tullut voimaan 3.2.1995

— Puola, 9.3.1994; Luxemburgin suurherttuakunnan edustajainhuone on hyväksynyt tämän sopimuksen 24.7.1995, ja se on tullut voimaan 1.10.1995.

22. Kyseisissä kahdenvälisissä sopimuksissa määrätään sopimusosapuolten väliseen sisävesiväylillä tapahtuvaan tavara- ja matkustajaliikenteeseen sovellettavista säännöistä sekä säännöistä, jotka koskevat sopimuksen osapuolten omistamien alusten oikeutta käyttää toisen osapuolen sisävesiväyliä. Niissä määrätään myös, että yhden osapuolen toisen

6 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 14 kohta.

7 — Tämä Bulgarian, Unkarin, Romanian, Tšekkoslovakian, Ukrainan, Neuvostoliiton ja Jugoslavian Belgradissa 18.8.1948 allekirjoittama sopimus koskee Tonavalla sovellettavaa liikennöintijärjestelmää. Sen tavoitteena on erityisesti vapaan liikennöinnin varmistaminen Tonavalla.

osapuolen satamien ja näihin sopimuksiin nähden ulkopuolisen jäsenvaltion satamien välillä harjoittamalta liikenteeltä, johon sisältyy matkustajien ottamista alukseen ja/tai poistumista aluksesta sekä tavaroiden lastaus- ja/tai purkutoimia (liikenne kolmansien valtioiden kanssa), edellytetään toimivaltaisten viranomaisten ennalta antamaa lupaa.

24. Kyseiset neuvottelut perustuivat erityisesti tarpeeseen muodostaa tehokas Euroopan laajuinen sisävesiliikenneverkosto itälänsisuuntaisten liikenneverkostojen ruuhkaantumisen vähentämiseksi erityisesti Rein–Main–Tonava-kanavan avaamisen jälkeen vuonna 1992.

25. Ottaen huomioon erityisesti tietyissä Tonavan alueen valtioissa tuohon aikaan tapahtuneet poliittiset ja taloudelliset mullistukset neuvosto päätti 8.4.1994, että neuvotteluissa oli annettava etusija Unkarin, Puolan, Tšekin tasavallan ja Slovakian kanssa käytäville neuvotteluille.

C *Ehdotus monenväliseksi sopimukseksi Euroopan yhteisön ja kolmansien maiden välillä*

23. Yhteisön ulkosuhteissa kolmansien maiden kanssa neuvosto päätti 7.12.1992 pidetyssä istunnossaan antaa komissiolle valtuuden "toisaalta ETY:n ja toisaalta Puolan ja Tonavan yleissopimuksen sopimusvaltioiden (Unkari, Tšekkoslovakia, Romania, Bulgaria, entinen Neuvostoliitto, entinen Jugoslavia ja Itävalta) välisen sopimuksen neuvottelemiseksi". [8] Neuvottelujen yleisenä tavoitteena oli tehdä monenvälinen yhtenäinen sopimus yhteisön ja edellä mainittujen maiden välisessä jokiliikenteessä tapahtuvassa matkustaja- ja tavaraliikenteessä sovellettavista säännöistä.

26. Näiden neuvottelujen perusteella komissio esitti neuvostolle 13.12.1996 ehdotuksen neuvoston päätökseksi sopimuksen tekemisestä yhtäältä Euroopan yhteisön ja toisaalta Tšekin tasavallan, Puolan tasavallan ja Slovakian tasavallan välillä sisävesillä tapahtuvan tavara- ja henkilöliikenteen edellytyksistä. [9]

27. Neuvosto ei ole tähän päivään mennessä hyväksynyt kyseistä päätösehdotusta.

8 — Asiakirja 10828/92 Trans 178 Relex 72. Kun otetaan huomioon, että käsiteltävänä olevan kanteen tarkastelussa käytettävä viiteajanjakso on aikaisempi kuin 1.5.2004, jolloin osa kyseisistä maista liittyi Euroopan unionin jäseneksi, tässä tekstissä näistä maista käytetään nimitystä kolmannet maat.

9 — KOM(96) 634 lopullinen.

II Kanteen nostamista edeltävä menettely

28. Edellä mainitun 7.12.1992 päivätyn neuvoston päätöksen, jolla komissiolle annettiin toimivalta neuvotella monenvälinen sopimus jokiliikenteestä eräiden Keski- ja Itä-Euroopan kolmansien maiden kanssa, jälkeen komissio pyysi 24.4.1993 usealta jäsenvaltiolta, muun muassa Luxemburgilta, että "ne pidättäytyvät kaikista sellaisista aloitteista, jotka ovat omiaan vaarantamaan yhteisön tasolla aloitettuja neuvotteluja ja erityisesti että ne kieltäytyvät ratifioimasta [kahdenvälisiä] jo parafoituja tai allekirjoitettuja sopimuksia sekä aloittamasta uusia sisävesiliikennettä koskevia neuvotteluja Keski- ja Itä-Euroopan maiden kanssa".

29. Sen jälkeen, kun komissio oli lähettänyt uuden 12.4.1994 päivätyn kirjeen, johon Luxemburgin viranomaiset vastasivat 9.5.1994 päivätyllä kannanotolla, se aloitti EY:n perustamissopimuksen 169 artiklan (josta on tullut EY 226 artikla) mukaisesti kannetta edeltävän menettelyn 10.4.1995 päivätyllä virallisella huomautuksella. Komissio nimittäin katsoi, että jatkamalla kahdenvälisten sopimusten valmistelua Tšekin tasavallan ja Slovakian kanssa Luxemburgin suurherttuakunta toimi yhteisön oikeuden vastaisesti.

30. Komissio antoi 2.12.1998 päivätyllä kirjeellä Luxemburgin hallitukselle lisähuomautuksen, jolla se laajensi väitteitään koskemaan erityisesti kahdenvälisiä sopimuksia, jotka Luxemburgin suurherttuakunta oli tehnyt Romanian ja Puolan kanssa.

31. Komissio ei ollut tyytyväinen Luxemburgin hallituksen antamiin vastauksiin ja lähetti sille 28.2.2000 perustellun lausunnon. Luxemburgin hallitus vastasi tähän perusteltuun lausuntoon 17.5.2000 päivätyllä kirjeellä.

32. Tämä vastaus ei vakuuttanut komissiota, joka nosti EY 226 artiklan nojalla käsiteltävänä olevan kanteen yhteisöjen tuomioistuimeen 18.6.2003 jättämällään kannekirjelmällä.

III Kanne

33. Komissio esittää kanteensa tueksi kolme Luxemburgin suurherttuakuntaan kohdistettua väitettä.

34. Ensimmäinen väite koskee sitä, että kyseinen jäsenvaltio on loukannut yhteisön

yksinomaista ulkoista toimivaltaa ERTA-oikeuskäytännössä [10] tarkoitetulla tavalla.

35. Toinen väite koskee sitä, että Luxemburgin suurherttuakunta ei ole noudattanut EY 10 artiklan mukaisia velvoitteitaan.

36. Kolmannen väitteen mukaan Luxemburgin suurherttuakunnan Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa neuvottelemat kahdenväliset sopimukset ovat ristiriidassa asetuksen N:o 1356/96 kanssa.

A *Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitetun yhteisön yksinomaisen ulkoisen toimivallan loukkaamista*

1. Asianosaisten lausumat

37. Komissio moittii Luxemburgin suurherttuakuntaa siitä, että se on loukannut yhteisön yksinomaista toimivaltaa ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitetulla tavalla, kun se on neuvotellut, tehnyt, ratifioinut ja saattanut voimaan Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa tekemänsä kahdenväliset sopimukset. Komission mukaan nämä sopimukset nimittäin vaikuttavat yhteisön asetuksessa N:o 3921/91 antamiin yhteisiin sääntöihin, joilla vahvistetaan edellytykset, joiden perusteella muista kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa siellä sisävesiväylien matkustaja- tai tavaraliikennettä.

38. Komissio katsoo erityisesti, että kyseiset kahdenväliset sopimukset ja erityisesti niihin sisältyvät määräykset, jotka sallivat erityisluvan avulla kyseisten kolmansien maiden liikenteenharjoittajille pääsyn Luxemburgin kabotaasiliikenteeseen, vaikuttavat asetuksessa N:o 3921/91 annettuihin yhteisiin sääntöihin siltä osin kuin kyseisissä säännöissä harmonisoidaan kokonaan 1.1.1993 alkaen yhteisön jäsenvaltioissa tapahtuvaan kabotaasiliikenteeseen sovellettavat edellytykset. Varatessaan itselleen oikeuden myöntää yksipuolisesti yhteisön ulkopuolisille kolmansien maiden liikenteenharjoittajille pääsy vesiväylille Luxemburgin suurherttuakunta on komission mukaan loukannut yhteisön yksinomaista ulkopuolista toimivaltaa.

39. Viitatessaan edellä mainituissa open skies -asioissa annettuihin tuomioihin komissio katsoo, että asetuksessa N:o 3921/91 ei tarkoiteta ainoastaan yhteisön

10 — Asia 22/70, komissio v. neuvosto, ns. ERTA-tapaus, tuomio 31.3.1971 (Kok. 1971, s. 263, Kok. Ep. I, s. 553).

liikenteenharjoittajia, vaan myös kolmansien maiden liikenteenharjoittajia ja tämä on komission mukaan vahvistettu kyseisen asetuksen 6 artiklassa siltä osin kuin siinä tunnustetaan sveitsiläisille liikenteenharjoittajille oikeus saada harjoittaa kabotaasiliikennettä jäsenvaltioissa Mannheimin yleissopimuksen nojalla. [11]

40. Näihin lausumiin antamassaan vastauksessa Luxemburgin hallitus vetoaa aluksi siihen, että riidanalaisten kahdenvälisten sopimusten tekeminen on ollut perusteltua tarpeella välttää yhtäältä kaikenlainen omien kansallisten taloudellisten toimijoidensa ja muiden kolmansien maiden kanssa kahdenvälisiä sopimuksia tehneiden jäsenvaltioiden taloudellisten toimijoiden välinen syrjintä ja toisaalta oikeudellisesti sääntelemätön tilanne niin kauan kuin yhteisön sopimusta ei ole tehty.

41. Niin kauan kuin yhteisön monenvälistä sopimusta ei ole tehty, yhteisö ei voi kieltää jäsenvaltioitaan käyttämästä väliaikaisia kahdenvälisiä välineitä.

42. Luxemburgin hallitus toteaa myös, että muiden kuin Luxemburgissa asuvien liikenteenharjoittajien oikeus saada harjoittaa kabotaasiliikennettä Luxemburgissa edellyttää kahdenvälisten sopimusten 7 artiklan nojalla Luxemburgin liikenneministeriön antamaa lupaa, jollaista ei sitä paitsi ole koskaan myönnetty.

43. Luxemburgin hallitus väittää lisäksi, että asetus N:o 3921/91 koskee ainoastaan yhteisön jäsenmaita eikä kolmansia maita.

44. Lopuksi se väittää, että 1.5.2004 alkaen, jolloin Tšekin tasavalta, Puola ja Slovakia liittyivät Euroopan unionin jäseniksi, riidanalaiset sopimukset menettävät oikeudellisen merkityksensä.

2. Tuomioistuimen arviointi asiasta

45. Totean ennen muuta, että väite, jonka mukaan kahdenväliset sopimukset menettävät oikeudellisen merkityksensä asianomaisten osapuolten liittyessä Euroopan unionin jäseniksi 1.5.2004, ei missään tapauksessa vaikuta nyt käsiteltävänä olevan kanteen arviointiin. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan nimittäin "jäsenyysvelvoitteen laiminlyönnin olemassaoloa arvioitaessa on otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena, kuin se oli perustellussa lausunnossa

11 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 15 kohta.

asetetun määräajan päättyessä, ja ettei yhteisöjen tuomioistuin ota huomioon tämän jälkeen tapahtuneita muutoksia". [12] Käsiteltävänä olevassa asiassa määräaika päättyi 28.4.2000.

46. Komission esittämän ensimmäisen väitteen arviointia varten on syytä muistuttaa olosuhteista, jolloin yhteisö voi vedota edellä mainitussa ERTA-tapauksessa tarkoitettuun yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan.

47. On tunnettua, että kyseisessä tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin on määritellyt perusteet niin sanotulle teorialle yhteisön implisiittisestä ulkoisesta toimivallasta. Näin ollen yhteisöjen tuomioistuin on hyväksynyt sen, että perustamissopimuksessa nimenomaisesti määrätyn rajoitetun toimivallan periaate ei estänyt perustamissopimusjärjestelmästä syntyneen implisiittisen toimivallan olemassaoloa. Yhteisöjen tuomioistuin on määritellyt sen lisäksi, miten yhteisön nimenomainen tai implisiittinen ulkoinen toimivalta jaetaan, myös edellytykset yksinomaisen toimivallan antamiselle. Tarkastelen tässä ainoastaan viimeksi mainittua näkökohtaa, koska Luxemburgin hallitus ei ole riitauttanut yhteisön toimivallan ulkoista ulottuvuutta sisävesiliikenteessä.

12 — Ks. erityisesti asia C-133/94, komissio v. Belgia, tuomio 2.5.1996 (Kok. 1996, s. I-2323, 17 kohta).

48. Yhteisöjen tuomioistuimen mukaan "aina silloin kun yhteisö antaa perustamissopimuksessa määrätyn yhteisen politiikan toteuttamiseksi säännöksiä, joilla otetaan käyttöön yhteisiä sääntöjä, olivatpa ne missä muodossa tahansa, jäsenvaltioilla ei ole enää yksittäistä tai edes yhteistä oikeutta sopia kolmansien valtioiden kanssa näihin sääntöihin vaikuttavista velvoitteista". "Sitä mukaa kuin näitä yhteisiä sääntöjä otetaan käyttöön, yhteisö yksin voi ottaa vastuulleen ja panna täytäntöön sitoumukset, joista on sovittu kolmansien valtioiden suhteen ja jotka vaikuttavat yhteisön oikeusjärjestyksen soveltamisalaan kokonaisuudessaan." [13]

49. Näillä kahdella periaatelauselmalla yhteisöjen tuomioistuin korosti jo, että yhteisön yksinomainen ulkoinen toimivalta on pääsisältöisesti asteittainen, koska se riippuu kiinteästi alaa koskevan yhteisön sisäisen lainsäädännön kattavuuden tasosta. [14] Yhteisöjen tuomioistuin toi lisäksi esille sen, mikä sen myöhemmässä oikeuskäytännössä on vahvistettu yhteisön ulkoisen toimivallan yksinomaisen luonteen keskeiseksi perusteeksi, nimittäin jäsenmaiden kolmansien maiden kanssa sopimien kansainvälisten velvoitteiden vaikutus yhteisiin sääntöihin.

13 — Em. ERTA-tuomion 17 ja 18 kohta.

14 — Tästä syystä "yhteisön yksinomainen ulkoinen toimivalta ei sinänsä johdu yhteisön toimivallasta antaa sääntöjä sisäisellä tasolla". Lausunto 1/94, 15.11.1994 (Kok. 1994, s. I-5267, Kok. Ep. XVI, s. I-237, 77 kohta) (palvelukaupan yleissopimus (GATS) ja teollis- ja tekijänoikeuksien kauppaan liittyvistä näkökohdista tehty sopimus (TRIPS)).

50. Asiaan liittyvästä oikeuskäytännöstä, joka koostuu lähtökohtaisesti sarjasta yhteisöjen tuomioistuimen ETY:n perustamissopimuksen 228 artiklan (josta on tullut EY:n perustamissopimuksen 228 artikla, josta on muutettuna tullut EU 300 artikla) [15] nojalla antamista lausunnoista, on mahdollista tarkistaa vaikutusta koskevan perusteen sisältö. Näin ollen yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että vaikuttaminen ei tarkoita ristiriitaa, toisin sanoen kansainvälisten sopimusten määräykset voivat vaikuttaa yhteisön tasolla annettuihin sääntöihin, vaikka ne eivät olisi millään tavoin ristiriidassa kyseisten sääntöjen kanssa. Vaikuttaminen syntyy näin ollen siitä, että kyseessä oleva kansainvälinen sopimus "kuuluu alaan, jota jo suurelta osin kattavat yhteisön säännöt, joita on annettu asteittain — —". [16]

51. Yhteisöjen tuomioistuin on tehnyt näistä seikoista yhteenvedon edellä mainitussa open skies -tapauksessa antamissaan tuomioissa asianomaisia jäsenmaita ja Amerikan yhdysvaltoja sitovien kahdenvälisten sopimusten osalta. [17] Tässä yhteydessä yhteisöjen tuomioistuin on muistuttanut, millä edellytyksillä kansainväliset sitoumukset voivat vaikuttaa yhteisten sääntöjen ulottuvuuteen tai muuttaa sitä ja siis millä edellytyksillä yhteisö saavuttaa yksinomaisen ulkoisen toimivallan sen vuoksi, että se on käyttänyt sisäistä toimivaltaansa. Yhteisöjen tuomioistuimen mukaan "tilanne on tällainen silloin, kun kansainväliset sitoumukset kuuluvat yhteisten sääntöjen soveltamisalaan — — tai joka tapauksessa alaan, jota tällaiset säännöt jo suurelta osin kattavat". [18]

52. Yhteisöjen tuomioistuimen on tämän perusteella päätellyt, että "jos yhteisö on sisällyttänyt sisäisiin lainsäädäntötoimiinsa kolmansien maiden kansalaisten kohtelua koskevia lausekkeita tai on antanut toimielimilleen nimenomaisesti valtuuden neuvotella kolmansien maiden kanssa, sillä on yksinomainen ulkoinen toimivalta näiden toimien kattamalla alalla — —". [19]

53. Tuomioistuimen mukaan "tämä pätee myös sellaisen nimenomaisen lausekkeen puuttuessa, jolla toimielimet valtuutetaan neuvottelemaan kolmansien maiden kanssa, silloin, kun yhteisö on toteuttanut kattavan yhdenmukaistamisen tietyllä alalla, sillä se, että jäsenvaltioilla säilyisi oikeus neuvotella kolmansien maiden kanssa, voisi vaikuttaa näin annettuihin yhteisiin sääntöihin edellä mainitussa ERTA-tapauksessa tarkoitetulla tavalla — —". [20]

54. Näiden yhteisöjen tuomioistuimen yhteisön ulkoisen toimivallan yksinomai-

15 — Erityisesti seuraavat lausunnot: 1/75, 11.11.1975 (Kok. 1975, s. 1355, Kok. Ep. II, s. 521) (paikalliskustannusten standardia koskevasta järjestelystä); 1/76, 26.4.1977 (Kok. 1976, s. 741, Kok. Ep. III, s. 357) (Euroopan sisävesiliikenteen seisontarahasto); 2/91, 19.3.1993 (Kok. 1993, s. I-1061, Kok. Ep. XIV, s. I-71) (Kansainvälisen työjärjestön (ILO) yleissopimus nro 170); em. lausunto 1/94 ja 2/92, 24.3.1995 (Kok. 1995, s. I-521) (OECD:n neuvoston korjattu kolmas päätös kansallisesta kohtelusta).

16 — Ks. erityisesti em. lausunto 2/91, 25 kohta.

17 — Ks. alaviite 4.

18 — Ks. erityisesti em. asiassa komissio v. Tanska annetun tuomion 81 ja 82 kohta.

19 — Ks. edellä alaviite 18, tuomion 83 kohta.

20 — Ks. edellä alaviite 18, tuomion 84 kohta.

suutta koskevaan määritelmään liittyvien seikkojen perusteella minun on nyt määriteltävä, ovatko komission nyt käsiteltävänä olevan kanteen yhteydessä mainitsemat yhteiset säännöt eli asetuksesta N:o 3921/91 johtuvat säännöt sellaisia, joihin Luxemburgin suurherttuakunnan tekemät kansainväliset sitoumukset ovat omiaan vaikuttamaan.

55. Komission esittämistä perusteluista käy ilmi, että komissio johdattaa yhteisön yksinomaisen ulkoisen toimivallan seikasta, jonka mukaan, kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut, "yhteisö on sisällyttänyt sisäisiin lainsäädäntötoimiinsa kolmansien maiden kansalaisten kohtelua koskevia lausekkeita". [21]

56. Katson kuitenkin Luxemburgin hallituksen ehdottaman mukaisesti, että asetukseen N:o 3921/91 ei nimenomaisesti sisälly mitään lauseketta, jossa määriteltäisiin, miten kolmansien maiden liikenteenharjoittajia on kohdeltava.

57. On nimittäin syytä muistuttaa, että kyseisessä asetuksessa, jolla vahvistetaan edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa siellä sisäväylien henkilö- tai tavaraliikennettä, tarkoitetaan ainoastaan liikenteenharjoittajia, jotka ovat sijoittautuneet johonkin jäsenvaltioon ja jotka käyttävät aluksia, joiden omistaja tai omistajat ovat joko luonnollisia henkilöitä, joiden kotipaikka on jossain jäsenvaltiossa ja jotka ovat jonkin jäsenvaltion kansalaisia, tai oikeushenkilöitä, joiden kotipaikka on jossakin jäsenvaltiossa ja jotka kuuluvat suurimmalta osaltaan jäsenvaltioiden kansalaisille. [22]

58. Lisäksi on huomattava, että se seikka, että asetuksen N:o 3921/91 6 artiklassa säädetään, etteivät kyseiset säännökset "vaikuta Reinin vesiliikenteestä tehtyyn tarkistettuun yleissopimukseen (Mannheimin yleissopimus) perustuviin oikeuksiin", vahvistaa mielestäni näkökantaa, jonka mukaan yhteisön lainsäätäjä ei ole säätänyt kolmansien maiden liikenteenharjoittajien pääsystä yhteisön sisäisille sisävesimarkkinoille. Mielestäni kyseisellä artiklalla yhteisö ainoastaan toteaa Mannheimin sopimukseen perustuvat Sveitsin oikeudet. Päinvastaisen näkökannan tukeminen tarkoittaisi sitä paitsi, että yhteisön tasolla neuvoston aloitteesta käytävät neuvottelut, joiden tavoitteena on monenkeskinen erityisesti kolmansista maista olevien liikenteenharjoittajien tilannetta sääntelevä sopimus, muuttuisivat hyödyttömiksi.

59. Näin ollen yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön, sellaisena kuin tuomioistuin on sen viimeksi määritellyt open skies -tuomioissa, nojalla katson, että koska asetukseen N:o 3921/91 sisältyvät yhteiset

21 — Ks. edellä alaviite 18, tuomion 83 kohta.

22 — Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 13 ja 14 kohta.

säännöt koskevat ainoastaan yhteisön liikenteenharjoittajia, ne eivät ole luonteeltaan sellaisia, joihin kahdenväliset sopimukset, jotka koskevat sopimusten osapuolina olevien kolmansien maiden liikenteenharjoittajia, voisivat vaikuttaa.

60. Lisäksi ja yhteisöjen tuomioistuimen open skies -tuomioissa antaman määritelmän mukaisesti se seikka, että asetus, johon komissio vetoaa, ei säätele kolmansista maista olevien yhteisön sisällä toimivien liikenteenharjoittajien tilannetta, on luonteeltaan sellainen seikka, että se osoittaa kyseisellä asetuksella toteutetun yhtenäistämisen olevan puutteellinen. [23]

61. Näistä seikoista seuraa mielestäni, ettei yhteisö voi vedota yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan ERTA-oikeuskäytännössä tarkoitetulla tavalla, jonka mukaan Luxemburgin suurherttuakunnan kansainväliset velvoitteet, joihin se on sitoutunut tekemissään kahdenvälisissä sopimuksissa, jotka komissio on riitauttanut, vaikuttavat asetukseen N:o 3921/91 sisältyviin yhteisiin sääntöihin.

62. Näin ollen, jos komission väitettä tarkastellaan sellaisena kuin komissio on sen kannekirjelmässään perustellut, mielestäni Luxemburgin suurherttuakunnan neuvottelemat, tekemät, ratifioimat ja voimaan saattamat kahdenväliset sopimukset Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa eivät loukkaa yhteisön yksinomaista ulkoista toimivaltaa.

63. Tämän vuoksi ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin katsoo komission esittämän ensimmäisen kanneperusteen perusteettomaksi.

B *EY 10 artiklan rikkomista koskeva kanneperuste*

1. Asianosaisten lausumat

64. Tässä toisessa kanneperusteessaan komissio katsoo, että Luxemburgin suurherttuakunta ei ole noudattanut sille EY 10 artiklan nojalla asetettuja velvoitteita. Komission mukaan jatkaessaan neuvotteluja, allekirjoittaessaan, ratifioidessaan ja saattaessaan voimaan kyseiset kahdenväliset sopimukset sen jälkeen, kun neuvosto oli päättänyt antaa komissiolle 7.12.1992 valtuutuksen neuvotella sopimus yhteisön puolesta, Luxemburgin suurherttuakunta vaaransi neuvoston tekemän päätöksen toteutumisen. Näin ollen jonkin jäsenvaltion tekemät yksittäiset

23 — Ks. erityisesti em. asiassa komissio v. Tanska annetun tuomion 93 kohta.

aloitteet vaikeuttavat väistämättä komission yhteisön puolesta neuvotteleman sopimuksen ja neuvoston myöhemmin tekemän vastaavan sopimuksen toteutumista. Komission mukaan tämä myös heikentää yhteisön neuvotteluasemaa kolmansiin maihin nähden, koska yhteisö ja sen jäsenvaltiot esittäytyvät hajautetusti.

kevista kahdenvälisistä sopimuksistaan heti, kun monenkeskinen sopimus on tullut voimaan.

2. Asian arviointi

65. Tämän ratkaisuehdotuksen 40 ja 41 kohdassa esitettyjen väitteiden lisäksi Luxemburgin hallitus vetoaa siihen, että riidanalaiset kahdenväliset sopimukset on neuvoteltu ennen 7.12.1992, jolloin neuvosto valtuutti komission neuvottelemaan monenkeskisen sopimuksen yhtäältä yhteisön ja toisaalta Puolan ja Tonavan yleissopimuksen sopimusvaltioiden välillä.

68. Tarkennan ensiksi, että asiakirja-aineistosta käy ilmi, että vaikka kyseiset kahdenväliset sopimukset on todennäköisesti joiltakin osin neuvoteltu ennen 7.12.1992 tehtyä neuvoston päätöstä, jolla komissio valtuutettiin neuvottelemaan monenkeskinen sopimus, on totta, että ne on kaikki allekirjoitettu ja hyväksytty mainitun yhteisön päätöksen jälkeen. Lisäksi Romanian ja Puolan kanssa tehtyihin kahdenvälisiin sopimuksiin liittyviä neuvotteluja on todennäköisesti jatkettu neuvoston 7.12.1992 tekemän päätöksen jälkeen ja Romanian kanssa tehty sopimus on allekirjoitettu 10.11.1993 ja Puolan kanssa tehty sopimus 9.3.1994.

66. Luxemburgin hallitus katsoo lisäksi, että neuvoston 8.4.1994 päivätty päätös, jolla se kehotti komissiota kiinnittämään erityistä huomiota Unkarin, Puolan, Tšekin tasavallan ja Slovakian kanssa käytäviin neuvotteluihin, on todellisuudessa uusi neuvottelumandaatti, joka korvaa 7.12.1992 tehdyssä päätöksessä olevan neuvottelumandaatin.

69. Lisäksi katson, että mikään asiakirja-aineistossa ei tue Luxemburgin hallituksen väitettä, jonka mukaan neuvoston 8.4.1994 päivätty päätös, jolla se kehotti komissiota kiinnittämään erityistä huomiota Unkarin, Puolan, Tšekin tasavallan ja Slovakian kanssa käytäviin neuvotteluihin, olisi todellisuudessa uusi neuvottelumandaatti, joka korvasi 7.12.1992 päivätyn päätöksen mukaisen neuvottelumandaatin. Mielestäni on katsottava, että tässä vuonna 1994 tehdyssä päätöksessä ainoastaan tarkennetaan alkuperäisiä neu-

67. Lopuksi Luxemburgin hallitus toteaa, että se on ilmoittanut olevansa valmis luopumaan kaikista sisävesiliikennettä kos-

votteluohjeita sellaisina kuin ne olivat vuoden 1992 päätöksessä.

70. Näiden tarkennusten jälkeen katson komission tavoin, että moititulla menettelyllään Luxemburgin suurherttuakunta rikkoo lojaalin yhteistyön velvoitettaan sellaisena kuin se on EY 10 artiklassa.

71. Tällä artiklalla jäsenvaltioille nimittäin asetetaan erityisesti myötävaikutteinen velvollisuus helpottaa yhteisön päämäärän toteuttamista ja rajoittava velvollisuus "pidättäytyä kaikista toimenpiteistä, jotka ovat omiaan vaarantamaan tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen".

72. Katsonkin, että riippumatta siitä, onko yhteisön toimivalta luonteeltaan ulkoinen tai yksinomainen, jäsenvaltioilla on erityisiä velvollisuuksia toteuttaa toimenpiteitä ja pidättäytyä niistä silloin kun neuvosto on päättänyt aloittaa yhteisön toiminnan. [24]

24 — Ks. asia 804/79, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 5.5.1981 (Kok. 1981, s. 1045, Kok. Ep. VI, s. 81, 28 kohta). Tämä tuomio liittyy nimenomaisesti yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan meren luonnonvarojen säilyttämistoimenpiteiden alalla. Kuitenkin periaatetta, jonka mukaan EY 10 artiklassa asetetaan jäsenvaltioille erityisiä velvollisuuksia toteuttaa toimenpiteitä ja pidättäytyä niistä tilanteessa, jossa yhteisö on tehnyt päätöksen yhteisön yhteisen toiminnan aloittamisesta, on mielestäni sovellettava yleisesti.

73. Käsiteltävänä olevassa asiassa neuvoston 7.12.1992 päivätyn päätöksen, jolla komissiolle annettiin valtuus neuvotella yhteisön puolesta monenkeskinen sopimus, tehokas täytäntöönpano oli siis esteenä sellaiselle valtiolliselle menettelylle, jonka tarkoituksena oli kilpailevien samaa alaa koskevien kahdenvälisten sopimusten neuvotteleminen, allekirjoittaminen, ratifioiminen ja voimaan saattaminen.

74. Voidaan nimittäin ajatella, että tällaisten kahdenkeskisten sopimusten neuvotteleminen, allekirjoittaminen, ratifioiminen sekä voimaan saattaminen alalla, joka kuuluu komission saaman nimenomaisen neuvotteluvaltuutuksen kattamaan alaan, on voinut vaarantaa yhteisön tasolla neuvoteltavan monenkeskisen sopimuksen toteutumista. Lisään, että oikeudellisesti sääntelemätön tilanne jokiliikenteessä, minkä syntymisen Luxemburgin hallitus ilmoittaa halunneensa välttää, on todennäköisesti päinvastoin pahentunut yhteisön tasolla näiden kahdenkeskisten sopimusten lamaannuttavan vaikutuksen vuoksi.

75. Asiakirja-aineistosta käy lisäksi ilmi, ettei Luxemburgin hallitus ole mitenkään pyrkinyt yhteistyöhön komission kanssa eikä pyytänyt neuvoa komissiolta kahdenvälisiä sopimusehdotuksiaan koskevissa asioissa, vaan se on päinvastoin toiminut itsenäisesti ja samanaikaisesti komission yhteisön tasolla käymien neuvottelujen kanssa.

76. Tältä osin katson, että se seikka, että Luxemburgin hallitus on ilmoittanut olevansa valmis luopumaan kaikista sisävesiliikennettä koskevista kahdenvälisistä sopimuksistaan heti, kun monenkeskinen yhteisönlaajuinen sopimus on tullut voimaan, sekä se, että Luxemburgin hallitus on sisällyttänyt tämän mukaisia lausekkeita kahdenvälisiin sopimuksiinsa, ei ole sellainen seikka, joka osoittaisi, että EY 10 artiklaa on noudatettu.

77. Edellä esitetyt tosiseikat huomioon ottaen ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin katsoo perustelluksi komission kanneperusteen, jonka mukaan Luxemburgin suurherttuakunta on rikkonut EY 10 artiklaa.

C *Kanneperuste, jonka mukaan Luxemburgin suurherttuakunnan Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa neuvottelemat kahdenväliset sopimukset ovat ristiriidassa asetuksen N:o 1356/96 kanssa*

1. Asianosaisten lausumat

78. Komissio väittää, että Luxemburgin suurherttuakunnan Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa neuvottelemat kahdenväliset sopimukset ovat ristiriidassa jäsenvaltioiden väliseen sisävesiväylien tavara- tai matkustajaliikenteeseen sovellettavista yhteisistä säännöistä palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttamiseksi tällaisessa liikenteessä annetun asetuksen N:o 1356/96 kanssa.

79. Komissio katsoo tarkemmin, että asetuksen N:o 1356/96 antamisen jälkeen tehdyissä kahdenvälisissä sopimuksissa olevien sellaisten määräysten, joilla kolmansissa maissa rekisteröidyille aluksille annetaan mahdollisuus tuottaa palveluja Luxemburgin suurherttuakunnan ja yhteisön muiden jäsenmaiden välillä toimivaltaisen viranomaisen antaman erityisluvan avulla, voimassa pitäminen on ristiriidassa mainitun asetuksen kanssa. Tätä asetusta nimittäin sovelletaan jäsenvaltioiden väliseen ja niiden kautta tapahtuvaan tavara- tai henkilöliikenteeseen sisävesiväylillä (1 artikla) ja siinä vahvistetaan edellytykset, jotka sisävesiväylillä tapahtuvaa tavara- tai henkilöliikennettä harjoittavien liikenteenharjoittajien on täytettävä saadakseen harjoittaa jäsenmaiden välistä ja niiden kautta tapahtuvaa kuljetustoimintaa (2 artikla).

80. Komissio katsoo, että kahdenkeskisiin sopimuksiin sisältyvillä arvostelun kohteena olevilla määräyksillä Luxemburgin suurhert-

tuakunta muuttaa yksipuolisesti ja yhteisön valvonnan ulkopuolella niiden yhteisön oikeudessa määriteltyjen sääntöjen, jotka koskevat palvelujen tarjoamisen vapautta yhteisön sisäisessä sisävesiliikenteessä, luonnetta ja ulottuvuutta. Näin ollen se, että kyseinen jäsenvaltio on myöntänyt yksipuolisesti pääsyoikeuksia tai ainakin se, että se on pidättänyt itsellään oikeuden myöntää yksipuolisesti pääsyoikeuksia, yhteisön sisäisille reiteille muille kuin asetuksen N:o 1356/96 edellytykset täyttäville laivureille, on ristiriidassa kyseisessä asetuksessa käyttöön otetun järjestelmän kanssa. Komission mukaan on nimittäin selvää, että luvan saamiseen oikeutetut puolalaiset, romanialaiset, tšekkiläiset ja slovakialaiset laivurit ja liikennöitsijäyritykset, joilla on kahdenvälisten sopimusten nojalla mahdollisuus saada lupa harjoittaa kuljetustoimintaa Luxemburgin suurherttuakunnan ja yhteisön muiden jäsenvaltioiden välillä, eivät täyttäneet yhtäkään näistä asetuksessa olevista edellytyksistä käsiteltävänä olevan kanteen kohteena olevana ajanjaksona.

81. Luxemburgin hallitus vastaa, että kyseisen asetuksen sanamuodosta seuraa, että se koskee ainoastaan yhteisön liikenteenharjoittajia ja että kolmansien maiden liikenteenharjoittajat on suljettu pois tai ne kuuluvat muiden yhteisön säännösten soveltamisalaan.

2. Asian arviointi

82. Katson, että tämä komission viimeinen kanneperuste on perusteeton seuraavista syistä.

83. Aluksi on kiinnitettävä huomio asetuksen N:o 1356/96 pääasialliseen tavoitteeseen, joka on *palvelujen vapaan tarjonnan* toteuttaminen *jäsenmaiden välisessä* sisävesiväylillä tapahtuvassa tavara- tai henkilöliikenteessä. Näin ollen sen tarkoituksena on poistaa palvelujen tarjoajaa koskevat sellaiset *rajoitukset,* mukaan lukien kaikenlainen syrjintä, jonka perusteena on tämän kansallisuus tai se, että hän on sijoittautunut muualle kuin siihen jäsenvaltioon, jossa palvelua on määrä tarjota.

84. Kyseisen asetuksen 2 artiklan mukaan voidakseen hyötyä jäsenvaltioiden väliseen sisävesiliikenteeseen sovellettavasta palvelujen tarjoamisen vapaus -järjestelmästä on täytettävä useita edellytyksiä: liikenteenharjoittaja on sijoittautunut johonkin jäsenvaltioon kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, on oikeutettu kyseisessä jäsen-

valtiossa harjoittamaan kansainvälistä tavara- ja matkustajaliikennettä sisävesiväylillä, liikenteenharjoittaja käyttää tällaisessa kuljetustoiminnassa jossain jäsenvaltiossa rekisteröityjä sisävesialuksia tai hänellä on todistus alusten kuulumisesta jonkin jäsenvaltion laivastoon ja lopuksi liikenteenharjoittaja täyttää asetuksen N:o 3921/91 2 artiklan edellytykset. [25]

85. Tällaisen jäsenvaltioiden väliseen jokiliikenteeseen sovellettavan palvelujen tarjoamisen vapautta koskevan järjestelmän määritelmää ja sen rajaamista hyödyntämään johonkin näistä jäsenvaltioista sijoittautuneita liikenteenharjoittajia ei mielestäni ole ymmärrettävä ehdottomana kieltona kolmansissa maissa rekisteröidyille aluksille tarjota palveluja usean yhteisön jäsenvaltion välillä.

86. Mielestäni nimittäin jos asetusta N:o 1356/96 voidaan lukea, kuten komissio huomautuksissaan ehdottaa, siten, että siinä annetaan etusija yhteisön liikennöitsijöille yhteisön alueella tapahtuvassa jokiliikenteessä, tämä suosiminen näyttää koskevan ainoastaan hyötymistä palvelujen tarjoamisen *vapautta* koskevasta järjestelmästä, josta hyötyvät, kuten edellä on todettu, ainoastaan kiinteästi johonkin jäsenvaltioon sidoksissa olevat liikenteenharjoittajat. Mikään asetuksen sisällössä ei sen sijaan viittaa siihen, että asetuksen tavoitteena tai vaikutuksena on estää yleisesti sellaisia aluksia, jotka on rekisteröity Euroopan yhteisöön kuulumattomissa maissa, tarjoamasta palvelujaan usean Euroopan yhteisön jäsenvaltion välisessä liikenteessä.

87. Komissio ei muutenkaan väitä, että kahdenkeskisillä sopimuksilla olisi järjestetty palvelujen tarjoamisen vapautta koskeva järjestelmä Tšekin ja Slovakian liittotasavallassa, Romaniassa ja Puolassa rekisteröidyille aluksille. Komissio ottaa huomautuksissaan huomioon sen seikan, että kahdenvälisissä sopimuksissa määrätään ainoastaan näille kolmansissa maissa rekisteröidyille aluksille annettavasta *mahdollisuudesta* eikä oikeudesta tarjota palveluja useamman yhteisön jäsenvaltion välillä. Komissio nimittäin toteaa, että kyseinen mahdollisuus tarjota palveluja edellyttää toimivaltaisen viranomaisen myöntämää erityislupaa.

88. Käsiteltävänä olevan asian kohteena olevissa kahdenvälisissä sopimuksissa tšekkiläisille, slovakialaisille, romanialaisille ja puolalaisille liikenteenharjoittajille ei siis järjestetä vapautta tarjota palveluja Euroopan yhteisön

25 — Ks. tältä osin tämän ratkaisuehdotuksen 14 kohta.

jäsenvaltioiden välisessä jokiväylillä tapahtuvassa tavara- tai henkilöliikenteessä vaan otetaan ainoastaan käyttöön rajoittava järjestelmä, jossa kyseisten palvelujen tarjoaminen on mahdollista tarkasti määritellyissä ja luvanvaraisissa tapauksissa.

89. Näin ollen kahdenvälisten sopimusten tekstiä tarkasteltaessa voidaan todeta, että niiden 1 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaan "sanalla 'liikenne kolmansien valtioiden kanssa'[26] tarkoitetaan yhden osapuolen toisen osapuolen satamien ja kolmannen valtion satamien välillä harjoittamaa liikennettä, johon sisältyy matkustajien ottamista alukseen ja/tai poistumista aluksesta sekä tavaroiden lastaus- ja/tai purkutoimia". [27] Tällä alalla kahdenvälisten sopimusten 6 artiklassa määrätään pääasiallisesti, että liikenne kolmansien maiden kanssa edellyttää osapuolten toimivaltaisten viranomaisten antamaa lupaa ja/tai sitä voidaan harjoittaa ainoastaan sopimusten täytäntöönpanosta vastaavan sekakomitean määrittelemissä tapauksissa. Kyse ei siis ole palvelujen tarjoamisen *vapautta* koskevasta järjestelmästä.

90. Näin ollen ottaen huomioon yhteisön järjestelmän ja sisävesiliikenteessä tapahtuviin tavara- tai henkilöliikennepalveluihin liittyvien kahdenvälisten järjestelmien välillä oleva ero, katson, että kahdenvälisten sopimusten moitituilla määräyksillä Luxemburgin suurherttuakunta ei ole, toisin kuin komissio väittää, muuttanut niiden asetuksessa N:o 1356/96 määriteltyjen sääntöjen luonnetta ja ulottuvuutta, jotka koskevat palvelujen tarjoamisen vapautta yhteisön sisäisessä sisävesiliikenteessä.

91. Kaikkien edellä esitettyjen seikkojen perusteella katson, ettei komissio ole osoittanut kanneperusteen, joka koskee Luxemburgin suurherttuakunnan Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa neuvottelemien kahdenvälisten sopimusten ristiriitaisuutta asetuksen N:o 1356/96 kanssa, olevan perusteltu.

92. Koska ehdotan, että komission kanne hyväksytään ainoastaan osittain, kummankin asianosaisen on yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 3 kohdan mukaisesti vastattava omista oikeudenkäyntikuluistaan.

26 — Kyse on valtioista, jotka eivät ole tarkastelun kohteena olevien kahdenvälisten sopimusten osapuolia.

27 — Romanian kanssa solmitun kahdenvälisen sopimuksen osalta ks. 1 artiklan k kohta.

IV Ratkaisuehdotus

93. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin

1) toteaa, ettei Luxemburgin suurherttuakunta ole noudattanut EY 10 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se on neuvotellut, tehnyt, ratifioinut ja saattanut voimaan Tšekin ja Slovakian liittotasavallan, Romanian ja Puolan kanssa tekemänsä sisävesiliikennettä koskevat kahdenväliset sopimukset sen jälkeen, kun neuvosto oli 7.12.1992 tehnyt päätöksen neuvottelujen aloittamisesta yhteisön ja kolmansien maiden välillä jokiliikenteessä tapahtuvaan matkustaja- ja tavaraliikenteeseen sovellettavista säännöistä

2) hylkää kanteen muilta osin

3) määrää, että kumpikin asianosainen vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.