KOHTUJURISTI ETTEPANEK

PHILIPPE LÉGER

esitatud 25. novembril 2004 [1]

1. Käesoleva hagiga palub Euroopa Ühenduste Komisjon Euroopa Kohtul tuvastada, et Luksemburgi Suurhertsogiriik on rikkunud EÜ artiklist 10, samuti nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrusest (EMÜ) nr 3921/91, millega nähakse ette tingimused, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad vedada liikmesriigi siseveeteedel kaupu või reisijaid, [2] ja nõukogu 8. juuli 1996. aasta määrusest (EÜ) nr 1356/96 liikmesriikidevahelise kaupade ja reisijate siseveetranspordi suhtes kohaldatavate ühiste eeskirjade kohta selliste veoteenuste osutamise vabaduse kehtestamiseks [3] tulenevaid kohustusi.

2. Komisjon paneb Luksemburgi Suurhertsogiriigile eelkõige süüks seda, et ta pidas eraldi läbirääkimisi, sõlmis, ratifitseeris, jõustas ja keeldus denonsseerimast kahepoolseid siseveetranspordi lepinguid Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poolaga.

3. Luksemburgi valitsus vaidlustab talle süüks pandud kohustuste rikkumise sisuliselt, kuna ta oli üles näidanud kavatsust vaidlusalused kahepoolsed lepingud denonsseerida.

4. Ma näen, et käesolev kohtuasi on siseveetranspordi valdkonnas jätkuks otsustele, mis Euroopa Kohus tegi „avatud taeva" [4] kohtuasjades, mis puudutasid mitme liikmesriigi ja Ameerika Ühendriikide vahel sõlmitud kahepoolseid õhutranspordi lepinguid.

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — (EÜT L 373, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 345).

3 — (EÜT L 175, lk 7; ELT eriväljaanne 06/02, lk 295).

4 — 5. novembri 2002. aasta otsused kohtuasjades C-466/98: komisjon *v.* Ühendkuningriik (EKL 2002, lk I-9427); C-467/98: komisjon *v.* Taani (EKL 2002, lk I-9519); C-468/98: komisjon *v.* Rootsi (EKL 2002, lk I-9575); C-469/98: komisjon *v.* Soome (EKL 2002, lk I-9627); C-471/98: komisjon *v.* Belgia (EKL 2002, lk I-9681); C-472/98: komisjon *v.* Luksemburg (EKL 2002, lk I-9741); C-475/98: komisjon *v.* Austria (EKL 2002, lk I-9797) ja C-476/98: komisjon *v.* Saksamaa (EKL 2002, lk I-9855).

I. Õiguslik raamistik

A. *Ühenduse õigus*

1. EÜ artikkel 10

5. See artikkel sätestab:

„Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud üld- või erimeetmed, et tagada nende kohustuste täitmine, mis tulenevad käesolevast lepingust või ühenduse institutsioonide võetud meetmetest. Nad aitavad kaasa ühenduse eesmärkide saavutamisele.

Liikmesriigid hoiduvad kõigist meetmetest, mis võiksid kahjustada käesoleva lepingu eesmärkide saavutamist."

2. Siseveetranspordialased ühenduse õigusnormid

6. EÜ asutamislepingu V jaotis käsitleb transporti. Selle artikkel 70 sätestab, et selle lepingu eesmärke „taotlevad liikmesriigid ühist transpordipoliitikat rakendades".

7. Selle ühise poliitika elluviimiseks sätestab EÜ artikli 71 lõige 1, et „nõukogu, toimides vastavalt artiklis 251 sätestatud menetlusele ning pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomitee ning regioonide komiteega, kehtestab transpordi iseärasusi arvesse võttes artikli 71 rakendamiseks:

a) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes;

b) tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad;

c) meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks;

d) kõik muud asjakohased sätted."

8. EÜ artikli 80 lõige 1 täpsustab: „[k]äesoleva jaotise sätted kehtivad raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi suhtes".

9. Ühenduse siseveetranspordi poliitika kätkeb endas paljusid tahke, sealhulgas siseveetranspordi struktuurilist tõhustamist, siseveeteedel siseriiklike laevajuhitunnistuste saamise tingimuste ühtlustamist ja vastastikust tunnustamist, liikmesriigis mitteresidendist vedajate pakutavaid siseveetranspordi teenuseid ja liikmesriikidevahelist kauba- või reisijatevedu.

10. Need ühenduse siseveetranspordipoliitika kaks viimast tahku rakendati vastavalt määrustega nr 3921/91 ja nr 1356/96.

11. Määruse nr 3921/91 eesmärk on kõrvaldada siseveetranspordi teenuste pakkujatele kehtestatud piirangud, mis põhinevad nende kodakondsusel või tõsiasjal, et nad on asutatud muus liikmesriigis kui selles, kus teenust tahetakse osutada. Vastavalt võrdse kohtlemise üldpõhimõttele tuleb viidatud määruse alusel lubada mitteresidendist vedajatel teha siseriiklikke kauba- või reisijatevedusid siseveeteedel samadel tingimustel, mis asjaomane riik on kehtestanud oma vedajatele.

12. See alates 1. jaanuarist 1993 kehtiv igal siseveeteedel kaupu või reisijaid vedava ettevõtja õigus teostada ajutiselt selle liikmesriigi siseveeteedel, kus ta ei ole asutatud, teise isiku nimel siseriiklikku kauba- või reisijatetransporti, mida nimetatakse „kabotaažiks", allub vedajale ja tema poolt kasutatud laevadele kehtestatud tingimustele.

13. Vedajale kehtestatud tingimuste kohta tuleneb määruse nr 3921/91 artiklist 1, et kabotaaži võib liikmesriigis teostada iga vedaja, kes on asutatud mõnes liikmesriigis selle õigusaktide kohaselt ja kellele on vajaduse korral antud õigus teostada rahvusvahelist kaupade ja inimeste siseveetransporti.

14. Vedaja poolt liikmesriigis kabotaažiks kasutatavatele laevadele kehtestatud tingimuste kohta sätestab artikli 2 lõige 1, et need

peavad olema laevad, mille omanik või omanikud on kas füüsilised isikud, kelle alaline elukoht on liikmesriigis ja kes on liikmesriigi kodanikud, või juriidilised isikud, kelle registrijärgne tegutsemiskoht on liikmesriigis ja kes kuuluvad suuremas osas liikmesriikide kodanikele.

15. Lõpuks täpsustab määruse nr 3921/91 artikkel 6, et need sätted „ei mõjuta Reini laevaliikluse muudetud konventsioonist (Mannheimi konventsioonist)" [5] tulenevaid õigusi.

16. Mis puudutab määrust nr 1356/96, siis selle eesmärk on kehtestada liikmesriikidevahelise kaupade ja reisijate siseveetranspordi valdkonnas teenuste osutamise vabadus. Selleks näeb see määrus, nagu ka määrus nr 3921/91, ette teenuseosutajatele kehtestatud piirangute kaotamise, mis tulenevad nende kodakondsusest või sellest, et nende registrijärgne asukoht on muus liikmesriigis kui selles, kus teenust tahetakse osutada.

5 — See 17. oktoobril 1868. aastal Mannheimis sõlmitud konventsioon kehtestab Reini jõel vaba laevaliikluse ja laevaettevõtjate ja laevastike võrdse kohtlemise põhimõtted. Sellega on ühinenud Belgia Kuningriik, Saksamaa Liitvabariik, Prantsuse Vabariik, Madalmaade Kuningriik, Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik ja Šveitsi Konföderatsioon.

17. Määruse nr 1356/96 esimese põhjenduse kohaselt „ühise transpordipoliitika kehtestamine toob muu hulgas kaasa kaupade ja reisijate rahvusvahelise siseveetranspordi turulepääsu suhtes ühenduse territooriumil kohaldatavate ühiste eeskirjade kehtestamise; need eeskirjad peavad olema kehtestatud viisil, mis aitaks kaasa transpordialase siseturu väljakujundamisele".

18. Lisaks sätestab nimetatud määruse kolmas põhjendus määruse konteksti ja selle vastuvõtmise põhjused. Sellest tuleneb, et pärast uute liikmesriikide liitumist muutis erinevate kordade olemasolu, mis tulenesid liikmesriikide ja uute liitujariikide vahelistest kahepoolsetest lepingutest, vajalikuks näha ette „ühised eeskirjad, et tagada transpordialase siseturu nõuetekohane toimimine ning eriti vältida konkurentsi moonutamist ja häireid asjaomase turu korraldusel".

19. Määruse nr 1356/96 artiklitest 1 ja 2 tuleneb sisuliselt, et kõikidel kaupade või reisijate siseveetranspordiga tegelevatel veoettevõtjatel lubatakse teha liikmesriikidevahelisi siseveetranspordi ning liikmesriike läbiva siseveetransiidi vedusid ilma kodakondsusest ja registrisse kantud asukohast tulenevate piiranguteta, kui on täidetud järgmised tingimused: veoettevõtja on registrisse kantud mõnes liikmesriigis selle liik-

mesriigi seaduste kohaselt, ta omab kõnealuses liikmesriigis rahvusvahelise kaupade ja reisijate siseveetranspordi õigust, ta kasutab sellisteks vedudeks siseveelaevu, mis on registreeritud mõnes liikmesriigis või kui laeva ei ole registreeritud, on tal tunnistus mõne liikmesriigi laevastikku kuulumise kohta, ja lõpuks vastab veoettevõtja määruse (EMÜ) nr 3921/91 artiklis 2 sätestatud tingimustele.[6]

20. Lõpuks sätestab määruse nr 1356/96 artikkel 3, et selle määruse sätted „ei mõjuta kolmandate riikide veoettevõtjatele Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni (Mannheimi konventsioon) ja Doonau laevasõidukonventsiooni (Belgradi konventsioon)[7] alusel antud õigusi ega Euroopa Ühenduse rahvusvahelistest kohustustest tulenevaid õigusi."

B. *Luksemburgi Suurhertsogiriigi sõlmitud ja kinnitatud kahepoolsed lepingud*

21. Luksemburgi Suurhertsogiriik sõlmis kolm kahepoolset siseveetranspordi lepingut, vastavalt:

— Tšehhoslovakkia Vabariigiga 30. detsembril 1992; selle lepingu kinnitas Luksemburgi Suurhertsogiriigi saadikutekoda 10. aprillil 1994 ja see jõustus 6. juunil 1994;

— Rumeeniaga 10. novembril 1993; selle lepingu kinnitas Luksemburgi Suurhertsogiriigi saadikutekoda 6. jaanuaril 1995 ja see jõustus 3. veebruaril 1995;

— Poolaga 9. märtsil 1994; selle lepingu kinnitas Luksemburgi Suurhertsogiriigi saadikutekoda 24. juulil 1995 ja see jõustus 1. oktoobril 1995.

22. Nendes kahepoolsetes lepingutes kehtestatakse lepingupoolte vahelised reisijate ja kaupade siseveetranspordi eeskirjad ning eeskirjad, mis käsitlevad lepingupoolte laevatatavate teede vastastikust kasutamist teiste poolte laevade poolt. Nendes nähakse samuti ette, et ühe poole laevaliiklus teise poole sadamate ja nende lepingute kolman-

6 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 14.

7 — Selle Doonau jõe laevaliikluse korda käsitleva konventsiooni sõlmisid 18. augustil 1948 Belgradis Bulgaaria, Ungari, Rumeenia, Tšehhoslovakkia, Ukraina, Nõukogude Liit ja Jugoslaavia. Selle eesmärk on eelkõige tagada vaba laevaliiklus Doonau jõel.

date poolte sadamate vahel, mille puhul toimub reisijate pardalevõtmine ja/või maabumine ning kaupade peale- ja/või mahalaadimine (liiklus kolmandate riikidega), toimub pädevate ametiasutuste eelnevalt väljastatud loa alusel.

24. Need läbirääkimised olid eelkõige ajendatud vajadusest luua tõhus üleeuroopaline siseveetranspordivõrk, et vähendada idalääne transpordivõrkude ummistumist, eelkõige pärast Reini-Maini-Doonau kanali avamist 1992. aastal.

C. Euroopa Ühenduse ja paljude kolmandate riikide vahelise mitmepoolse lepingu eelnõu

25. Tol ajal mõnes Doonau piirkonna riigis aset leidnud poliitilisi ja majanduslikke vapustusi silmas pidades otsustas nõukogu 8. aprillil 1994, et prioriteediks on läbirääkimiste pidamine Ungari, Poola, Tšehhi Vabariigi ja Slovakkiaga.

23. Nõukogu andis ühenduse välissuhete tasandil kolmandate riikidega oma 7. detsembri 1992. aasta istungi otsusega komisjonile loa „pidada läbirääkimisi mitmepoolse lepingu sõlmimiseks, mis käsitleb reisijate ja kaupade jõetranspordile kohaldatavaid eeskirju, ühelt poolt Euroopa Majandusühenduse ning teiselt poolt Poola ja Doonau konventsiooni osalisriikide (Ungari, Tšehhoslovakkia, Rumeenia, Bulgaaria, endise NSV Liidu, endise Jugoslaavia ja Austria) vahel". [8] Läbirääkimiste üldeesmärk oli sõlmida ühenduse ja eespool viidatud riikide vahel üks mitmepoolne leping pooltevahelise reisijate ja kaupade siseveetranspordi eeskirjade kohta.

26. Nende läbirääkimiste tulemusel tegi komisjon 13. detsembril 1996 nõukogule ettepaneku võtta vastu otsus lepingu sõlmimiseks, mis reguleerib reisijate ja kaupade siseveetranspordi tingimusi ühelt poolt Euroopa Majandusühenduse ning teiselt poolt Tšehhi Vabariigi, Poola Vabariigi ja Slovaki Vabariigi vahel. [9]

27. Nõukogu ei ole seda otsuse ettepanekut tänaseni heaks kiitnud.

8 — Dok 10828/92 Trans 178 Relex 72. Arvestades, et käesoleva hagi hindamise võrdlusperiood on kuni 1. maini 2004, mil mõned nendest riikidest ühinesid Euroopa Liiduga, nimetatakse neid käesolevas arutluskäigus „kolmandateks riikideks".

9 — KOM(96) 634 lõplik.

II. Kohtueelne menetlus

28. Pärast nõukogu eespool viidatud 7. detsembri 1992. aasta otsust, millega komisjonil lubati Kesk- ja Ida-Euroopa teatud kolmandate riikidega läbirääkimisi pidada mitmepoolse siseveetranspordi lepingu asjus, palus komisjon 24. aprilli 1993. aasta kirjas mitmel liikmesriigil, nende hulgas Luksemburgi Suurhertsogiriigil, „hoiduda algatustest, mis võiksid kahjustada ühenduse tasandil alustatud läbirääkimiste kulgu ja eelkõige keelduda juba parafeeritud või alla kirjutatud [kahepoolsete] lepingute ratifitseerimisest ning uute läbirääkimiste alustamisest Kesk- ja Ida-Euroopa riikidega siseveetranspordi küsimuses".

29. Olles saatnud 12. aprillil 1994 uue kirja, millele Luksemburgi ametiasutused vastasid 9. mail 1994 seisukohavõtuga, algatas komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 169 (nüüd EÜ artikkel 226) 10. aprilli 1995. aasta märgukirjaga kohtueelse menetluse. Ta leidis nimelt, et Luksemburgi Suurhertsogiriik rikkus Tšehhi Vabariigi ja Slovakkiaga kahepoolsete lepingute sõlmimise toiminguid jätkates ühenduse õigust.

30. Komisjon saatis 2. detsembri 1998. aasta kirjaga Luksemburgi valitsusele täiendava märgukirja, millega ta laiendas nimelt oma etteheiteid kahepoolsete lepingute suhtes, mille Luksemburgi Suurhertsogiriik sõlmis Rumeenia ja Poolaga.

31. Nimetatud valitsuse antud vastustega rahule jäämata saatis komisjon talle 28. veebruaril 2000 põhjendatud arvamuse. Luksemburgi valitsus vastas sellele põhjendatud arvamusele 17. mai 2000. aasta kirjaga.

32. See vastus ei veennud komisjoni, kes esitas EÜ artikli 226 alusel Euroopa Kohtu kantseleisse 18. juunil 2003 esitatud hagiavaldusega käesoleva hagi.

III. Hagi

33. Komisjon esitab oma hagi toetuseks Luksemburgi Suurhertsogiriigi vastu kolm väidet.

34. Esimene väide puudutab ühenduse ainuvälispädevuse rikkumist selle liikmes-

riigi poolt AETR kohtupraktika tähenduses.[10]

35. Teine väide seondub sellega, et Luksemburgi Suurhertsogiriik ei täitnud EÜ artiklist 10 tulenevaid kohustusi.

36. Kolmas väide puudutab ühelt poolt Luksemburgi Suurhertsogiriigi ja teiselt poolt Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poola vahel sõlmitud kahepoolsete lepingute vastuolulisust määrusega nr 1356/96.

A. *Esimene etteheide, mis seondub ühenduse ainuvälispädevuse rikkumisega AETR kohtupraktika tähenduses*

1. Poolte argumendid

37. Komisjon heidab Luksemburgi Suurhertsogiriigile ette, et kuna viimane pidas läbirääkimisi, sõlmis, ratifitseeris ja jõustas vaidlustatud kahepoolsed lepingud Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poolaga, siis on ta rikkunud ühenduse ainuvälispädevust eespool viidatud AETR kohtuotsuse tähenduses. Tema meelest puudutaksid need lepingud ühenduse poolt määruses nr 3921/91, millega nähakse ette tingimused, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad vedada liikmesriigi siseveeteedel kaupu või reisijaid, vastu võetud ühiseid eeskirju.

38. Komisjon leiab eelkõige, et kõnesolevad kahepoolsed lepingud ja eelkõige nende sätted, mis võimaldavad asjaomaste kolmandate riikide vedajatel Luksemburgis eriloa alusel tegeleda kabotaažiga, puudutavad määruses nr 3921/91 sisalduvaid ühenduse õigusnorme niivõrd, kuivõrd kabotaažiloa andmise tingimused on ühenduse liikmesriikides alates 1. jaanuarist 1993 nende normidega täielikult ühtlustatud. Ühtlasi, kuna Luksemburgi Suurhertsogiriik jättis seega endale õiguse anda kolmandate riikide vedajatele lubasid ühepoolselt väljaspool ühenduse raamistikku, siis on ta rikkunud ühenduse ainuvälispädevust.

39. Eespool nimetatud „avatud taeva" kohtuasjades tehtud Euroopa Kohtu otsustele viidates leiab komisjon, et määrus nr 3921/91 viitab mitte ainult ühenduse vedajatele, vaid ka kolmandate riikide vedajatele, kuna selle

10 — 31. märtsi 1971. aasta otsus kohtuasjas 22/70: komisjon v. nõukogu, nn AETR kohtuasi (EKL 1971, lk 263).

artikkel 6 tunnustab Mannheimi konventsiooni [11] alusel Šveitsi vedajate õigusi kabotaažile liikmesriikides.

40. Luksemburgi valitsus väitis nendele argumentidele vastuseks, et vaidlustatud kahepoolsete lepingute sõlmimine oli vajalik kahel põhjusel: ühelt poolt, vältimaks diskrimineerimist siseriiklike ja teiste kolmandate riikidega kahepoolseid lepinguid sõlminud liikmesriikide ettevõtjate vahel, ning teiselt poolt oli see vajalik väljapääsuks õigusliku lünga olukorrast võimaliku ühenduse lepingu sõlmimiseni.

41. Mitmepoolse lepingu sõlmimise ootel ei ole ühendusel õigust keelata liikmesriikidel ajutiste kahepoolsete meetmete kasutamist.

42. Luksemburgi valitsus osutab ühtlasi, et mitteresidentidest vedajatel on vastavalt kahepoolsete lepingute artiklile 7 õigus Luksemburgis kabotaažiga tegeleda Luksemburgi transpordiministeeriumi loa alusel ning sellist luba ei ole kunagi välja antud.

43. Lisaks väidab ta, et määrus nr 3921/91 puudutab ainult ühenduse liikmesriike ja mitte kolmandaid riike.

44. Lõpuks väidab ta, et vaidlustatud lepingud kaotaksid kogu oma juriidilise jõu 1. mail 2004, st Tšehhi Vabariigi, Poola Vabariigi ja Slovaki Vabariigi Euroopa Liiduga ühinemise kuupäeval.

2. Hinnang

45. Ma märgin kõigepealt, et argument kahepoolsete lepingute juriidilise jõu kaotamise kohta seoses asjaomaste poolte ühinemisega Euroopa Liiduga 1. mail 2004 ei mõjuta mingil juhul antud hagi hindamist. Nimelt johtub väljakujunenud kohtupraktikast, et „liikmesriigi kohustuste rikkumise esinemist tuleb hinnata põhjendatud arva-

11 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 15.

muses määratud tähtaja lõppemisel esineva olukorra alusel ning Euroopa Kohus ei saa arvestada hiljem toimunud muutusi." [12] Ent antud juhul oli tähtaeg 28. aprill 2000.

46. Komisjoni esimese väite hindamiseks tuleks meenutada tingimusi, mille alusel ühendus võib tugineda ainuvälispädevusele eespool viidatud AETR kohtuotsuse tähenduses.

47. Teadaolevalt andis Euroopa Kohus selles kohtuotsuses alused selle kohta, mida kokkuleppeliselt nimetatakse „ühenduse kaudsete välispädevuste teooriaks". Nii soostus kohus, et asutamislepingus sõnaselgelt ette nähtud pädevuste omistamise põhimõte ei välista asutamislepingu süsteemist tekkivaid kaudseid pädevusi. Kuid väljaspool — sõnaselget või kaudset — ühenduse välispädevuste omistamist on Euroopa Kohus määratlenud selliste pädevuste kohta ka ainupädevuse tingimused. Ja ainult seda viimast aspekti ma siin uuringi, kuivõrd Luksemburgi valitsus ei vaidlusta ühenduse pädevuse välist mõõdet siseveetranspordi valdkonnas.

48. Euroopa Kohtu sõnul ei ole „kõikidel juhtudel, kui ühendus on mis tahes vormis vastu võtnud asutamislepinguga ette nähtud ühise poliitika elluviimise aluseks olevad ühised õigusnormid, liikmesriikidel enam õigust individuaalselt ega kollektiivselt tegutseda nendes õigusnormides sätestatud kohustuste osas kolmandate riikidega kokkulepete sõlmimiseks". „Järk-järgult vastavalt ühenduse õigusnormide kehtestamisele on kogu ühenduse õiguskorraga hõlmatud valdkonnas ainult ühendus pädev vastutama ja ellu viima kolmandate riikide suhtes kokku lepitud kohustusi." [13]

49. Nende kahe põhimõttelise põhjendusega märkis Euroopa Kohus juba, et ühenduse ainuvälispädevuse omandamine on olemuselt järkjärguline, kuivõrd see sõltub vahetult sellest, mil määral on antud valdkond ühendusesiseste asjakohaste õigusnormidega reguleeritud. [14] Peale selle tõi Euroopa Kohus esile selle, mida tema hilisem kohtupraktika kinnitas kui ühenduse ainuvälispädevuste keskset kriteeriumi, nimelt kriteeriumi liikmesriikide poolt kolmandate riikidega kokku lepitud rahvusvaheliste kohustuste riivest ühistele eeskirjadele.

12 — Vt eelkõige 2. mai 1996. aasta otsus kohtuasjas C-133/94: komisjon *v.* Belgia (EKL 1996, lk I-2323, punkt 17).

13 — Vastavalt eespool nimetatud kohtuotsuse AETR punktid 17 ja 18.

14 — Sellepärast „ei johtu ühenduse ainuvälispädevus iseenesest tema pädevusest kehtestada ühendusesiseseid õigusnorme", 15. novembri 1994. aasta arvamus 1/94 (EKL 1994, lk I-5267, punkt 77) (lepingud GATS ja TRIPs).

50. Sellele järgnev kohtupraktika, mille moodustab peamiselt rida Euroopa Kohtu arvamusi EMP asutamislepingu artikli 228 põhjal (hiljem EÜ asutamislepingu artikkel 228, mis on omakorda muudetuna EÜ artikkel 300),[15] võimaldas täpsustada, mida see riive kriteerium hõlmab. Nii märkis Euroopa Kohus, et riive ei tähenda vastuolu, see tähendab, et rahvusvaheliste lepingute sätted võivad ühenduse tasandil kehtestatud ühiseid eeskirju vägagi riivata isegi juhul, kui need ei ole omavahel sugugi vastuolus. Riive tekib siis asjaolust, et rahvusvaheline leping kuulub „valdkonda, mis on juba suures osas hõlmatud järk-järgult vastu võetud ühenduse õigusnormidega [...]".[16]

51. Euroopa Kohus sünteesis neid elemente eespool viidatud „avatud taeva" kohtuotsustes kahepoolsete lepingute suhtes, mille kõnesolevad liikmesriigid on sõlminud Ameerika Ühendriikidega.[17] Nii oli ta sunnitud meenutama, mis tingimustel võivad rahvusvahelised kohustused ühenduse eeskirjade ulatust riivata või muuta ja, sellest lähtudes, millistel tingimustel ühendus omandab oma sisepädevuse rakendamisel ainuvälispädevuse. Euroopa Kohtu käsituses on „sellise juhtumiga tegemist, kui rahvusvahelised kohustused kuuluvad ühenduse õigusnormide kohaldamisalasse [...] või vähemalt valdkonda, mis suures osas on juba selliste õigusnormidega kaetud"[18].

52. Euroopa Kohus järeldas sellest, et „kui ühendus on lülitanud oma sisemistesse õigusaktidesse tingimused, mis käsitlevad kolmandate riikide õigussubjektide kohtlemist, või andnud sõnaselgelt oma institutsioonidele pädevuse kolmandate riikidega läbirääkimiste pidamiseks, omandab ta ainuvälispädevuse nende õigusaktidega kaetud ulatuses [...]"[19].

53. Ja tema sõnul „[t]oimub sama isegi institutsioone kolmandate riikidega läbirääkimiste pidamiseks sõnaselgelt volitava normi puudumisel, kui ühendus on teatud valdkonnas läbi viinud täieliku ühtlustamise, sest kui liikmesriigid säilitaksid õiguse kolmandate riikidega läbirääkimiste pidamiseks, võiks see eespool viidatud AETR kohtuotsuse tähenduses riivata ühenduses vastu võetud õigusnorme [...]"[20].

54. Nende asjaolude põhjal, mis seonduvad Euroopa Kohtu määratlusega ühenduse

15 — Viitan nimelt järgmistele arvamustele: 11. novembri 1975. aasta arvamus 1/75 (EKL 1975, lk I-1355) (kohalike kulude alase õigusnormi kokkulepe); 26. aprilli 1977. aasta arvamus 1/76 (EKL 1977, lk I-741) (Euroopa siseveelaevade seiskamisfond); 19. märtsi 1993. aasta arvamus 2/91 (EKL 1993, lk I-1061) (Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni konventsioon nr 170); eespool nimetatud arvamus 1/94 ja 24. märtsi 1995. aasta arvamus 2/92 (EKL 1995, lk I-521) (OECD nõukogu kolmas muudetud otsus siseriikliku kohtlemise kohta).

16 — Vt eelkõige eespool viidatud arvamus 2/91, punkt 25.

17 — Vt eespool 4. joonelaune märkus.

18 — Vt eelkõige eespool nimetatud kohtuotsus komisjon *v.* Taani, punktid 81 ja 82.

19 — *Ibidem*, punkt 83.

20 — *Ibidem*, punkt 84.

ainuvälispädevuse välistavast olemusest, tuleb mul nüüd kindlaks teha, kas Luksemburgi Suurhertsogiriigi võetud rahvusvahelised kohustused võivad riivata komisjoni poolt käesoleva hagi raames nimetatud ühiseid eeskirju, nimelt määrusest nr 3921/91 tulenevaid eeskirju.

55. Komisjoni arutluskäigust ja argumentidest tuleneb, et tema jaoks johtub ühenduse ainuvälispädevus sellest, nagu Euroopa Kohus on otsustanud, „kui ühendus on lülitanud oma sisemistesse õigusaktidesse tingimused, mis käsitlevad kolmandate riikide õigussubjektide kohtlemist" [21].

56. Ma leian aga, nagu soovitab ka Luksemburgi valitsus, et määrus nr 3921/91 ei sisalda täpselt ühtegi sätet, mis määratleks kolmandate riikide vedajate kohtlemise.

57. Tuleb meenutada, et see määrus, millega nähakse ette tingimused, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad vedada liikmesriigi siseveeteedel kaupu või reisijaid, käsitleb ainult liikmesriigis asutatud vedajaid, kes kasutavad laevu, mille omanik või omanikud on füüsilised isikud, kelle alaline elukoht on mõnes liikmesriigis, ja kes on liikmesriigi kodanikud, või juriidilised isikud, mille registrijärgne tegutsemiskoht on mõnes liikmesriigis, ja mis kuuluvad suuremas osas liikmesriikide kodanikele. [22]

58. Ma märgin ühtlasi, et asjaolu, et määruse nr 3921/91 artikkel 6 sätestab, et selle määruse sätted „ei mõjuta Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni (Mannheimi konventsioon) alusel antud õigusi", kinnitab minu meelest seisukohta, mille kohaselt ühenduse seadusandja ei ole reguleerinud kolmandate riikide vedajate juurdepääsu ühendusesisesele siseveetranspordi turule. Minu meelest märgib ühendus selle artikliga ära üksnes õigused, mille Mannheimi konventsioon annab Šveitsile. Vastupidisele seisukohale asumine tähendaks pealegi, et tunnistatakse tühiseks nõukogu algatusel ühenduse tasandil peetavad läbirääkimised mitmepoolse lepingu sõlmimiseks, mis on mõeldud eelkõige asjassepuutuvate kolmandate riikide vedajate olukorra reguleerimiseks.

59. Seega leian ma Euroopa Kohtu otsuste põhjal, nagu on viimati täpsustatud „avatud taeva" kohtuotsustes, et kahepoolsed lepingud, mis käsitlevad nende lepingutega ühinenud kolmandate riikide vedajaid, ei riiva

21 — *Ibidem*, punkt 83.

22 — Vt käesoleva ettepaneku punktid 13 ja 14.

määruses nr 3921/91 esitatud ühiseid eeskirju, kuivõrd need puudutavad ainult ühenduse vedajaid.

60. Lisaks ja vastavalt Euroopa Kohtu täpsustustele „avatud taeva" kohtuotsustes, näitab juba fakt, et määrus, millele komisjon tugineb, ei reguleeri ühenduse piires tegutsevate kolmandates riikides asutatud vedajate olukorda, et selle määrusega läbi viidud ühtlustamine ei ole täielik. [23]

61. Minu arvates tuleneb nendest asjaoludest, et ühendus ei saa tugineda ainuvälispädevusele AETR kohtupraktika tähenduses, lähtudes sellest, et määruses nr 3921/91 esitatud ühiseid eeskirju riivavad rahvusvahelised kohustused, mille Luksemburgi Suurhertsogiriik võttis komisjoni vaidlustatud kahepoolsetes lepingutes.

62. Nendel tingimustel ja komisjoni hagiavalduses põhjendatud väidet silmas pidades olen ma arvamusel, et kahepoolsete lepingute läbirääkimised, sõlmimine, ratifitseerimine ja jõustamine ühelt poolt Luksemburgi Suurhertsogiriigi ja teiselt poolt Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poola vahel ei kujuta endast ühenduse ainuvälispädevuse rikkumist.

63. Sellepärast teen ma Euroopa Kohtule ettepaneku tunnistada komisjoni esimene väide põhjendamatuks.

B. *Väide seoses EÜ artikli 10 rikkumisega*

1. Poolte argumendid

64. Teises väites leiab komisjon, et Luksemburgi Suurhertsogiriik ei täitnud EÜ artiklist 10 tulenevaid kohustusi. Tema väitel nimelt takistas Luksemburgi Suurhertsogiriik, kui ta jätkas kõnesolevate kahepoolsete lepingute läbirääkimisi, sõlmimist, ratifitseerimist ja jõustamist pärast seda, kui nõukogu otsustas 7. detsembril 1992 komisjonil lubada pidada ühenduse nimel läbirääkimisi lepingu asjus, selle nõukogu otsuse rakendamist. Nii muutub komisjoni läbirääkimiste pidamine ühenduse nimel lepingu sõlmimi-

23 — Vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus komisjon *v.* Taani, punkt 93.

seks, samuti selle hilisem sõlmimine nõukogu poolt paratamatult keeruliseks liikmesriigi individuaalsete algatustega sekkumise tõttu. Lisaks nõrgeneb ühenduse positsioon läbirääkimistel kolmandate riikidega, kui ühendus ja liikmesriigid tegutsevad eraldi.

lepingud kohe pärast mitmepoolse lepingu jõustumist.

2. Hinnang

65. Lisaks käesoleva ettepaneku punktides 40 ja 41 juba esitatud argumentidele väidab Luksemburgi valitsus, et läbirääkimisi vaidlustatud kahepoolsete lepingute üle peeti enne 7. detsembrit 1992, st enne seda kuupäeva, mil nõukogu volitas komisjoni pidama läbirääkimisi mitmepoolse lepingu sõlmimiseks ühelt poolt ühenduse ja teiselt poolt Poola ja Doonau konventsiooniga ühinenud riikide vahel.

68. Täpsustan kõigepealt, et toimikust tuleb välja, et kui kõnesolevate kahepoolsete lepingute suhtes peeti tõenäoliselt osaliselt läbirääkimisi enne nõukogu 7. detsembri 1992. aasta otsust, millega komisjoni volitati pidama mitmepoolse lepingu läbirääkimisi, siis on sama tõenäoline, et need kõik sõlmiti ja kinnitati pärast kõnesolevat ühenduse otsust. Lisaks jätkati tõenäoliselt Rumeenia ja Poolaga sõlmitud kahepoolsete lepingute läbirääkimisi pärast nõukogu 7. detsembri 1992. aasta otsust ja need sõlmiti vastavalt 10. novembril 1993 ja 9. märtsil 1994.

66. Ta leiab pealegi, et nõukogu 8. aprilli 1994. aasta otsus, millega paluti komisjonil pöörata erilist tähelepanu läbirääkimistele Ungari, Poola, Tšehhi ja Slovaki Vabariigiga, kujutab endast tegelikult uut läbirääkimiste volitust, millega asendatakse nõukogu 7. detsembri 1992. aasta otsuses antud volitus.

69. Ühtlasi leian ma, et miski toimikus sisalduvast ei luba väita, nagu teeb Luksemburgi valitsus, et nõukogu 8. aprilli 1994. aasta otsus, millega paluti komisjonil pöörata erilist tähelepanu läbirääkimisele Ungari, Poola, Tšehhi Vabariigi ja Slovakkiaga, kujutab endast tegelikult uut läbirääkimisvolitust, mis asendab nõukogu 7. detsembri 1992. aasta otsuses antud volituse. Minu meelest tuleb arvestada, et see 1994. aasta

67. Lõpuks märgib Luksemburgi valitsus, et ta teatas oma valmisolekust denonsseerida kõik oma siseveetranspordi kahepoolsed

otsus ainult täpsustab esialgseid juhiseid läbirääkimiste kohta, nagu need on esitatud 1992. aasta otsuses.

70. Pärast seda täpsustust, leian ma nagu komisjon, et Luksemburgi Suurhertsogiriigile süüks pandav käitumine kujutab tõepoolest EÜ artiklis 10 väljendatud lojaalse koostöö kohustuse rikkumist.

71. Nimelt paneb see artikkel liikmesriikidele kohustuse aidata aktiivselt kaasa ühenduse eesmärkide saavutamisele ja samas hoiduda „kõigist meetmetest, mis võiksid kahjustada asutamislepingu eesmärkide saavutamist".

72. Ühtlasi arvan ma, et olenemata sellest, kas ühenduse välispädevus on ainupädevus või mitte, on liikmesriikidel erilised kohustused tegutsemiseks ja tegevusest hoidumiseks, kui nõukogu otsustas algatada konkreetset ühenduse tegevust [24].

24 — Vt 5. mai 1981. aasta otsus kohtuasjas 804/79: komisjon *v.* Ühendkuningriik (EKL 1981, lk I-1045, punkt 28). See kohtuotsus kuulub ühenduse ainupädevuse erivaldkonda mereressursside kaitse meetmete osas. Sellegipoolest tuleb minu meelest põhimõtet, mille kohaselt EÜ artikkel 10 sätestab liikmesriikidele erilised kohustused tegutsemiseks ja tegevusest hoidumiseks, kui ühendus otsustab algatada ühenduse kooskõlastatud tegevuse, rakendada üldiselt.

73. Antud juhul oli liikmesriigi käitumine, mis seisneb samas valdkonnas samal ajal kahepoolsete lepingute läbirääkimistes, sõlmimises, ratifitseerimises ja jõustamises, seega vastuolus nõukogu 7. detsembri 1992. aasta otsuse, millega komisjonil lubatakse pidada ühenduse nimel läbirääkimisi mitmepoolse lepingu sõlmimiseks, tegeliku rakendamisega.

74. Võib nimelt mõelda, et selliste kahepoolsete lepingute läbirääkimine, sõlmimine, ratifitseerimine ja jõustamine, ning seda valdkonnas, milles on sõnaselgelt volitatud läbirääkimisi pidama komisjon, võis pärssida ühenduse tasandil mitmepoolse lepingu sõlmimist. Ma lisan koguni, et see võis ühenduse tasandil siseveetranspordi valdkonnas õigusliku lünga olukorda, mida Luksemburgi valitsus soovis oma väitel vältida, nii sõlmitud kahepoolsete lepingute kahjustava mõju tõttu, vastupidi, hoopiski süvendada.

75. Lisaks tuleb toimikust välja, et Luksemburgi valitsus ei püüdnud sugugi komisjoniga koostööd teha ega oma kahepoolsete lepingute eelnõude teemal nõu pidada, vaid näitas, vastupidi, üles oma algatust ja tegutses paralleelselt komisjoni peetavate läbirääkimistega ühenduse tasandil.

76. Sellega seoses leian ma, et asjaolu, et Luksemburgi valitsus teatas oma valmisolekust denonsseerida vaidlustatud kahepoolsed siseveetranspordi lepingud pärast mitmepoolse lepingu jõustumisest ühenduse tasandil ja oli nendesse kahepoolsetesse lepingutesse lisanud vastavad klauslid, ei saa oma olemuse poolest tõendada, et EÜ artiklit 10 on järgitud.

77. Neid asjaolusid arvesse võttes teen Euroopa Kohtule ettepaneku pidada põhjendatuks komisjoni väide, et Luksemburgi Suurhertsogiriik rikkus EÜ artiklit 10.

C. Väide, et ühelt poolt Luksemburgi Suurhertsogiriigi ja teiselt poolt Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poola vahel sõlmitud kahepoolsed lepingud on vastuolus määrusega nr 1356/96

1. Poolte argumendid

78. Komisjon väidab, et ühelt poolt Luksemburgi Suurhertsogiriigi ja teiselt poolt Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poola vahel sõlmitud kahepoolsed lepingud on vastuolus määrusega nr 1356/96 liikmesriikidevahelise kaupade ja reisijate siseveetranspordi suhtes kohaldatavate ühiste eeskirjade kohta selliste veoteenuste osutamise vabaduse kehtestamiseks.

79. Täpsemalt leiab komisjon, et kui pärast määruse nr 1356/96 vastuvõtmist hoitakse kehtivatena nende kahepoolsete lepingute sätted, mis näevad kolmandates riikides registreeritud laevadele ette võimaluse osutada teenuseid Luksemburgi Suurhertsogiriigi ja teiste ühenduse liikmesriikide vahel pädeva ametiasutuse poolt väljastatud eriloa alusel, siis on see vastuolus nimetatud määrusega. See määrus kehtib nimelt liikmesriikidevahelise kaupade ja reisijate siseveetranspordi suhtes ning liikmesriike läbiva kaupade ja reisijate siseveetransiidi suhtes (artikkel 1) ja selles kehtestatakse tingimused, mida peavad täitma kõik kaupade ja reisijate siseveetranspordiga tegelevad veoettevõtjad, et neil lubataks teha vedusid ja transiitvedusid liikmesriikide vahel (artikkel 2).

80. Komisjon on seisukohal, et Luksemburgi Suurhertsogiriik muudaks vaidlusaluste kahepoolsete lepingute sätetega kokkuvõttes

ühepoolselt ja ühenduse kontrolli väliselt ühendusesisese siseveetranspordi teenuste osutamise vabaduse eeskirjade olemust ja ulatust, mis on kindlaks määratud ühenduse õigusega. Järelikult, kui see liikmesriik võimaldab ühepoolselt juurdepääsu, või vähemalt asjaolu, et ta jätab endale õiguse anda ühepoolselt juurdepääsuõigusi ühendusesisestele ühendusteedele laevaettevõtjatele, kes ei vasta määruses nr 1356/96 sätestatud tingimustele, on see vastuolus kõnesoleva määrusega sätestatud korraga. Nimelt on komisjoni väitel on vaieldamatu, et Poola, Rumeenia, Tšehhi ja Slovaki siseveetranspordi laevnikud ja laevandusettevõtjad, kes võivad kahepoolsete lepingute kohaldamisel saada loa transporditeenuste osutamiseks Luksemburgi Suurhertsogiriigi ja ühenduse teiste liikmesriikide vahel, ei vasta käesolevas hagis osutatud ajal ühelegi nendest nõuetest.

81. Luksemburgi valitsus vastab, et kõnesoleva määruse sõnastusest tuleneb, et see puudutab üksnes ühenduse vedajaid, nii et kolmandates riikides asutatud vedajad jäävad sellest välja või neile kohaldatakse ühenduse teisi õigusnorme.

2. Hinnang

82. Ma leian, et nimetatud viimane komisjoni väide on põhjendamatu, nimelt järgmistel põhjustel.

83. Kõigepealt tuleks tähelepanu pöörata määruse nr 1356/96 põhieesmärgile, nimelt *liikmesriikidevahelise* kaupade ja reisijate siseveetranspordi *teenuste osutamise vabaduse* kehtestamine. Selleks näeb see ette *piirangute,* sealhulgas igasuguse diskrimineerimise kõrvaldamise teenuseosutajate suhtes tulenevalt kodakondsusest või sellest, et nende registrisse kantud asukoht on muus liikmesriigis kui selles, kus teenust tahetakse osutada.

84. Nimetatud määruse artikli 2 kohaselt sõltub nende liikmesriikidevaheliste siseveetranspordi teenuste vaba osutamise õigus paljudest tingimustest: veoettevõtja on registrisse kantud mõnes liikmesriigis selle liikmesriigi seaduste kohaselt, veoettevõtja omab kõnealuses liikmesriigis rahvusvahelise kaupade ja reisijate siseveetranspordi õigust,

veoettevõtja kasutab sellisteks vedudeks siseveelaevu, mis on registreeritud mõnes liikmesriigis või kui laeva ei ole registreeritud, omavad tunnistust mõne liikmesriigi laevastikku kuulumise kohta ja lõpuks vastab veoettevõtja määruse nr 3921/91 artiklis 2 sätestatud tingimustele [25].

85. Liikmesriikide ja ühenduse vahelise siseveetranspordi teenuste osutamise korraga mõnes liikmesriigis asutatud vedajatele kehtestatud vabaduse määratlust ja raamistikku ei või minu arvates mõista täieliku keeluna kolmandates riikides registreeritud laevadele teenuste osutamiseks mitmete ühenduse liikmesriikide vahel.

86. Ma olen nimelt arvamusel, et, kui määrust nr 1356/96 võib lugeda, nagu nähtub komisjoni märkustest, tähenduses, et sellega on kehtestatud ühenduse eelis siseveetranspordi valdkonnas ühenduse territooriumil, näib see eelis minu meelest puudutavat üksnes teenuste osutamise *vabadust*, mida saavad kasutada, nagu nägime, üksnes vedajad, kes on mõne liikmesriigiga lähedalt seotud. Seevastu ei viita miski kõnesoleva määruse sisus, et selle eesmärk või toime oleks takistada üldiselt väljaspool Euroopa Ühendust asuvates riikides registreeritud laevadel paljude ühenduse liikmesriikide vahel teenuseid osutada.

87. Peale selle ei väida komisjon, nagu oleks kahepoolsete lepingutega korraldatud paralleelne teenuste osutamise vabaduse süsteem Tšehhoslovakkia Vabariigis, Rumeenias ja Poolas registreeritud laevadele. Ta võtab asjakohaselt oma märkustes arvesse asjaolu, et need kahepoolsed lepingud sätestavad kolmandates riikides registreeritud laevadele ainult *võimaluse* ja mitte õiguse osutada teenuseid paljude ühenduse liikmesriikide vahel. Ta märgib nimelt, et seda teenuste osutamise võimalust saab kasutada pädeva ametiasutuse eriloal.

88. Kõnesolevate kahepoolsete lepingutega ei korraldata seega ühenduse liikmesriikide vahelist kaupade või reisijate siseveetranspordi teenuste osutamise vabadust Tšehhi, Slovaki, Rumeenia ja Poola vedajatele, vaid

25 — Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 14.

üksnes kehtestatakse piiranguline kord, mille raames on selliseid teenuseid võimalik osutada rangelt määratletud juhtudel ja loa alusel.

89. Seega, kui lähtuda kahepoolsete lepingute sõnastusest, võime täheldada, et vastavalt nende artikli 1 lõike 2 punktile d tähistab termin „transport kolmandate riikidega"[26] ühe poole laevade liiklemist teise poole sadamate vahel ja kolmanda riigi sadamate vahel, mille puhul toimub reisijate pardalevõtmine ja/või maabumine ning kaupade peale- ja/või mahalaadimine"[27]. Selles valdkonnas näeb kahepoolsete lepingute artikkel 6 sisuliselt ette, et liiklus kolmandate riikidega toimub lepingupoolte pädevate ametiasutuste loaga ja/või see võib toimuda üksnes lepingute rakendamisega tegeleva segakomitee poolt kindlaks määratud juhtudel. Seega ei ole tegemist teenuste osutamise *vabaduse* korraga.

90. Järelikult, arvestades ühenduse süsteemi ja kahepoolsete süsteemide olemuslikku erinevust kaupade ja reisijate siseveetranspordi teenuste valdkonnas, leian ma, et vaidlusaluste kahepoolsete lepingute sätete seisukohast ei ole Luksemburgi Suurhertsogiriik, vastupidiselt komisjoni väitele, muutnud määruses nr 1356/96 kindlaks määratud ühendusesisese siseveetranspordi teenuste osutamise vabaduse eeskirjade olemust ja ulatust.

91. Kõikidest nendest elementidest lähtuvalt leian ma seega, et komisjon ei põhjendanud piisavalt oma väidet seoses sellega, et ühelt poolt Luksemburgi Suurhertsogiriigi ja teiselt poolt Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poola vahel sõlmitud kahepoolsed lepingud on vastuolus määrusega nr 1356/96.

92. Euroopa Kohtu kodukorra artikli 69 lõike 3 alusel ja kuivõrd ma teen ettepaneku komisjoni hagi rahuldada vaid osaliselt, kannavad pooled ise oma kohtukulud.

26 — Tegemist on riikidega, kes ei ole kõnesolevate kahepoolsete lepingute pooled.

27 — Rumeeniaga sõlmitud kahepoolse lepingu puhul tuleks lähtuda artikli 1 punktist k.

IV. Ettepanek

93. Järelikult teen Euroopa Kohtule ettepaneku:

1) tunnistada, et Luksemburgi Suurhertsogiriik rikkus EÜ artiklist 10 tulenevaid kohustusi, kui ta pidas läbirääkimisi, sõlmis, ratifitseeris ja jõustas siseveetranspordi kahepoolsed lepingud Tšehhoslovakkia Vabariigi, Rumeenia ja Poolaga pärast seda, kui nõukogu oli vastu võtnud 7. detsembri 1992. aasta otsuse ühenduse ja kolmandate riikide vahel läbirääkimiste alustamiseks asjaomaste poolte vahelise reisijate ja kaupade siseveetranspordi eeskirjade üle;

2) jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata;

3) määrata, et kumbki pool kannab oma kohtukulud ise.