ĢENERĀLADVOKĀTA FILIPA LEŽĒ [*PHILIPPE LÉGER*] SECINĀJUMI, sniegti 2004. gada 25. novembrī [1]

1. Ar šo prasību Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka Luksemburgas Lielhercogiste nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar EKL 10. pantu, kā arī ar Padomes 1991. gada 16. decembra Regulu (EEK) Nr. 3921/91, ar ko paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji drīkst pārvadāt kravas vai pasažierus pa dalībvalsts iekšējiem ūdensceļiem [2], un, visbeidzot, ar Padomes 1996. gada 8. jūlija Regulu (EK) Nr. 1356/96 par kopīgiem noteikumiem, ko piemēro kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem, lai ieviestu šādu pārvadāšanas pakalpojumu sniegšanas brīvību [3].

2. Komisija pārmet Luksemburgas Lielhercogistei, ka tā individuāli vedusi sarunas, noslēgusi, ratificējusi, pasludinājusi, ka ir stājušies spēkā, un atteikusies denonsēt divpusējos nolīgumus par pārvadājumiem pa ūdensceļiem ar Čehijas un Slovākijas Federatīvo Republiku, Rumāniju un Poliju.

3. Luksemburgas valdība, kaut arī tā ir paudusi nodomu apstrīdētos divpusējos nolīgumus denonsēt, minēto pienākumu neizpildi ir apstrīdējusi pēc būtības.

4. Šeit būs redzams, ka šī lieta ir Tiesas spriedumu tā saukto "atvērto debesu" [4] lietās, kas attiecās uz vairāku dalībvalstu ar Amerikas Savienotajām Valstīm noslēgtajiem divpusējiem nolīgumiem gaisa transporta jomā, paplašinājums, lai aptvertu pārvadājumu pa ūdensceļiem jomu.

1 — Oriģinālvaloda — franču.

2 — OV L 373, 1. lpp.

3 — OV L 175, 7. lpp.

4 — 2002. gada 5. novembra spriedumi lietās C-466/98 Komisija/Apvienotā Karaliste (*Recueil*, I-9427. lpp.), C-467/98 Komisija/Dānija (*Recueil*, I-9519. lpp.), C-468/98 Komisija/Zviedrija (*Recueil*, I-9575. lpp.), C-469/98 Komisija/Somija (*Recueil*, I-9627. lpp.), C-471/98 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-9681. lpp.), C-472/98 Komisija/Luksemburga (*Recueil*, I-9741. lpp.), C-475/98 Komisija/Austrija (*Recueil*, I-9797. lpp.) un C-476/98 Komisija/Vācija (*Recueil*, I-9855. lpp.).

I — Atbilstošās tiesību normas

A — *Kopienu tiesību normas*

1) EKL 10. pants

5. Šajā pantā ir noteikts:

"Dalībvalstis veic gan vispārējus, gan īpašus attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu to pienākumu izpildi, kas izriet no šā Līguma vai ko rada Kopienas iestāžu darbība. Tās atvieglina Kopienas uzdevumu veikšanu.

Tās atturas no visiem pasākumiem, kas varētu traucēt šā Līguma mērķu sasniegšanu."

2) Kopienu noteikumi pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem jomā

6. Eiropas Kopienas dibināšanas līguma V sadaļa ir veltīta transportam. Tā 70. pantā ir noteikts, ka Līguma mērķus šajā jomā "dalībvalstis [..] īsteno ar kopēju transporta politiku".

7. Lai šo kopējo politiku īstenotu, EKL 71. panta 1. punktā ir noteikts, ka "Padome, apspriedusies ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, saskaņā ar 251. pantā minēto procedūru nosaka:

a) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm;

b) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus;

c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību;

d) citus attiecīgus noteikumus."

8. EKL 80. panta 1. punktā ir noteikts, ka "šī sadaļa attiecas uz dzelzceļa pārvadājumiem, autopārvadājumiem un pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem".

9. Kopienu politikai pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem jomā ir vairākas daļas, tostarp arī pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem struktūras uzlabošana, valsts iekšzemes ūdensceļu kuģu vadīšanas apliecību piešķiršanas nosacījumu saskaņošana un to savstarpēja atzīšana, ārvalstu pārvadātāju sniegtie pārvadājumu pa dalībvalsts iekšzemes ūdensceļiem pakalpojumi un kravu vai pasažieru pārvadājumi pa iekšzemes ūdensceļiem starp dalībvalstīm.

10. Kopienu pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem politikas divas pēdējās daļas tika īstenotas attiecīgi ar Regulu Nr. 3921/91 un Regulu Nr. 1356/96.

11. Regulas Nr. 3921/91 mērķis ir atcelt ierobežojumus attiecībā uz pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem pakalpojumu sniedzējiem saistībā ar to pilsonību vai faktu, ka tie veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā pakalpojums jāsniedz. Minētajā reglamentā ir norādīts, ka saskaņā ar vispārējo vienlīdzīgas attieksmes principu ārvalstu pārvadātājiem tātad ir jāatļauj nodarboties ar kravu vai pasažieru iekšzemes pārvadājumiem ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus dalībvalsts noteikusi pati saviem pārvadātājiem.

12. Uz šo iespēju, kas no 1993. gada 1. janvāra ir dota jebkuram pārvadātājam, kas uz ierobežotu laiku vēlas veikt kravu vai pasažieru komercpārvadājumus dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kur tas veic uzņēmējdarbību, — praksē sauktu par "kabotāžu" — attiecas šīs dalībvalsts noteikumi par pārvadājumiem un kuģiem.

13. Attiecībā uz pārvadātājam piemērojamajiem nosacījumiem no Regulas Nr. 3921/91 1. panta izriet, ka kabotāžu dalībvalstī var veikt jebkurš pārvadātājs, kas veic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī saskaņā ar tās tiesību aktiem un kam, ja nepieciešams, ir tiesības veikt starptautiskus kravu vai pasažieru pārvadājumus pa iekšzemes ūdensceļiem.

14. Attiecībā uz nosacījumiem, kas piemērojami kuģiem, kurus pārvadātājs izmanto kabotāžai dalībvalstī, 2. panta 1. punktā ir

uzsvērts, ka tie var būt tikai kuģi, kuru īpašnieks vai īpašnieki ir fiziskas personas, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir kādā dalībvalstī un kuri ir dalībvalstu pilsoņi, vai juridiskas personas, kuru juridiskā adrese ir kādā dalībvalstī un kuru kapitāla daļu vairākums pieder dalībvalstu pilsoņiem.

15. Visbeidzot, Regulas Nr. 3921/91 6. pantā ir noteikts, ka tās noteikumi "neietekmē tiesības, kas noteiktas ar Pārskatīto konvenciju par kuģošanu Reinā (Manheimas konvenciju)" [5].

16. Regulas Nr. 1356/96 mērķis ir ieviest brīvību sniegt kravu vai pasažieru pārvadājumu pakalpojumus pa dalībvalstu iekšzemes ūdensceļiem. Šajā sakarā tajā, gluži kā Regulā Nr. 3921/91, ir paredzēts atcelt visus pakalpojumu sniedzējiem noteiktos ierobežojumus to pilsonības dēļ vai tāpēc, ka tie nav reģistrēti dalībvalstī, kurā jāsniedz pakalpojumi.

5 — Šajā konvencijā, kas 1868. gada 17. oktobrī parakstīta Manheimā, ir noteikti brīvas kuģošanas pa Reinu un vienlīdzīgas attieksmes pret pārvadātājiem un flotēm principi. Tā ir saistoša Beļģijai, Vācijai, Francijai, Nīderlandei, Apvienotajai Karalistei un Šveicei.

17. Saskaņā ar Regulas Nr. 1356/96 pirmo apsvērumu "kopējas pārvadājumu politikas ieviešana cita starpā nozīmē, ka ir jāizstrādā kopīgi noteikumi, kas attiecas uz piekļuvi tirgum kravu un pasažieru starptautisko pārvadājumu jomā pa Kopienas teritorijas iekšzemes ūdensceļiem; [..] šādi noteikumi jāizstrādā tā, lai veicinātu iekšējā pārvadājumu tirgus izveidi".

18. Turklāt minētās regulas trešajā apsvērumā ir norādīts tās pieņemšanas konteksts un iemesli. No tā izriet, ka pēc jauno dalībvalstu pievienošanās atšķirīgie režīmi, kas radušies divpusējo nolīgumu starp dalībvalstīm un jaunajām valstīm, kas pievienojas, rezultātā, ir radījuši nepieciešamību "izstrādāt kopīgus noteikumus, lai nodrošinātu iekšējā pārvadājumu tirgus pareizu darbību un, jo īpaši, lai izvairītos no konkurences traucējumiem un šķēršļiem attiecīgā tirgus izveidē".

19. No Regulas Nr. 1356/96 1. un 2. panta būtībā izriet, ka visiem uzņēmējiem, kas pārvadā kravas vai pasažierus pa iekšzemes ūdensceļiem, atļauj veikt pārvadājumus starp dalībvalstīm un tranzītā caur tām bez diskriminācijas, kuras pamatā ir to pilsonība un uzņēmējdarbības veikšanas vieta, ar noteikumu, ka tie ir reģistrēti dalībvalstī saskaņā ar tās tiesību aktiem, šajā dalībvalstī ir tiesīgi

veikt starptautiskus kravu vai pasažieru pārvadājumus pa iekšzemes ūdensceļiem, šādām pārvadājumu darbībām izmanto iekšzemes ūdeņu kuģus, kas ir reģistrēti dalībvalstī vai kam ir apliecība par piederību dalībvalsts flotei, un, visbeidzot, atbilst Regulas Nr. 3921/91 [6] 2. pantā paredzētajiem nosacījumiem.

20. Visbeidzot, Regulas Nr. 1356/96 3. pantā ir noteikts, ka tās noteikumi "neietekmē trešo valstu uzņēmēju tiesības saskaņā ar Pārskatīto konvenciju par kuģošanu Reinā (Manheimas konvencija), Konvenciju par kuģošanu Donavā (Belgradas konvencija) [7] vai tiesības, kas izriet no Eiropas Kopienas starptautiskajām saistībām".

B — *Trīs Luksemburgas Lielhercogistes parakstītie un apstiprinātie divpusējie nolīgumi*

21. Luksemburgas Lielhercogiste ir parakstījusi trīs divpusējos nolīgumus par pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, proti:

— 1992. gada 30. decembrī — ar Čehijas un Slovākijas Federatīvo Republiku; šo nolīgumu Luksemburgas Lielhercogistes Deputātu palāta apstiprināja 1994. gada 10. aprīlī, un tas stājās spēkā 1994. gada 6. jūnijā;

— 1993. gada 10. novembrī — ar Rumāniju; šo nolīgumu Luksemburgas Lielhercogistes Deputātu palāta apstiprināja 1995. gada 6. janvārī, un tas stājās spēkā 1995. gada 3. februārī;

— 1994. gada 9. martā — ar Poliju; šo nolīgumu Luksemburgas Lielhercogistes Deputātu palāta apstiprināja 1995. gada 24. jūlijā, un tas stājās spēkā 1995. gada 1. oktobrī.

22. Šie divpusējie nolīgumi ietver noteikumus attiecībā uz pasažieru un kravu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem starp līgumslēdzējām pusēm un katras puses iekšzemes ūdensceļu izmantošanu ar otras puses kuģiem. Tajos arī ir paredzēts, ka attiecībā uz pasažieru vai kravu pārvadājumiem, ko veic vienas līgumslēdzējas puses

6 — Skat. šo secinājumu 14. punktu.

7 — Šo konvenciju par kuģošanas režīmu Donavā 1948. gada 18. augustā Belgradā parakstīja Bulgārija, Ungārija, Rumānija, Čehoslovākija, Ukraina, Padomju Savienība un Dienvidslāvija. Tās galvenais mērķis bija nodrošināt brīvu kuģošanu pa Donavu.

kuģi starp otras līgumslēdzējas puses ostām un trešās valsts, kas nav līgumslēdzēja puse, ostām, tostarp arī pasažieru iekāpšanu un/vai izkāpšanu un kravu iekraušanu un/vai izkraušanu (pārvadājumi uz trešām valstīm), ir jāsaņem iepriekšēja kompetento iestāžu atļauja.

24. Šo sarunu virzītājspēks bija nepieciešamība nodibināt efektīvu visaptverošu Eiropas iekšzemes ūdensceļu transporta tīklu, lai samazinātu sastrēgumus Austrumu–Rietumu ūdenstransporta tīklos, it īpaši kopš Reinas–Mainas–Donavas kanāla atklāšanas 1992. gadā.

C — *Eiropas Kopienas un vairāku trešo valstu daudzpusējā nolīguma projekts*

25. Ņemot vērā politiskās un ekonomiskās pārmaiņas, kas tolaik notika atsevišķās Donavas reģiona valstīs, Padome 1994. gada 8. aprīlī nolēma, ka prioritāte ir piešķirama sarunām ar Ungāriju, Poliju, Čehiju un Slovākiju.

23. Attiecībā uz Kopienas ārējām attiecībām ar trešām valstīm Padome 1992. gada 7. decembra sanāksmē nolēma atļaut Komisijai "veikt sarunas par daudzpusēju vienošanos starp Eiropas Ekonomikas kopienu, no vienas puses, un Poliju un Donavas konvencijas dalībvalstīm (Ungārija, Čehoslovākija, Rumānija, Bulgārija, bijusī PSRS, bijusī Dienvidslāvija un Austrija), no otras puses" [8]. Sarunu galvenais mērķis bija noslēgt vienotu daudzpusēju nolīgumu starp Kopienu un iepriekš minētajām valstīm par noteikumiem, kas piemērojami kravu un pasažieru pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem starp līgumslēdzējām pusēm.

26. Pēc šīm sarunām Komisija 1996. gada 13. decembrī iesniedza Padomē priekšlikumu lēmumam noslēgt nolīgumu par noteikumiem, ko piemēro pasažieru un kravu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem starp Eiropas Kopienu, no vienas puses, un Čehijas Republiku, Polijas Republiku un Slovākijas Republiku, no otras puses [9].

27. Padome todien šo lēmuma priekšlikumu nepieņēma.

8 — *Doc. 10828/92 Trans 178 Relex 72.* Ņemot vērā, ka šīs prasības izvērtēšanai vērā ņemamais atsauces periods ir pirms 2004. gada 1. maija — dažu šo valstu pievienošanās Eiropas Savienībai datuma — šīs valstis manos apsvērumos tiek apzīmētas kā "trešās valstis".

9 — COM(96) 634 *final.*

II — Pirmstiesas procedūra

28. Pēc tam, kad Padome 1992. gada 7. decembrī bija pieņēmusi iepriekš minēto lēmumu atļaut Komisijai veikt sarunas ar noteiktām Centrāleiropas un Austrumeiropas trešām valstīm par daudzpusēju nolīgumu pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem jomā, Komisija ar 1993. gada 24. aprīļa vēstuli lūdza vairākām dalībvalstīm, tostarp Luksemburgas Lielhercogistei "atturēties no jebkādiem pasākumiem, kas varētu apdraudēt Kopienas līmenī uzsākto sarunu pozitīvu norisi, un it īpaši atturēties ratificēt jau parafētus vai parakstītus [divpusējos] nolīgumus, kā arī uzsākt jaunas sarunas ar Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem jomā".

29. Nosūtījusi vēl vienu vēstuli, kura bija datēta ar 1994. gada 12. aprīli un uz kuru Luksemburgas iestādes atbildēja ar 1994. gada 9. maija nostāju, Komisija saskaņā ar EKL 169. pantu (jaunajā redakcijā — EKL 226. pants) ar 1995. gada 10. aprīļa brīdinājuma vēstuli uzsāka pirmstiesas procedūru. Tā uzskatīja, ka fakts, ka Luksemburgas Lielhercogiste turpina divpusējo nolīgumu noslēgšanas procedūras ar Čehiju un Slovākiju, esot Kopienu tiesību pārkāpums.

30. Ar 1998. gada 2. decembra vēstuli Komisija papildus brīdināja Luksemburgas valdību, it īpaši paziņojot savus iebildumus par Luksemburgas ar Rumāniju un Poliju noslēgtajiem divpusējiem nolīgumiem.

31. Nebūdama apmierināta ar Luksemburgas valdības iesniegtajām atbildēm, Komisija 2000. gada 28. februārī tai nosūtīja argumentētu atzinumu. Luksemburgas valdība uz šo argumentēto atzinumu atbildēja ar 2000. gada 17. maija vēstuli.

32. Šī atbilde Komisiju nepārliecināja, un tā saskaņā ar EKL 226. pantu izvirzīja prasību ar pieteikumu, kurš Tiesā tika iesniegts 2003. gada 18. jūnijā.

III — Prasība

33. Savas prasības atbalstam Komisija pret Luksemburgas Lielhercogisti izvirza trīs iebildumus.

34. Pirmais iebildums ir saistīts ar to, ka šī dalībvalsts ir iejaukusies Kopienas ekskluzī-

vajā ārējā kompetencē sprieduma tā saucamajā "AETR" [10] lietā izpratnē.

35. Otrais iebildums ir saistīts ar to, ka Luksemburgas Lielhercogiste ir pārkāpusi savus no EKL 10. panta izrietošos pienākumus.

36. Trešais iebildums attiecas uz to, ka Luksemburgas Lielhercogistes, no vienas puses, un Čehijas un Slovākijas Federatīvās Republikas, Polijas un Rumānijas, no otras puses, starpā noslēgtie divpusējie nolīgumi nav saderīgi ar Regulu Nr. 1356/96.

A — *Par pirmo iebildumu — iejaukšanās Kopienas ekskluzīvajā ārējā kompetencē sprieduma "AETR" lietā izpratnē*

1) Lietas dalībnieku argumenti

37. Komisija Luksemburgas Lielhercogistei pārmet, ka tā, vedot sarunas, noslēdzot, ratificējot un pasludinot par spēkā esošiem divpusējos nolīgumus ar Čehijas un Slovākijas Federatīvo Republiku, Rumāniju un Poliju, ir iejaukusies Kopienas ekskluzīvajā ārējā kompetencē iepriekš minētā sprieduma *AETR* lietā izpratnē. Tā uzskata, ka šie nolīgumi ietekmē Kopienas pieņemtos kopīgos noteikumus, kas ietverti Regulā Nr. 3921/91, ar ko paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji drīkst pārvadāt kravas vai pasažierus pa dalībvalsts iekšzemes ūdensceļiem.

38. Komisija cita starpā norāda, ka attiecīgie divpusējie nolīgumi un it īpaši to noteikumi, ar kuriem ar īpašas atļaujas palīdzību atļauj attiecīgo trešo valstu pārvadātājiem veikt kabotāžu Luksemburgas Lielhercogistē, skar Regulā Nr. 3921/91 paredzētos kopīgos noteikumus, jo ar tiem, sākot ar 1993. gada 1. janvāri, pilnībā harmonizē kabotāžas nosacījumus Kopienas dalībvalstīs. Turklāt, paturot tiesības vienpusēji — neatkarīgi no Kopienu regulējuma — piešķirt trešo valstu pārvadātājiem pieejas tiesības, Luksemburgas Lielhercogiste ir iejaukusies Kopienas ekskluzīvajā ārējā kompetencē.

39. Atsaucoties uz Tiesas spriedumiem iepriekš minētajās "atvērto debesu" lietās, Komisija uzskata, ka Regula Nr. 3921/91 attiecas ne tikai uz Kopienu pārvadātājiem,

10 — 1971. gada 31. marta spriedums lietā 22/70 Komisija/Padome, saukts "*AETR* spriedums" (*Recueil*, 263. lpp.).

bet arī uz pārvadātājiem no trešām valstīm, kā tas apstiprināts šīs regulas 6. pantā, atzīstot Šveices pārvadātāju kabotāžas tiesības dalībvalstīs saskaņā ar Manheimas konvenciju [11].

40. Atbildot uz šiem argumentiem, Luksemburgas valdība teic, ka apstrīdēto divpusējo nolīgumu noslēgšanas virzītāja bija dubulta nepieciešamība izvairīties, pirmkārt, no jebkādas diskriminācijas starp Luksemburgas komersantiem un komersantiem no citām dalībvalstīm, kas noslēguši divpusējos nolīgumus ar trešām valstīm, un, otrkārt, no situācijas, kad laikā, kamēr nav noslēgts iespējamais nolīgums Kopienu līmenī, nav tiesiskā regulējuma.

41. Turklāt, kamēr Kopiena vēl nav noslēgusi daudzpusējo nolīgumu, tai nebija tiesību savām dalībvalstīm aizliegt veikt pagaidu divpusējos pasākumus.

42. Luksemburgas valdība norāda arī, ka saskaņā ar divpusējo nolīgumu 7. pantu ārvalsts pārvadātāju kabotāžas tiesības Luksemburgā tiek piešķirtas ar Luksemburgas transporta ministra atļauju, un šāda atļauja vēl ne reizi nav izsniegta.

43. Turklāt tā uzskata, ka Regula Nr. 3921/91 attiecas tikai uz Kopienas dalībvalstīm, bet ne uz trešām valstīm.

44. Visbeidzot, tā argumentē, ka, sākot ar 2004. gada 1. maiju — datumu, kad Eiropas Savienībai pievienojas Čehijas Republika, Polija un Slovākija — noslēgtie divpusējie nolīgumi zaudēs savu juridisko nozīmi.

2) Vērtējums

45. Iesākumā jāatzīmē, ka arguments attiecībā uz faktu, ka divpusējie nolīgumi pēc attiecīgo pušu pievienošanās Eiropas Savienībai 2004. gada 1. maijā zaudēs savu juridisko nozīmi, nekādā gadījumā neietekmē šīs prasības izvērtējumu. Pastāvīgajā judikatūrā ir noteikts, ka "pienākumu neizpildes pastāvēšana ir jāvērtē, ņemot vērā situāciju attiecīgajā dalībvalstī brīdī, kad

11 — Skat. šo secinājumu 15. punktu.

izbeidzās argumentētajā atzinumā noteiktais termiņš, un pēc tam veiktās izmaiņas Tiesai nav jāņem vērā" [12]. Izskatāmajā lietā minētais termiņš beidzās 2000. gada 28. aprīlī.

46. Lai izvērtētu pirmo Komisijas izvirzīto iebildumu, ir jāatgādina nosacījumi, kādos Komisijai ir ekskluzīva ārējā kompetence iepriekš minētā sprieduma *AETR* lietā izpratnē.

47. Ir zināms, ka minētajā spriedumā Tiesa ir noteikusi pamatus tam, ko dēvē par "Kopienas netiešo ārējo kompetenču teoriju". Tiesa arī ir atzinusi, ka Līgumā skaidri noteikto kompetenču piešķiršanas princips neizslēdz netieši noteiktu kompetenču pastāvēšanu, kuras izriet no Līguma sistēmas. Tomēr Tiesa ir noteikusi ne tikai Kopienas ārējo kompetenču piešķiršanas veidus — netiešus vai tiešus — bet arī šo kompetenču ekskluzivitātes nosacījumus. Un pašlaik ir jāpārbauda tikai šis pēdējais aspekts, jo Luksemburgas valdība neapstrīd Kopienas ārējo kompetenci pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem jomā.

12 — Skat. it īpaši 1996. gada 2. maija spriedumu lietā C-133/94 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-2323. lpp., 17. punkts).

48. Tiesa uzskata, ka "ikreiz, kad kādas Līgumā paredzētas kopējās politikas īstenošanai Kopiena ir pieņēmusi aktus, ar kuriem jebkādā formā ievieš kopīgus noteikumus, dalībvalstīm vairs nav tiesību individuāli vai pat kolektīvi attiecībā pret trešām valstīm uzņemties saistības, kas ietekmē šos noteikumus". Faktiski tiktāl, "ciktāl ir ieviesti šie kopīgie noteikumi, tikai Kopienai ir tiesības attiecībā pret trešām valstīm uzņemties un izpildīt saistības, kas ietekmētu visu Kopienu tiesību sistēmas piemērošanas jomu" [13].

49. Ar šiem diviem apsvērumiem Tiesa jau ir norādījusi, ka Kopienas ekskluzīvās ārējās kompetences iegūšana savā būtībā ir pakāpeniska, jo tā ir cieši saistīta ar Kopienas iekšējā regulējuma pietiekamību attiecīgajā jomā [14]. Turklāt Tiesa ir izdarījusi secinājumu — kas vēlākajā judikatūrā ir apstiprināts kā centrālais Kopienu ārējo kompetenču ekskluzivitātes kritērijs — proti, dalībvalstu ar trešām valstīm noslēgto starptautisko saistību ietekmes uz kopīgiem noteikumiem kritēriju.

13 — Iepriekšminētā sprieduma lietā *AETR* 17. un 18. punkts.

14 — Tādēļ "Kopienas ekskluzīvā ārējā kompetence *ipso facto* neizriet no tās pilnvarām pieņemt iekšējos noteikumus". 1994. gada 15. novembra atzinums 1/94 (*GATS* un *TRIPs* nolīgumi) (*Recueil*, I-5267. lpp., 77. punkts).

50. Pamatojoties uz vēlāko judikatūru, kas būtībā sastāv no Tiesas uz EEKL 228. panta (kas kļuva par EKL 228. pantu un — jaunajā redakcijā — par EKL 300. pantu) [15] pamata pieņemtiem atzinumiem, var precizēt, ko nozīmē šis ietekmes kritērijs. Tiesa ir arī atzīmējusi, ka ietekme nenozīmē nesaderīgumu, t.i., ka starptautisko nolīgumu normas var ietekmēt Kopienas līmenī pieņemtos kopīgos noteikumus pat tad, ja šo nolīgumu normas nekādā veidā nav pretrunā ar kopīgajiem noteikumiem. Ietekme ir konstatējama tad, kad var atzīt, ka starptautiskais nolīgums "attiecas uz jomu, uz kuru lielā mērā jau attiecas Kopienu normas, kas tikušas pakāpeniski pieņemtas [..]" [16].

51. Tiesa iepriekšminētos kritērijus ir sintezējusi iepriekš minētajos spriedumos "atvērto debesu" lietās attiecībā uz dalībvalstu divpusējiem nolīgumiem ar Amerikas Savienotajām Valstīm [17]. Tādējādi tā arī nonāca pie atziņas, kādos apstākļos starptautiskās saistības var ietekmēt vai traucēt kopīgo noteikumu piemērojamību, un tādēļ arī noteikusi, kādiem nosacījumiem jābūt izpildītiem, lai Kopiena iegūtu ekskluzīvu ārējo kompetenci, realizējot savu iekšējo kompetenci. Tiesa ir noteikusi, ka tas ir iespējams "gadījumā, kad starptautiskās saistības ietilpst kopīgo normu piemērošanas jomā [..] vai jebkurā gadījumā jomā, uz kuru lielā mērā jau attiecas šādi noteikumi" [18].

52. Tiesa ir secinājusi, ka, "ja Kopiena savos iekšējos tiesību aktos ir iekļāvusi noteikumus par attieksmi pret trešo valstu pilsoņiem vai ja tā skaidri savām iestādēm ir piešķīrusi kompetenci veikt sarunas ar trešām valstīm, tā iegūst ekskluzīvu ārējo kompetenci jomās, uz kurām attiecas šie tiesību akti [..]" [19].

53. Un tā ir noteikusi, ka "tāpat tas būs arī gadījumā, ja, pat nepastāvot skaidram noteikumam, ar kuru Kopienu iestādes tiek pilnvarotas vest sarunas ar trešām valstīm, Kopiena ir pilnībā saskaņojusi tiesību aktus attiecīgajā jomā, jo šādi pieņemtie kopīgie noteikumi varētu tikt ietekmēti iepriekš minētā sprieduma lietā *AETR* nozīmē, ja dalībvalstis saglabātu tiesības brīvi vest sarunas ar trešām valstīm [..]" [20].

54. Ņemot vērā tās definīcijas elementus, ko Tiesa sniegusi attiecībā uz Kopienas ārējās

15 — It īpaši minami šādi atzinumi: 1975. gada 11. novembra atzinums 1/75 (vienošanās par lokālo izdevumu regulējumu) (*Recueil*, I-1355. lpp.), 1977. gada 26. aprīļa atzinums 1/76 (Eiropas iekšējo ūdeņu kuģniecības pārtraukšanas fondi) (*Recueil*, I-741. lpp.), 1993. gada 19. marta atzinums 2/91 (Starptautiskās darba organizācijas 170. konvencija) (*Recueil*, I-1061. lpp.), iepriekš minētais atzinums lietā 1/94 un 1995. gada 24. marta atzinums 2/92 (*OCDE* Padomes trešais pārskatītais lēmums par valsts vienlīdzīgu attieksmi) (*Recueil*, I-521. lpp.).

16 — Skat. it īpaši iepriekš minēto atzinumu 2/91, 25. punkts.

17 — Skat. 4. zemsvītras piezīmi.

18 — Skat., piemēram, iepriekš minēto spriedumu lietā C-467/98 Komisija/Dānija, 81. un 82. punkts.

19 — Turpat, 83. punkts.

20 — Turpat, 84. punkts.

kompetences ekskluzivitāti, tagad ir jānoskaidro, vai Komisijas šajā lietā norādītos kopīgos noteikumus, proti, Regulā Nr. 3921/91 paredzētos noteikumus, var ietekmēt Luksemburgas Lielhercogistes nodibinātās starptautiskās saistības.

55. No Komisijas sniegtās argumentācijas var secināt, ka tā uzskata, ka Kopienas ekskluzīvā ārējā kompetence izriet no apstākļa — kā to minējusi arī Tiesa — ka "Kopiena savos iekšējos tiesību aktos ir iekļāvusi noteikumus par attieksmi pret trešo valstu pilsoņiem" [21].

56. Manuprāt — kā to norāda arī Luksemburgas valdība — Regulā Nr. 3921/91 skaidri nav ietverts neviens noteikums par attieksmi pret trešo valstu pārvadātājiem.

57. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka šī regula, ar ko paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji drīkst pārvadāt kravas vai pasažierus pa dalībvalsts iekšzemes ūdensceļiem, attiecas tikai uz pārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī un kas izmanto kuģus, kuru īpašnieks vai īpašnieki ir fiziskas personas, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir kādā dalībvalstī un kuri ir dalībvalstu pilsoņi, vai juridiskas personas, kuru juridiskā adrese ir kādā dalībvalstī un kuru daļu vairākums pieder dalībvalstu pilsoņiem [22].

58. Turklāt tas, ka Regulas Nr. 3921/91 6. pantā ir noteikts, ka tās noteikumi "neietekmē tiesības, kas noteiktas ar Pārskatīto konvenciju par kuģošanu Reinā (Manheimas konvenciju)", manuprāt, apstiprina viedokli, ka Kopienu likumdevējs nav reglamentējis trešo valstu pārvadātāju piekļuvi Kopienas iekšējam pārvadājumu pa ūdensceļiem tirgum. Ar šo pantu Kopiena, manuprāt, tikai ņem vērā Šveicei no Manheimas konvencijas izrietošās tiesības. Pretēja nostāja nozīmētu arī, ka pēc Padomes iniciatīvas uzsāktās Kopienas līmeņa sarunas par daudzpusēja nolīguma noslēgšanu, kurš cita starpā reglamentētu trešo valstu pārvadātāju situāciju, zaudētu jēgu.

59. Līdz ar to, piemērojot Tiesas judikatūru, kas ietverta jaunākajos "atvērto debesu" spriedumos, es uzskatu, ka divpusējie nolīgumi attiecībā uz trešo valstu, kuras ir tos noslēgušas, pārvadātājiem neietekmē Regulā

21 — Turpat, 83. punkts.

22 — Skat. šo secinājumu 13. un 14. punktu.

Nr. 3921/91 ietvertos kopīgos noteikumus, jo tie attiecas tikai uz Kopienas pārvadātājiem.

60. Turklāt saskaņā ar Tiesas "atvērto debesu" spriedumos precizēto pats fakts, ka ar regulu, uz kuru atsaucas Komisija, netiek reglamentēta Kopienā darbojošos trešo valstu pārvadātāju situācija, liecina par to, ka ar šo regulu veiktā saskaņošana nav pilnīga [23].

61. Manuprāt, no šiem elementiem izriet, ka Kopienai nav ekskluzīvas ārējās kompetences spriedumu *AETR* lietā izpratnē, kas būtu pamatota ar to, ka starptautiskās saistības, ko ar Komisijas apstrīdētajiem divpusējiem nolīgumiem uzņēmusies Luksemburgas Lielhercogiste, ietekmē Regulā Nr. 3921/91 paredzētos kopīgos noteikumus.

62. Šajos apstākļos un, ņemot vērā šī iebilduma pamatojumu Komisijas prasības pieteikumā, es uzskatu, ka sarunu vešana par divpusējiem nolīgumiem starp Luksemburgas Lielhercogisti, no vienas puses, un Čehijas un Slovākijas Federatīvo Republiku, Rumāniju un Poliju, no otras puses, [šo nolīgumu] noslēgšana, ratificēšana un spēkā stāšanās nav Kopienas ekskluzīvās ārējās kompetences pārkāpums.

63. Tādēļ es iesaku Tiesai uzskatīt, ka pirmais Komisijas iebildums nav pamatots.

B — *Par iebildumu saistībā ar EKL 10. panta pārkāpumu*

1) Lietas dalībnieku argumenti

64. Ar otro iebildumu Komisija grib uzsvērt, ka Luksemburgas Lielhercogiste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 10. pants. Tā, turpinot vest sarunas, parakstot, ratificējot un pasludinot par spēkā esošiem attiecīgos divpusējos nolīgumus pēc tam, kad Padome 1992. gada 7. decembrī nolēma atļaut Komisijai vest sarunas par nolīgumu Kopienas vārdā, ir apdraudējusi šā Padomes lēmuma izpildi. Kādas dalībvalsts individuāla iniciatīva neizbēgami sarežģītu Komisijas

23 — Skat. it īpaši iepriekš minēto spriedumu lietā C-467/98 Komisija/Dānija, 93. punkts.

vestās sarunas par nolīgumu Kopienas vārdā un vēlāku Padomes realizētu šī nolīguma noslēgšanu. Arī Kopienas sarunu pozīcija attiecībā pret trešām valstīm tiktu vājināta, ja Kopiena un tās dalībvalstis uzstātos izkliedēti.

65. Papildus šo secinājumu 40. un 41. punktā minētajiem argumentiem Luksemburgas Lielhercogiste uzskata, ka sarunas par apstrīdētajiem divpusējiem nolīgumiem tika pabeigtas pirms 1992. gada 7. decembra, datuma, kurā Padome deva atļauju Komisijai vest sarunas par daudzpusēju nolīgumu starp Kopienu, no vienas puses, un Poliju un Donavas konvencijas dalībvalstīm, no otras puses.

66. Tā turklāt uzskata, ka Padomes 1994. gada 8. aprīļa lēmums, ar kuru Komisijai tiek lūgts veltīt īpašu uzmanību sarunām ar Ungāriju, Poliju, Čehijas Republiku un Slovākiju, patiesībā ir jauns uzdevums vest sarunas, ar kuru tiek aizstāts Padomes 1992. gada 7. decembra lēmumā ietvertais uzdevums.

67. Visbeidzot, Luksemburgas valdība norāda, ka tā ir paziņojusi par gatavību denonsēt divpusējos nolīgumus pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem jomā tūlīt pēc daudzpusējā nolīguma stāšanās spēkā.

2) Vērtējums

68. Pirmkārt, es precizēju, ka no lietas materiāliem izriet, ka, lai gan sarunas par attiecīgajiem divpusējiem nolīgumiem, iespējams, daļēji tika pabeigtas pirms Padomes 1992. gada 7. decembra lēmuma, ar kuru Komisijai tika uzdots vest sarunas par daudzpusējo nolīgumu, tomēr visi šie nolīgumi tika parakstīti un apstiprināti pēc minētā Kopienas lēmuma pieņemšanas. Turklāt sarunas par divpusējiem nolīgumiem, kas tika noslēgti ar Rumāniju un Poliju, acīmredzot tika pabeigtas pēc Padomes 1992. gada 7. decembra lēmuma, jo tie tika parakstīti attiecīgi 1993. gada 10. novembrī un 1994. gada 9. martā.

69. Turklāt es uzskatu, ka pretēji Luksemburgas valdības apgalvojumam nekas lietas materiālos nenorāda uz to, ka Padomes 1994. gada 8. aprīļa lēmums, ar ko Komisijai tiek uzdots pievērst īpašu uzmanību sarunām ar Ungāriju, Poliju, Čehiju un Slovākiju, patiesībā būtu jauns uzdevums vest sarunas, ar kuru tiek aizstāts Padomes 1992. gada 7. decembra lēmumā paredzētais uzdevums. Manuprāt, ir jāuzskata, ka ar 1994. gada

lēmumu ir tikai precizētas sākotnējās, 1992. gada lēmumā ietvertās sarunu vadlīnijas.

70. Izdarījuši šos precizējumus, es, gluži kā Komisija, uzskatu, ka, šādi rīkodamās, Luksemburgas Lielhercogiste ir pārkāpusi EKL 10. pantā noteikto lojālas sadarbības pienākumu.

71. Ar šo pantu dalībvalstīm it īpaši ir paredzēts pozitīvs pienākums atvieglot Kopienas uzdevumu veikšanu un negatīvs pienākums atturēties no "visiem pasākumiem, kas varētu traucēt šā Līguma mērķu sasniegšanu".

72. Mēs arī uzskatām, ka neatkarīgi no jautājuma, vai Kopienas ārējai kompetencei ir vai nav ekskluzīvs raksturs, dalībvalstīm ir jāievēro īpašie pienākumi rīkoties un atturēties no rīcības, tiklīdz Padome ir nolēmusi uzsākt konkrētas Kopienas līmeņa darbības [24].

24 — Skat. 1981. gada 5. maija spriedumu lietā 804/79 Komisija/Apvienotā Karaliste (*Recueil*, I-1045. lpp., 28. punkts). Šis spriedums iekļaujas Kopienas ekskluzīvās kompetences jūras resursu saglabāšanas jomā kontekstā. Tomēr princips, saskaņā ar kuru ar EKL 10. pantu dalībvalstīm tiek uzlikti īpaši pienākumi rīkoties un atturēties no rīcības, tiklīdz Kopiena ir pieņēmusi lēmumu sākt kādu Kopienas rīcību, manuprāt, būtu piemērojams vispārīgi.

73. Tādējādi šajā lietā Padomes 1992. gada 7. decembra lēmuma, ar ko Komisijai tiek dots uzdevums vest sarunas par daudzpusēju nolīgumu Kopienas vārdā, īstenošanai ir pretējas tādas valsts darbības, kad tā ved sarunas, paraksta, ratificē un pasludina par spēkā esošiem konkurējošus divpusējos nolīgumus šajā jomā.

74. Jādomā, ka sarunu vešana, [nolīgumu] parakstīšana, ratificēšana un šādu divpusējo nolīgumu spēkā stāšanās jomā, kurā Komisijai ir skaidri dots uzdevums vest sarunas par daudzpusēja nolīguma noslēgšanu, varētu apdraudēt daudzpusēja Kopienas līmeņa nolīguma pieņemšanu. Mēs arī piebilstam, ka tiesiskā regulējuma iekšzemes ūdensceļu jomā neesamība, no kā Luksemburgas valdība teic esam vēlējusies izvairīties, iespējams, tieši pretēji — noslēgto divpusējo nolīgumu paralizējošās iedarbības dēļ Kopienas līmenī ir tikusi pasliktināta.

75. Turklāt no lietas materiāliem izriet, ka Luksemburgas valdība nav vēlējusies nedz sadarboties ar Komisiju, nedz arī apspriest ar to savu divpusējo nolīgumu projektus, bet gan — tieši pretēji — rīkojusies izolēti un paralēli Komisijas Kopienas līmenī vestajām sarunām.

76. Šajā sakarā mēs uzskatām, ka apstāklis, ka Luksemburgas valdība ir paziņojusi par savu gatavību nekavējoties denonsēt visus savus divpusējos nolīgumus pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem jomā pēc Kopienas līmeņa daudzpusēja nolīguma stāšanās spēkā un ka tā šajā nolūkā savos divpusējos nolīgumos ir ietvērusi attiecīgās klauzulas, nenozīmē, ka EKL 10. pants nav pārkāpts.

77. Ņemot vērā šos apstākļus, mēs iesakām Tiesai Komisijas iebildumu par Luksemburgas Lielhercogistes izdarīto EKL 10. panta pārkāpumu uzskatīt par pamatotu.

C — *Par iebildumu saistībā ar Luksemburgas Lielhercogistes, no vienas puses, un Čehijas un Slovākijas Federatīvās Republikas, Rumānijas un Polijas, no otras puses, noslēgto divpusējo nolīgumu nesaderīgumu ar Regulu Nr. 1356/96*

1) Lietas dalībnieku argumenti

78. Komisija uzskata, ka Luksemburgas Lielhercogistes, no vienas puses, un Čehijas un Slovākijas Federatīvās Republikas, Rumānijas un Polijas, no otras puses, noslēgtie divpusējie nolīgumi nav saderīgi ar Regulu Nr. 1356/96 par kopīgiem noteikumiem, ko piemēro kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa dalībvalstu iekšzemes ūdensceļiem, lai ieviestu šādu pārvadāšanas pakalpojumu sniegšanas brīvību.

79. Precīzāk, Komisija uzskata, ka ar Regulu Nr. 1356/96 nav saderīgs fakts, ka divpusējos nolīgumos pēc šīs regulas pieņemšanas tika saglabāti noteikumi, kuros trešās valstīs reģistrētiem kuģiem tika paredzēta iespēja veikt pakalpojumus starp Luksemburgas Lielhercogisti un citām Kopienas dalībvalstīm, šim nolūkam paredzot īpašu kompetentās iestādes izsniegtu atļauju. Faktiski šī regula ir piemērojama kravu un pasažieru pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem starp dalībvalstīm un tranzītā caur tām (1. pants), un tajā ir paredzēti nosacījumi, kuri ir jāizpilda kravu vai pasažieru pārvadātājam pa iekšzemes ūdensceļiem, lai tas drīkstētu veikt pārvadājumus starp dalībvalstīm un tranzītā caur tām.

80. Komisija uzskata, ka Luksemburgas Lielhercogiste ar divpusējos nolīgumos ietvertajiem kritizētajiem noteikumiem ir vienpusēji

un bez Kopienas kontroles grozījusi to Kopienu tiesībās paredzēto noteikumu raksturu un piemērojamību, kas attiecas uz Kopienas pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem pakalpojumu sniegšanas brīvību. Līdz ar to dalībvalsts vienpusēja piekļuves tiesību piešķiršana vai vismaz fakts, ka tā sev paturējusi tiesības vienpusēji arī pārvadātājiem, kuri nav izpildījuši Regulas Nr. 1356/96 nosacījumus, piešķirt piekļuves tiesības Kopienas iekšzemes ūdensceļiem, nav saderīgs ar sistēmu, kāda nodibināta ar šo regulu. Pēc Komisijas domām, ir acīmredzami, ka Polijas, Rumānijas, Čehijas un Slovākijas pārvadātāji un kuģniecības uzņēmumi, kuri saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem varētu iegūt atļauju veikt pārvadājumus starp Luksemburgas Lielhercogisti un citām Kopienas dalībvalstīm, laikposmā, uz kuru attiecas šī prasība, neatbilda nevienam no minētajiem nosacījumiem.

2) Vērtējums

82. Es uzskatu, ka pēdējais Komisijas iebildums ir nepamatots turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

83. Vispirms jāvērš uzmanība uz Regulas Nr. 1356/96 galveno mērķi, proti, *pakalpojumu sniegšanas brīvības* īstenošana attiecībā uz kravu un pasažieru pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem *starp dalībvalstīm*. Pamatojoties uz to, šīs regulas mērķis ir atcelt *ierobežojumus*, tostarp jebkādu diskrimināciju attiecībā uz pakalpojumu sniedzējiem to pilsonības dēļ vai tādēļ, ka tie ir reģistrēti citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā jāsniedz pakalpojums.

81. Luksemburgas valdība atbild, ka no attiecīgās regulas teksta izriet, ka tā attiecas tikai uz Kopienas pārvadātājiem, bet trešo valstu pārvadātāji vai nu neietilpst tās piemērošanas jomā, vai arī uz tiem attiecas citi Kopienu noteikumi.

84. Saskaņā ar minētās regulas 2. pantu, lai varētu īstenot pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem starp dalībvalstīm pakalpojumu sniegšanas brīvību, ir jāizpilda vairāki nosacījumi: ir jābūt reģistrētam dalībvalstī saskaņā ar šīs dalībvalsts tiesību aktiem; šajā dalībvalstī jābūt tiesīgam veikt kravu vai pasažieru starptautiskos pārvadājumus pa iekšzemes ūdensceļiem; šādām pārvadājumu

darbībām ir jāizmanto iekšzemes ūdeņu kuģi, kas reģistrēti dalībvalstī vai kam ir apliecība par piederību dalībvalsts flotei, un, visbeidzot, jāatbilst nosacījumiem, kas paredzēti Regulas Nr. 3921/91 [25] 2. pantā.

85. Manuprāt, šāda pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem starp Kopienas dalībvalstīm pakalpojumu sniegšanas brīvības regulējuma definīcija un sistēma, ko var izmantot šajās dalībvalstīs reģistrētie pārvadātāji, nav jāsaprot kā pilnīgs aizliegums trešās valstīs reģistrētiem kuģiem veikt pārvadājumus starp vairākām Kopienas dalībvalstīm.

86. Es patiesībā uzskatu, ka, ja Regulu Nr. 1356/96 varētu interpretēt — kā tas ieteikts arī Komisijas apsvērumos — kā tādu, ar ko Kopienai tiek noteikta priekšroka pārvadājumu pa Kopienas teritorijas iekšzemes ūdensceļiem jomā, šī priekšrocība attiektos tikai uz pakalpojumu sniegšanas *brīvības* regulējumu, kuru izmantot, kā jau mēs redzējām, var tikai tie pārvadātāji, kuri ir cieši saistīti ar kādu dalībvalsti. Turpretim nekas minētās regulas tekstā nenorāda, ka tās mērķis vai rezultāts būtu vispārīgā veidā liegt valstīs, kuras nav Kopienas dalībvalstis, reģistrētiem kuģiem sniegt pakalpojumus starp vairākām dalībvalstīm.

87. Komisija tomēr neapgalvo, ka ar divpusējiem nolīgumiem būtu nodibināta paralēla pakalpojumu sniegšanas brīvības sistēma, kuru varētu izmantot Čehijas un Slovākijas Federatīvajā Republikā, Polijā un Rumānijā reģistrēti kuģi. Tā savos apsvērumos ņem vērā apstākli, ka divpusējos nolīgumos ir paredzēta tikai *iespēja* un nevis tiesības šiem minētajās trešās valstīs reģistrētajiem kuģiem sniegt pakalpojumus starp vairākām Kopienas dalībvalstīm. Tā norāda, ka uz šo iespēju sniegt pakalpojumus attiecas prasība saņemt īpašu kompetentās iestādes izsniegtu atļauju.

88. Tādējādi ar attiecīgajiem divpusējiem nolīgumiem netika iedibināta brīvība Čehijas, Slovākijas, Rumānijas vai Polijas pārvadātājiem sniegt kravu vai pasažieru pārvadājumu pa iekšzemes ūdensceļiem pakalpojumus

25 — Šajā sakarā skat. šo secinājumu 14. punktu.

starp Kopienas dalībvalstīm, bet gan tikai tika noteikts ierobežojošs režīms, saskaņā ar kuru pakalpojumu sniegšana ir iespējama stingri noteiktos gadījumos un tās veikšanai ir jāsaņem atļauja.

89. Arī tad, ja mēs atgriežamies pie divpusējo nolīgumu teksta, saskaņā ar to 1. panta 2. punkta d) apakšpunktu "jēdziens "pārvadājumi uz trešām valstīm" [26] nozīmē pārvadājumus, ko veic vienas līgumslēdzējas puses kuģi starp otras līgumslēdzējas puses ostām un trešās valsts ostām, tostarp arī pasažieru iekāpšanu un/vai izkāpšanu un kravu iekraušanu un/vai izkraušanu" [27]. Šajā sakarā divpusējo nolīgumu 6. pantā ir paredzēts, ka uz pārvadājumiem uz trešām valstīm attiecas līgumslēdzēju pušu kompetento iestāžu atļauja un/vai ka to var veikt tikai par nolīgumu izpildi atbildīgas apvienotās komisijas noteiktajos gadījumos. Nav runas par pakalpojumu sniegšanas *brīvības* režīmu.

90. Ņemot vērā atšķirību starp Kopienu režīma raksturu un divpusējo režīmu par kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem raksturu, es pretēji Komisijas paustajam viedoklim uzskatu, ka Luksemburgas Lielhercogiste ar kritizētajiem divpusējo nolīgumu noteikumiem nav grozījusi Regulā Nr. 1356/96 ietverto noteikumu par pakalpojumu sniegšanas brīvību pa Kopienas iekšzemes ūdensceļiem raksturu un piemērojamību.

91. Šo elementu kopums liek man secināt, ka Komisija nav pierādījusi, ka iebildums par divpusējo nolīgumu, kas noslēgti starp Luksemburgas Lielhercogisti, no vienas puses, un Čehijas un Slovākijas Federatīvo Republiku, Rumāniju un Poliju, no otras puses, nesaderīgumu ar Regulu Nr. 1356/96 būtu pamatots.

92. Visbeidzot, saskaņā ar Tiesas Reglamenta 69. panta 3. punktu un tādēļ, ka es iesaku Komisijas prasību apmierināt tikai daļēji, katram lietas dalībniekam savi tiesāšanās izdevumi būtu jāsedz pašam.

26 — Runa ir par valstīm, kuras nav attiecīgo divpusējo nolīgumu puses.

27 — Attiecībā uz divpusējo nolīgumu ar Rumāniju jālasa 1. panta k) apakšpunkts.

IV — Secinājums

93. Tādēļ es iesaku Tiesai:

1) atzīt, ka Luksemburgas Lielhercogiste, pēc Padomes 1992. gada 7. decembra lēmuma par sarunu uzsākšanu starp Kopienu un trešām valstīm par noteikumiem, kas piemērojami pasažieru un kravu pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem starp attiecīgajām līgumslēdzējām pusēm, vedot sarunas, parakstot, ratificējot un pasludinot par spēkā esošiem divpusējos nolīgumus par pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem ar Čehijas un Slovākijas Federatīvo Republiku, Rumāniju un Poliju, nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar EKL 10. pantu;

2) pārējā daļā prasību noraidīt;

3) piespriest katram lietas dalībniekam savus tiesāšanās izdevumus segt pašam.