GENERALINIO ADVOKATO PHILIPPE LÉGER IŠVADA, pateikta 2004 m. lapkričio 25 d. [1]

1. Šiuo ieškiniu Europos Bendrijų Komisija prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad Liuksemburgo Didžioji Hercogystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 10 straipsnį, 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3921/91, nustatantį sąlygas, pagal kurias vežėjai nerezidentai gali vežti krovinius arba keleivius valstybės narės vidaus vandens keliais [2], ir 1996 m. liepos 8 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1356/96 dėl bendrųjų taisyklių, taikytinų prekių ar keleivių vežimui vidaus vandenų keliais tarp valstybių narių, siekiant užtikrinti laisvę teikti tokias transporto paslaugas [3].

2. Komisija kaltina Liuksemburgo Didžiąją Hercogystę, kad ji individualiai derėjosi, sudarė, ratifikavo, užtikrino įsigaliojimą ir atsisakė denonsuoti dvišalius susitarimus dėl laivybos upėmis, kurie ją sieja su Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika, Rumunija ir Lenkija.

3. Liuksemburgo vyriausybė iš esmės nesutinka su pareikštu kaltinimu dėl įsipareigojimų neįvykdymo, nors ir pareiškė ketinanti denonsuoti ginčijamus dvišalius susitarimus.

4. Toliau bus matyti, kad ši byla yra vežimo vidaus vandenų keliais srityje Teisingumo Teismo priimtų vadinamųjų „Atviro dangaus“ [4] sprendimų, susijusių su daugelio valstybių narių sudarytais dvišaliais susitarimais su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis oro transporto srityje, tąsa.

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — OL L 373, p. 1.

3 — OL L 175, p. 7.

4 — 2002 m. lapkričio 5 d. Sprendimai *Komisija prieš Jungtinę Karalystę* (C-466/98, Rink. p. I-9427); *Komisija prieš Daniją* (C-467/98, Rink. p. I-9519); *Komisija prieš Švediją* (C-468/98, Rink. p. I-9575); *Komisija prieš Suomiją* (C-469/98, Rink. p. I-9627); *Komisija prieš Belgiją* (C-471/98, Rink. p. I-9681); *Komisija prieš Liuksemburgą* (C-472/98, Rink. p. I-9741); *Komisija prieš Austriją* (C-475/98, Rink. p. I-9797) ir *Komisija prieš Vokietiją* (C-476/98, Rink. p. I-9855).

I — Teisinis pagrindas

A — *Bendrijos teisės aktai*

1) EB 10 straipsnis

5. Pagal šį straipsnį:

„Kad užtikrintų šios Sutarties ir Bendrijos institucijų nustatytų pareigų vykdymą, valstybės narės imasi visų atitinkamų bendrų ar specialių priemonių. Jos padeda atlikti Bendrijos uždavinius.

Jos nesiima jokių priemonių, kurios gali trukdyti siekti šios Sutarties tikslų."

2) Bendrijos teisės aktai vežimo vidaus vandenų keliais srityje

6. EB sutarties V antraštinė dalis skirta transporto sričiai. EB 70 straipsnyje nustatyta, kad šioje srityje Sutarties tikslų „valstybės narės siekia vykdydamos bendrą transporto politiką".

7. Siekiant įgyvendinti šią bendrą politiką, EB 71 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „Taryba, 251 straipsnyje nurodyta tvarka ir pasikonsultavusi su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, nustato:

a) bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją;

b) sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas;

c) priemones transporto saugumui gerinti;

d) kitas atitinkamas nuostatas".

8. EB 80 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad „šios antraštinės dalies nuostatos taikomos geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui".

9. Bendrijos politika dėl vežimo vidaus vandenų keliais apima keletą sričių, kaip antai: vidaus vandenų transporto struktūrinį gerinimą, vidaus vandenų kelių laivų kapitonams išduodamų nacionalinių pažymėjimų įgijimo sąlygų suderinimą ir abipusį pripažinimą, valstybėje narėje vežėjų nerezidentų teikiamas vežimo vidaus vandenų keliais ir prekių ar keleivių vežimo vidaus vandenų keliais tarp valstybių narių paslaugas.

10. Pastarosios dvi vežimo vidaus vandenų keliais Bendrijos politikos sritys buvo atitinkamai įgyvendintos Reglamentais Nr. 3921/91 ir Nr. 1356/96.

11. Reglamentu Nr. 3921/91 yra siekiama panaikinti apribojimus vežimo vidaus vandenų keliais paslaugų teikėjams, nustatytus dėl jų pilietybės arba dėl to, kad jie yra įsteigti ne toje valstybėje narėje, kurioje turi būti teikiamos paslaugos. Remdamasis bendruoju vienodo požiūrio principu šis reglamentas vežėjams nerezidentams leidžia gabenti prekes ar keleivius nacionaliniais vidaus vandenų keliais tokiomis pačiomis sąlygomis, kokias atitinkama valstybė narė taiko savo vežėjams.

12. Su šia teise, kurią nuo 1993 m. sausio 1 d. turi kiekvienas prekių ar keleivių vežėjas, norintis laikinai vykdyti kabotažu vadinamą nacionalinį gabenimą tam tikroje valstybėje narėje, kurioje jis nėra įsisteigęs, siejami tam tikri reikalavimai vežėjui ir jo naudojamiems laivams.

13. Dėl reikalavimų vežėjams pažymėtina, jog iš Reglamento Nr. 3921/91 1 straipsnio matyti, kad kabotažą valstybėje narėje gali vykdyti kiekvienas vežėjas, kuris yra įsteigtas valstybėje narėje pagal jos teisės aktus ir prireikus turintis joje teisę užsiimti tarptautiniu prekių arba keleivių vežimu vidaus vandenų keliais.

14. Dėl reikalavimų laivams, kuriuos kabotažui valstybėje narėje naudoja vežėjas, pažymėtina, jog 2 straipsnio 1 dalis numato,

kad tai gali būti tik tokie laivai, kurių savininkas ar savininkai yra fiziniai asmenys, nuolat gyvenantys valstybėje narėje ir esantys valstybės narės piliečiai, arba juridiniai asmenys, kurių registruota verslo vieta yra valstybėje narėje, o kontrolinis akcijų paketas arba jų dauguma priklauso valstybės narės piliečiams.

15. Galiausiai Reglamento Nr. 3921/91 6 straipsnyje nurodyta, kad šio reglamento nuostatos „neturi įtakos teisėms, suteikiamoms pagal pataisytą Konvenciją dėl laivybos Reinu (Mannheimo konvenciją)“ [5].

16. Reglamento Nr. 1356/96 tikslas – įgyvendinti laisvę teikti paslaugas prekių ar keleivių vežimo vidaus vandenų keliais tarp valstybių narių srityje. Todėl juo, kaip ir Reglamentu Nr. 3921/91, siekiama panaikinti visus apribojimus paslaugų teikėjams dėl jų tautybės arba dėl to, kad jie yra įsteigti ne toje valstybėje narėje, kurioje turi būti teikiama paslauga.

5 — Ši konvencija, 1868 m. spalio 17 d. pasirašyta Manheime, nustato laisvos laivybos Reinu ir laivo savininkų bei laivynų vienodos traktuotės principus. Ji įpareigoja Belgiją, Vokietiją, Prancūziją, Nyderlandus, Jungtinę Karalystę ir Šveicariją.

17. Pagal Reglamento Nr. 1356/96 pirmąją konstatuojamąją dalį „bendros transporto politikos suformavimas, be kita ko, apima ir bendrų taisyklių, reglamentuojančių patekimą į tarptautinio prekių ir keleivių pervežimo vidaus vandenų keliais Bendrijos teritorijoje rinką, nustatymą; <...> šios taisyklės privalo būti suformuluotos taip, kad padėtų sukurti vidaus transporto rinką“.

18. Be kita ko, šio reglamento trečioje konstatuojamojoje dalyje yra atskleidžiamas jo priėmimo aplinkybės ir priežastys. Iš šios dalies matyti, kad prisijungus naujoms valstybėms narėms dėl skirtingų taisyklių, kylančių iš valstybių narių ir naujai prisijungiančių valstybių sudarytų dvišalių susitarimų, būtina nustatyti „bendras taisykles, siekiant užtikrinti tinkamą vidaus transporto rinkos funkcionavimą, ir ypač išvengti konkurencijos iškraipymų bei šios rinkos organizavimo nesklandumų“.

19. Ypač iš Reglamento Nr. 1356/96 1 ir 2 straipsnių išplaukia, kad bet kuriam vežėjui, gabenančiam prekes ar keleivius vidaus vandenų keliais, leidžiama vykdyti transporto operacijas tarp valstybių narių ir per jas tranzitu be jokios diskriminacijos dėl jo nacionalinės priklausomybės ir įsteigimo vietos, jeigu vežėjas atitinka šias sąlygas: yra įsisteigęs vienoje iš valstybių narių pagal tos

valstybės narės įstatymus, turi teisę toje valstybėje narėje užsiimti tarptautiniu prekių ar keleivių vežimu vidaus vandenų keliais, šioms transporto operacijoms naudoja valstybėje narėje registruotus vidaus vandenų laivus arba turi valstybės narės laivyno nario pažymėjimą ir galiausiai atitinka Reglamento Nr. 3921/91 2 straipsnyje nustatytas sąlygas [6].

20. Galiausiai Reglamento Nr. 1356/96 3 straipsnyje nustatyta, kad šio reglamento nuostatos „neturi įtakos trečiųjų šalių vežėjų teisėms, kurias jiems suteikia pataisyta Konvencija dėl navigacijos Reinu (Manheimo konvencija), Konvencija dėl navigacijos Dunojumi (Belgrado konvencija) [7] arba tarptautiniai Europos bendrijos įsipareigojimai".

B — *Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės pasirašyti ir patvirtinti dvišaliai susitarimai*

21. Liuksemburgo Didžioji Hercogystė pasirašė tris dvišalius susitarimus dėl vežimo vidaus vandenų keliais su:

— Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika – 1992 m. gruodžio 30 d.; 1994 m. balandžio 10 d. Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės Deputatų Rūmai patvirtino šį susitarimą ir 1994 m. birželio 6 d. jis įsigaliojo,

— Rumunija – 1993 m. lapkričio 10 d.; 1995 m. sausio 6 d. Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės Deputatų Rūmai patvirtino šį susitarimą ir 1995 m. vasario 3 d. jis įsigaliojo,

— Lenkija – 1994 m. kovo 9 d.; 1995 m. liepos 24 d. Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės Deputatų Rūmai patvirtino šį susitarimą ir 1995 m. spalio 1 d. jis įsigaliojo.

22. Šiuose dvišaliuose susitarimuose įtvirtintos taisyklės, susijusios su keleivių ir prekių vežimu vidaus vandenų keliais tarp susitariančiųjų šalių ir su abipusiu jų vidaus vandenų kelių naudojimu, kai vienos šalies laivai naudojasi kitos šalies vidaus vandenų keliais. Juose taip pat numatyta, kad vienos šalies laivų plaukiojimui tarp kitos šio susitarimo šalies ir trečiosios šalies uostų,

6 — Žr. šios išvados 14 punktą.

7 — Šią konvenciją dėl laivybos Dunojumi 1948 m. rugpjūčio 18 d. Belgrade pasirašė Bulgarija, Vengrija, Rumunija, Čekoslovakija, Ukraina, Sovietų Sąjunga ir Jugoslavija. Jos tikslas pirmiausia yra užtikrinti laisvą laivybą Dunojumi.

kurį vykdant įlaipinami ir (arba) išlaipinami keleiviai, pakraunamos ir (arba) iškraunamos prekės (susisiekimas su trečiosiomis šalimis), reikia gauti išankstinį kompetentingų institucijų leidimą.

24. Šių derybų motyvas pirmiausia buvo būtinybė sukurti veiksmingą visos Europos vežimo vidaus vandenų keliais tinklą, kad būtų sumažinta vežimo Rytų ir Vakarų kryptimi tinklų apkrova, ypač po to, kai 1992 metais buvo atidarytas Reino-Maino-Dunojaus kanalas.

C — Europos bendrijos ir keleto trečiųjų šalių daugiašalio susitarimo projektas

25. Ypač atsižvelgdama į politinius ir ekonominius pokyčius, kurie tuo metu vyko kai kuriose Dunojaus regiono valstybėse, 1994 m. balandžio 8 d. Taryba nusprendė, kad pirmenybė turi būti teikiama deryboms su Vengrija, Lenkija, Čekija ir Slovakija.

23. 1992 m. gruodžio 7 d. įvykusiame posėdyje Taryba nusprendė įgalioti Komisiją Bendrijos išorės santykių su trečiosiomis šalimis srityje „vesti derybas dėl Europos ekonominės bendrijos ir Lenkijos bei Dunojaus konvencijos susitariančiųjų valstybių (Vengrijos, Čekoslovakijos, Rumunijos, Bulgarijos, buvusiosios SSRS, buvusiosios Jugoslavijos ir Austrijos) susitarimo“ [8]. Pagrindinis derybų tikslas buvo sudaryti vieną daugiašalį Bendrijos ir minėtų šalių susitarimą dėl taisyklių, taikytinų keleivių ir prekių vežimui upėmis tarp atitinkamų šalių.

26. Po šių derybų 1996 m. gruodžio 13 d. Komisija pateikė Tarybai sprendimo, susijusio su susitarimu dėl taisyklių, taikytinų keleivių ir prekių vežimui vidaus vandenų keliais tarp Europos bendrijos ir Čekijos Respublikos, Lenkijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos, pasiūlymą [9].

27. Šio sprendimo pasiūlymo Taryba nėra priėmusi iki šiol.

8 — Dok. 10828/92 *Trans* 178 *Relex* 72. Atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjant šį ieškinį vertinamas laikotarpis pasibaigė iki 2004 m. gegužės 1 d., t. y. iki kai kurių iš šių šalių įstojimo į Europos Sąjungą, mano argumentuose jos vadinamos „trečiosiomis šalimis“.

9 — COM(96) 634, galutinis.

II — Ikiteisminė procedūra

28. Tarybai priėmus minėtą 1992 m. gruodžio 7 d. Sprendimą, įgaliojantį Komisiją vesti derybas su kai kuriomis Vidurio ir Rytų Europos trečiosiomis šalimis dėl daugiašalio susitarimo vežimo upėmis srityje, 1993 m. balandžio 24 d. laišku Komisija paprašė keleto valstybių narių, įskaitant ir Liuksemburgo Didžiąją Hercogystę, „susilaikyti nuo bet kokių iniciatyvų, galinčių pakenkti Bendrijos lygiu pradėtų derybų eigai, ir konkrečiai atsisakyti ratifikuoti jau parafuotus ar pasirašytus (dvišalius) susitarimus bei nepradėti naujų derybų su Vidurio ir Rytų Europos valstybėmis laivybos vidaus vandenyse srityje".

29. 1994 m. balandžio 12 d. išsiuntus naują laišką, į kurį Liuksemburgo valdžios institucijos atsakė 1994 m. gegužės 9 d. pozicija, Komisija, vadovaudamasi EB sutarties 169 straipsniu (dabar – EB 226 straipsnis), pradėjo ikiteisminę procedūrą, 1995 m. balandžio 10 d. pateikdama oficialų pranešimą. Ji teigė, kad tęsdama dvišalių susitarimų su Čekija ir Slovakija sudarymo procedūras Liuksemburgo Didžioji Hercogystė pakenktų Bendrijos teisei.

30. 1998 m. gruodžio 2 d. laišku Komisija pateikė Liuksemburgo vyriausybei papildomą oficialų pranešimą, kuriame ji nurodė savo prieštaravimus ir dėl dvišalių susitarimų, kuriuos Liuksemburgo Didžioji Hercogystė sudarė su Rumunija ir Lenkija.

31. Komisija, nepatenkinta šios vyriausybės pateiktais atsakymais, 2000 m. vasario 28 d. išsiuntė jai pagristą nuomonę. Į šią pagrįstą nuomonę Liuksemburgo vyriausybė atsakė 2000 m. gegužės 17 d. laišku.

32. Šis atsakymas Komisijos neįtikino ir ji 2003 m. birželio 18 d. Teisingumo Teismo kanceliarijai EB 226 straipsnio pagrindu pateiktu pareiškimu pareiškė šį ieškinį.

III — Ieškinys

33. Pagrįsdama savo ieškinį Komisija pateikia tris kaltinimus Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei.

34. Pirmasis kaltinimas susijęs su tuo, kad ši valstybė narė pažeidė išimtinęBendrijos išo-

rinę kompetenciją *AETR* jurisprudencijos prasme [10].

35. Antrasis kaltinimas susijęs su Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės įsipareigojimų pagal EB 10 straipsnio neįvykdymu.

36. Trečiasis kaltinimas susijęs su dvišalių susitarimų, Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės sudarytų su Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika, Rumunija ir Lenkija, nesuderinamumu su Reglamentu Nr. 1356/96.

A — *Dėl pirmojo kaltinimo pažeidus išimtinę Bendrijos išorinę kompetenciją AETR jurisprudencijos prasme*

1) Šalių argumentai

37. Komisija kaltina Liuksemburgo Didžiąją Hercogystę tuo, kad ši, vesdama derybas dėl dvišalių susitarimų su Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika, Rumunija ir Lenkija, juos sudarydama, ratifikuodama ir užtikrindama jų įsigaliojimą, pažeidė išimtinę Bendrijos išorinę kompetenciją *AETR* jurisprudencijos prasme. Jos teigimu, šie susitarimai turėjo poveikį bendroms taisyklėms, kurias Bendrija įtvirtino Reglamente Nr. 3921/91, nustatančiame sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali vežti krovinius arba keleivius valstybės narės vidaus vandenų keliais.

38. Visų pirma Komisija mano, kad ginčijami dvišaliai susitarimai, ypač tos jų nuostatos, kurios leidžia atitinkamų trečiųjų šalių vežėjams, gavus specialų leidimą, vykdyti kabotažą Liuksemburgo Didžiojoje Hercogystėje, turi poveikį Reglamente Nr. 3921/91 nurodytoms bendroms taisyklėms, nes jos nuo 1993 m. sausio 1 d. išsamiai suderino kabotažo vykdymo Bendrijos valstybėse narėse sąlygas. Todėl pasilikdama teisę vienašališkai suteikti trečiųjų šalių vežėjams teisę vykdyti kabotažą ne pagal Bendrijos tvarką, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė pažeidė išimtinę Bendrijos išorinę kompetenciją.

39. Remdamasi minėtose „Atviro dangaus" bylose Teisingumo Teismo priimtais sprendimais Komisija mano, kad Reglamentas Nr. 3921/91 yra skirtas ne tik Bendrijos, bet ir trečiųjų šalių vežėjams; tai patvirtina šio

10 — 1971 m. kovo 31 d. Sprendimas *Komisija prieš Tarybą*, vadinamasis *AETR* (22/70, Rink. p. 263).

reglamento 6 straipsnis, nes juo pripažįstamos Šveicarijos vežėjų teisės pagal Manheimo konvenciją vykdyti kabotažą valstybėse narėse [11].

40. Atsakydama į šiuos argumentus, Liuksemburgo vyriausybė visų pirma teigia, kad sudaryti ginčijamus dvišalius susitarimus buvo būtina dėl dviejų priežasčių: pirma, siekiant išvengti bet kokios diskriminacijos tarp jos nacionalinių ūkio subjektų ir kitų valstybių narių, sudariusių dvišalius susitarimus su trečiosiomis šalimis, ūkio subjektų, ir, antra, siekiant užpildyti teisės spragą, atsiradusią laukiant, kol hipotetinis Bendrijos susitarimas bus sudarytas.

41. Taigi laukdama daugiašalio susitarimo sudarymo Bendrija neturi teisės uždrausti valstybėms narėms imtis laikinųjų dvišalių priemonių.

42. Liuksemburgo vyriausybė taip pat pažymi, kad teisės vykdyti kabotažą Liuksemburgo Didžiojoje Hercogystėje suteikimas vežėjams nerezidentams pagal dvišalių susitarimų 7 straipsnį yra siejamas su Liuksemburgo transporto ministro leidimu, o toks leidimas niekada nebuvo išduotas.

43. Be kita ko, ji teigia, kad Reglamentas Nr. 3921/91 yra skirtas tik Bendrijos valstybėms narėms, o ne trečiosioms šalims.

44. Galiausiai ji teigia, kad nuo 2004 m. gegužės 1 d., kai Čekija, Lenkija ir Slovakija įstos į Europos Sąjungą, sudaryti ginčijami susitarimai praras bet kokią teisinę galią.

2) Vertinimas

45. Visų pirma pažymėtina, kad argumentas, esą dvišaliai susitarimai praras teisinę galią dėl to, kad 2004 m. gegužės 1 d. atitinkamos šalys įstos į Europos Sąjungą, nereikšmingas šio ieškinio vertinimui. Iš tiesų pagal nusistovėjusią teismo praktiką „įsipareigojimo neįvykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į valstybės narės padėtį pagrįstoje nuomonėje nustatyto termino pabaigoje ir į

11 — Žr. šios išvados 15 punktą.

vėlesnius pakeitimus Teisingumo Teismas atsižvelgti negali" [12]. Nagrinėjamoje byloje šis terminas baigėsi 2000 m. balandžio 28 dieną.

46. Norint įvertinti Komisijos pateiktą pirmąjį kaltinimą, reikia priminti tas sąlygas, kurioms esant Komisija gali remtis išimtine išorine kompetencija iš minėto sprendimo *AETR* kylančios jurisprudencijos prasme.

47. Žinoma, kad šiame sprendime Teisingumo Teismas nustatė vadinamosios „išorinės Bendrijos numanomos kompetencijos teorijos" pagrindus. Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas pripažino, kad Sutartyje aiškiai numatytos priskirtosios kompetencijos principas nekliudo egzistuoti iš Sutarties sistemos kylančiai numanomai kompetencijai. Tačiau, nepaisant išorinės Bendrijos kompetencijos priskyrimo būdo – tiesiogiai numatytos ar numanomos, – Teisingumo Teismas taip pat yra apibrėžęs šios kompetencijos išimtinumo sąlygas. Šioje išvadoje bus nagrinėjamas tik šis išimtinumo aspektas, nes Liuksemburgo vyriausybė neginčija Bendrijos išorinės kompetencijos vežimo vidaus vandenų keliais srityje.

12 — Žr. 1996 m. gegužės 2 d. Sprendimą *Komisija prieš Belgiją* (C-133/94, Rink. p. I-2323, 17 punktas).

48. Pasak Teisingumo Teismo, „kiekvieną kartą, kai įgyvendindama Sutartyje numatytą bendrąją politiką Bendrija kokia nors forma įtvirtina bendras taisykles, valstybės narės, veikdamos atskirai ar kartu, nebeturi teisės prisiimti šioms taisyklėms poveikį turinčių įsipareigojimų susitarimų su trečiosiomis šalimis pagrindu". Iš tiesų „nustatydama šias bendras taisykles tik Bendrija gali prisiimti ir vykdyti sutartinius įsipareigojimus trečiųjų valstybių atžvilgiu visoje Bendrijos teisinės sistemos taikymo srityje" [13].

49. Šiais dviem principiniais motyvais Teisingumo Teismas nurodė tai, kad išimtinę išorinę kompetenciją Bendrija iš esmės įgyja laipsniškai, nes ji glaudžiai susijusi su srities sureglamentavimo Bendrijos vidaus taisyklėmis laipsniu [14]. Be kita ko, Teisingumo Teismas nurodė tai, kas jo vėlesnėje jurisprudencijoje buvo pripažinta svarbiausiu Bendrijos išorinės kompetencijos išimtinumo kriterijumi, t. y. susitarimais su trečiosiomis šalimis prisiimtų tarptautinių įsipareigojimų poveikio bendroms taisyklėms kriterijus.

13 — Anksčiau minėto sprendimo *AETR* atitinkamai 17 ir 18 punktai.

14 — Būtent todėl „išimtinė Bendrijos išorinė kompetencija *ipso facto* nekyla iš jos teisės nustatyti vidaus taisykles". 1994 m. lapkričio 15 d. Nuomonė Nr. 1/94 (Rink. p. I-5267, 77 punktas) (GATS ir TRIPS susitarimai).

50. Vėlesnė jurisprudencija, kurią daugiausia sudaro Teisingumo Teismo pagal EEB sutarties 228 straipsnį (tapusio EB sutarties 228 straipsniu, o vėliau, po pakeitimo, – EB 300 straipsniu) pareikštos nuomonės [15], leido patikslinti šio poveikio kriterijaus reikšmę. Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas nurodė, kad poveikis nereiškia prieštaravimo buvimo, t. y. kad tarptautinių susitarimų nuostatos gali turėti poveikį Bendrijos lygiu nustatytoms bendroms taisyklėms, tačiau visiškai joms neprieštarauti. Vadinasi, poveikis kyla iš pripažinimo, kad tarptautinis susitarimas „patenka į sritį, kurios didžiąją dalį jau reglamentuoja laipsniškai priimtos Bendrijos taisyklės <...>" [16].

51. Šių elementų sintezę Teisingumo Teismas įgyvendino minėtuose „Atviro dangaus" sprendimuose dėl dvišalių susitarimų, tam tikras valstybes nares siejančių su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis [17]. Jis taip pat priminė aplinkybes, kuriomis Bendrijos teisės normų taikymo sritis gali būti paveikta ar iškraipyta tarptautiniais įsipareigojimais, bei taip pat aplinkybes, kuriomis Bendrija, naudodamasi vidine kompetencija, įgyja išorinę kompetenciją. Pasak Teisingumo Teismo, „taip yra tuo atveju, kai tarptautiniai įsipareigojimai patenka į bendrų taisyklių taikymo sritį <...> arba bet kuriuo atveju į sritį, kurios didžiąją dalį reglamentuoja šios taisyklės" [18].

52. Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad „jei Bendrija savo vidaus teisėkūros aktuose įtvirtino nuostatas dėl trečiųjų šalių nacionalinių subjektų vertinimo arba savo institucijoms aiškiai suteikė teisę vesti derybas su trečiosiomis šalimis, ji įgyja išimtinę išorinę kompetenciją šių aktų reglamentavimo srityse <...>" [19].

53. Teisingumo Teismas pabrėžė, kad „ta pati taisyklė taikoma net ir nesant aiškios nuostatos, įgaliojančios Bendrijos institucijas vesti derybas su trečiosiomis šalimis, jei tam tikrą sritį Bendrija yra išsamiai suderinusi, nes jeigu valstybės narės išsaugotų laisvę savarankiškai derėtis su trečiosiomis šalimis, taip priimtos bendros taisyklės galėtų būti paveiktos minėto sprendimo *AETR* prasme <...>" [20].

54. Remiantis šiais Teisingumo Teismo pateikto Bendrijos išorinės kompetencijos išim-

15 — Pirmiausia paminėtinos šios nuomonės: 1975 m. lapkričio 11 d. Nuomonė 1/75 (Rink. p. I-1355) (su nuostata dėl vietinių sąnaudų susijusi priemonė); 1977 m. balandžio 26 d. Nuomonė 1/76 (Rink. p. I-741) (Europos vidaus vandens kelių laivų eksploatavimo nutraukimo fondas); 1993 m. kovo 19 d. Nuomonė 2/91 (Rink. p. I-1061) (Tarptautinės darbo organizacijos konvencija Nr. 170); minėta Nuomonė 1/94 ir 1995 m. kovo 24 d. Nuomonė 2/92 (Rink. p. I-521) (EBPO Tarybos pataisytas trečiasis sprendimas dėl nacionalinės traktuotės).

16 — Žr., pavyzdžiui, minėtos Nuomonės 2/91 25 punktą.

17 — Žr. 4 išnašą.

18 — Žr., pavyzdžiui, minėto sprendimo *Komisija prieš Daniją* 81 ir 82 punktus.

19 — Ten pat, 83 punktas.

20 — Ten pat, 84 punktas.

tinumo apibrėžimo elementais reikia nustatyti, ar Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės prisiimti tarptautiniai įsipareigojimai gali paveikti šioje byloje Komisijos nurodytas bendras taisykles, t. y. Reglamente Nr. 3921/91 numatytas taisykles.

55. Iš Komisijos pateiktų argumentų matyti, jog išimtinę Bendrijos išorinę kompetenciją ji grindžia aplinkybe, kad, kaip nusprendė Teisingumo Teismas, „Bendrija į savo vidaus teisės aktus įtraukė sąlygas dėl trečiųjų šalių piliečių vertinimo“ [21].

56. Mano nuomone, kaip nurodo ir Liuksemburgo vyriausybė, Reglamente Nr. 3921/91 kaip tik nėra jokių sąlygų dėl trečiųjų šalių vežėjų vertinimo.

57. Iš tiesų reikia priminti, kad šis reglamentas, nustatantis sąlygas, pagal kurias vežėjai nerezidentai gali vežti krovinius arba keleivius valstybės narės vidaus vandenų keliais, yra skirtas tik tiems vežėjams, kurie įsteigti valstybėje narėje ir naudojasi laivais, kurių savininkas ar savininkai yra fiziniai asmenys, nuolat gyvenantys valstybėje narėje ir esantys valstybės narės piliečiais, arba juridiniai asmenys, kurių registruota verslo vieta yra valstybėje narėje, o kontrolinis akcijų paketas arba akcijų dauguma priklauso valstybės narės piliečiams [22].

58. Be kita ko, pažymėtina, jog Reglamento Nr. 3921/91 6 straipsnio nurodymas, kad jo nuostatos „neturi įtakos teisėms, suteikiamoms pagal pataisytą Konvenciją dėl laivybos Reinu (Mannheimo konvenciją)“, mano nuomone, patvirtina požiūrį, pagal kurį Bendrijos teisės aktų leidėjas nesureguliavo trečiųjų šalių vežėjų teisių vykdyti kabotažą Bendrijos vidaus vandenų keliais. Mano nuomone, šiuo straipsniu Bendrija tik konstatuoja iš Manheimo konvencijos Šveicarijai kylančias teises. Kitoks požiūris, be kita ko, paneigtų bet kokią naudą derybų, kurios Tarybos iniciatyva buvo vedamos Bendrijos lygiu, siekiant sudaryti daugiašalį susitarimą, pirmiausia skirtą atitinkamų trečiųjų šalių vežėjų padėčiai sureguliuoti.

59. Taigi taikydamas Teisingumo Teismo jurisprudenciją, paskutinį kartą patikslintą „Atviro dangaus“ sprendimuose, manau, kad dvišaliai susitarimai, taikomi juos sudariusių trečiųjų šalių vežėjams, negali paveikti Re-

21 — Ten pat, 83 punktas.

22 — Žr. šios išvados 13 ir 14 punktus.

glamente Nr. 3921/91 nustatytų bendrų taisyklių, nes jos taikomos tik Bendrijos vežėjams.

60. Be to, atsižvelgiant į tai, ką Teisingumo Teismas yra konstatavęs „Atviro dangaus" sprendimuose, pats faktas, kad reglamentas, kuriuo remiasi Komisija, nereguliuoja Bendrijoje veiklą vykdančių trečiųjų šalių vežėjų padėties, patvirtina, kad šiuo reglamentu įgyvendintas suderinimas nėra išsamus [23].

61. Mano nuomone, iš šių argumentų darytina išvada, kad Bendrija negali remtis išimtine išorine kompetencija *AETR* jurisprudencijos prasme teigdama, jog Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės tarptautiniai įsipareigojimai, kuriuos ji prisiėmė pagal Komisijos ginčijamus dvišalius susitarimus, turės poveikį Reglamente Nr. 3921/91 nustatytoms bendroms taisyklėms.

62. Tokiomis aplinkybėmis, atsižvelgdamas į Komisijos ieškinyje pateiktų kaltinimų argumentus, manau, kad derybos dėl Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės ir Čekijos ir Slovakijos Federacinės Respublikos, Rumunijos ir Lenkijos dvišalių susitarimų, jų sudarymas, ratifikavimas ir įsigaliojimo užtikrinimas nėra išimtinės Bendrijos išorinės kompetencijos pažeidimas.

63. Todėl siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti, kad pirmasis Komisijos pateiktas kaltinimas yra nepagrįstas.

B — *Dėl kaltinimo pažeidus EB 10 straipsnį*

1) Šalių argumentai

64. Šiuo antruoju kaltinimu Komisija teigia, kad Liuksemburgo Didžioji Hercogystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 10 straipsnį. Iš tiesų, tęsdama derybas dėl ginčijamų dvišalių susitarimų, jų pasirašymą, ratifikavimą ir užtikrinimą, jų įsigaliojimą po to, kai 1992 m. gruodžio 7 d. Taryba nusprendė įgalioti Komisiją Bendrijos vardu vesti derybas dėl susitarimo, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė sukėlė pavojų šio Tarybos sprendimo įgyvendinimui. Todėl Komisijos dery-

23 — Žr., pavyzdžiui, minėto sprendimo *Komisija prieš Daniją* 93 punktą.

bos dėl susitarimo Bendrijos vardu ir Tarybos vėlesnis šio susitarimo sudarymas neišvengiamai pasunkėjo dėl valstybės narės individualių iniciatyvų. Be to, Bendrijos derybų pozicija trečiųjų šalių atžvilgiu susilpnėjo, nes Bendrijos ir valstybių narių nuomonės išsiskyrė.

65. Be šios išvados 40 ir 41 punktuose nurodytų argumentų, Liuksemburgo vyriausybė taip pat teigia, kad dėl ginčijamų dvišalių susitarimų buvo deramasi iki 1992 m. gruodžio 7 d., kai Taryba įgaliojo Komisiją vesti derybas dėl daugiašalio susitarimo tarp Bendrijos ir Lenkijos bei Dunojaus konvencijos susitariančiųjų valstybių.

66. Be kita ko, ji mano, kad 1994 m. balandžio 8 d. Tarybos sprendimas, kuriuo Komisija raginama skirti ypatingą dėmesį deryboms su Vengrija, Lenkija, Čekija ir Slovakija, iš tikrųjų buvo naujas įgaliojimas derėtis, pakeičiantis 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos sprendimu suteiktą įgaliojimą.

67. Galiausiai Liuksemburgo vyriausybė pabrėžia, kad ji yra pareiškusi esanti pasirengusi denonsuoti visus savo dvišalius susitarimus vidaus laivybos srityje iš karto, kai tik įsigalios daugiašalis susitarimas.

2) Vertinimas

68. Visų pirma pažymėtina, kad, kaip matyti iš bylos medžiagos, nors dalis derybų dėl ginčijamų dvišalių susitarimų greičiausiai įvyko iki 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos sprendimo, įgaliojančio Komisiją vesti derybas dėl daugiašalio susitarimo, priėmimo, jie visi buvo pasirašyti ir patvirtinti po minėto Bendrijos sprendimo priėmimo. Be to, derybos dėl su Rumunija ir Lenkija sudarytų dvišalių susitarimų greičiausia buvo vedamos jau po 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos sprendimo priėmimo, nes jie buvo pasirašyti atitinkamai 1993 m. lapkričio 10 d. ir 1994 m. kovo 9 dieną.

69. Be to, manau, kad byloje esantys dokumentai nepatvirtina, jog, kaip teigia Liuksemburgo vyriausybė, 1994 m. balandžio 8 d. Tarybos sprendimas, siūlantis Komisijai ypatingą dėmesį skirti deryboms su Vengrija, Lenkija, Čekija ir Slovakija, iš tikrųjų buvo naujas įgaliojimas derėtis, pakeičiantis 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos sprendime nustatytą įgaliojimą. Mano nuomone, reikia

laikyti, kad šis 1994 m. sprendimas buvo priimtas tik siekiant patikslinti pradinius 1992 m. sprendimo nurodymus dėl derybų.

70. Pateikęs šiuos paaiškinimus, aš, kaip ir Komisija, manau, kad Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės veiksmai pažeidė EB 10 straipsnyje įtvirtintą lojalaus bendradarbiavimo pareigą.

71. Iš tiesų šis straipsnis būtent valstybėms narėms nustato pozityvią pareigą padėti atlikti Bendrijos uždavinius ir negatyvią pareigą nesiimti „jokių priemonių, kurios gali trukdyti siekti šios Sutarties tikslų".

72. Be to, manau, kad, neatsižvelgiant į tai, ar Bendrijos išorinė kompetencija yra išimtinė, ar ne, valstybės narės turi konkrečias pareigas veikti ir susilaikyti nuo tam tikrų veiksmų, jei Taryba nusprendė imtis konkretaus Bendrijos veiksmo [24].

24 — Žr. 1981 m. gegužės 5 d. Sprendimą *Komisija prieš Jungtinę Karalystę* (804/79, Rink. p. I-1045, 28 punktas). Šis sprendimas priskirtinas specifiniam kontekstui – išimtinei Bendrijos kompetencijai jūros išteklių išsaugojimo priemonių srityje. Tačiau principas, pagal kurį EB 10 straipsnis nustato valstybėms narėms ypatingas veikimo ir susilaikymo pareigas po to, kai Bendrija priima sprendimą imtis Bendrijos veiksmų, mano nuomone, turėtų būti taikomas bendrai.

73. Šioje byloje veiksmingas Tarybos 1992 m. gruodžio 7 d. Sprendimo, įgaliojančio Komisiją vesti derybas dėl daugiašalio susitarimo Bendrijos vardu, įgyvendinimas draudžia valstybei vesti derybas dėl tą pačią sritį reglamentuojančių konkuruojančių dvišalių susitarimų, jas pasirašyti, ratifikuoti ir užtikrinti jų įsigaliojimą.

74. Iš tiesų galima manyti, kad derybos dėl tokių dvišalių susitarimų, jų pasirašymas, ratifikavimas ir įsigaliojimo užtikrinimas tokioje srityje, kurioje Komisijai buvo suteiktas aiškus įgaliojimas vesti derybas, galėjo pakenkti daugiašalio susitarimo priėmimui Bendrijos lygiu. Be to, teisės spraga vežimo upėmis srityje, kurios, kaip teigia Liuksemburgo vyriausybė, ji norėjo išvengti, Bendrijos lygiu greičiausia, priešingai, tik padidėjo dėl taip sudarytų dvišalių susitarimų paralyžiuojančio poveikio.

75. Maža to, iš bylos medžiagos matyti, kad Liuksemburgo vyriausybė nė nebandė bendradarbiauti su Komisija ar konsultuotis su ja dėl savo dvišalių susitarimų projektų, ir, priešingai, ši medžiaga tik patvirtina šios vyriausybės savarankiškus ir tuo pačiu metu kaip ir Komisijos vedamos derybos Bendrijos lygiu atliekamus veiksmus.

76. Šiuo požiūriu manau, jog aplinkybė, kad Liuksemburgo vyriausybė pareiškė esanti pasirengusi denonsuoti visus savo dvišalius susitarimus vidaus laivybos srityje iš karto, kai tik įsigalios Bendriją įpareigojantis daugiašalis susitarimas, ir kad dėl to ji į savo dvišalius susitarimus įtraukė atitinkamas nuostatas, neįrodo, jog buvo laikytasi EB 10 straipsnio.

77. Atsižvelgdamas į šiuos argumentus, siūlau Teisingumo Teismui pripažinti, jog Komisijos kaltinimas Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei dėl EB 10 straipsnio pažeidimo yra pagrįstas.

C — Dėl kaltinimo dvišalių susitarimų, Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės sudarytų su Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika, Rumunija ir Lenkija, nesuderinamumu su Reglamentu Nr. 1356/96

1) Šalių argumentai

78. Komisija teigia, kad dvišaliai susitarimai, Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės sudaryti su Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika, Rumunija ir Lenkija, yra nesuderinami su Reglamentu Nr. 1356/96 dėl bendrų taisyklių, taikytinų prekių ar keleivių vežimui vidaus vandenų keliais tarp valstybių narių, siekiant užtikrinti laisvę teikti tokias transporto paslaugas.

79. Komisija būtent teigia, kad dvišalių susitarimų nuostatų, numatančių galimybę trečiosiose šalyse įregistruotais laivais teikti paslaugas tarp Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės ir kitų Bendrijos valstybių narių gavus specialų kompetentingos institucijos leidimą, palikimas galioti po Reglamento Nr. 1356/96 priėmimo yra nesuderinamas su šiuo reglamentu. Iš tiesų jis taikomas prekių ar keleivių vežimui vidaus vandenų keliais tarp valstybių narių ir per jas tranzitu (1 straipsnis) ir nustato sąlygas, kurias turi atitikti kiekvienas vežėjas, gabenantis prekes ir keleivius vidaus vandenų keliais, norintis vykdyti transporto operacijas tarp valstybių narių ir per jas tranzitu (2 straipsnis).

80. Komisija teigia, kad ginčijamomis dvišalių susitarimų nuostatomis Liuksemburgo Didžioji Hercogystė vienašališkai ir išveng-

dama Bendrijos kontrolės pakeistų Bendrijos teisės įtvirtintų taisyklių dėl laisvės teikti vežimo vidaus vandenų keliais paslaugas Bendrijoje pobūdį ir apimtį. Vadinasi, vienašališkas šios valstybės narės teisės gabenti suteikimas arba bent jau tai, kad ji pasilieka teisę vienašališkai suteikti teises gabenti Bendrijos vidaus susisiekimo keliais vežėjams, neatitinkantiems Reglamente Nr. 1356/96 nustatytų sąlygų, būtų nesuderinama su šiuo reglamentu įtvirtinta sistema. Komisija mano, jog akivaizdu, kad Lenkijos, Rumunijos, Čekijos ir Slovakijos vežėjai ir laivybos įmonės, kuriems pagal dvišalius susitarimus galėjo būti leista teikti vežimo paslaugas tarp Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės ir kitų Bendrijos valstybių narių, neatitiko nė vienos iš šių sąlygų tuo metu, kai šis ieškinys buvo pareikštas.

2) Vertinimas

82. Manau, kad šis paskutinis Komisijos pateiktas kaltinimas yra nepagrįstas dėl toliau nurodytų priežasčių.

83. Visų pirma reikia atkreipti dėmesį į pagrindinį Reglamento Nr. 1356/96 tikslą, t. y. užtikrinti *laisvę teikti paslaugas* prekių ar keleivių vežimo vidaus vandenų keliais *tarp valstybių narių* srityje. Juo siekiama panaikinti *apribojimus*, įskaitant bet kokią diskriminaciją, paslaugų teikėjams dėl jų nacionalinės priklausomybės arba dėl to, kad jie yra įsisteigę ne toje valstybėje narėje, kurioje turi būti teikiamos paslaugos.

81. Liuksemburgo vyriausybė atsikerta, jog iš aptariamo reglamento teksto matyti, kad jis yra skirtas tik Bendrijos vežėjams, o trečiųjų šalių vežėjams jis yra netaikomas arba jiems taikomos kitos Bendrijos nuostatos.

84. Pagal šio reglamento 2 straipsnį asmeniui, norinčiam naudotis šia laisve teikti pervežimo upėmis paslaugas tarp valstybių narių, yra taikomos kelios sąlygos: jis turi būti įsisteigęs valstybėje narėje pagal šios teisės aktus ir turėti teisę joje užsiimti tarptautiniu prekių arba keleivių vežimu vidaus vandenų keliais, šioms transporto operacijoms naudoti tik tokius vidaus vande-

nų laivus, kurie yra registruoti valstybėje narėje arba, jei nėra registracijos, turintys valstybės narės laivyno nario pažymėjimą, ir galiausiai atitikti Reglamento Nr. 3921/91 2 straipsnyje nustatytas sąlygas [25].

85. Mano nuomone, tokios laisvės teikti vežimo upėmis paslaugas tarp Bendrijos valstybių narių sistemos apibrėžimas ir jos suteikimas šiose valstybėse narėse įsteigtiems vežėjams neturi būti aiškinamas kaip absoliutus draudimas paslaugas tarp Bendrijos valstybių narių teikti trečiosiose šalyse registruotais laivais.

86. Iš tiesų manau, kad jei, kaip manytina remiantis Komisijos pastabomis, Reglamentą Nr. 1356/96 galima aiškinti taip, kad vežimo Bendrijos upėmis srityje jis įtvirtino Bendrijos preferenciją, ši preferencija, mano nuomone, yra susijusi tik su *laisvės* teikti paslaugas sistema, kuria, kaip minėjau, gali naudotis tik glaudžiai su valstybe nare susiję vežėjai. Atvirkščiai, jokia šio reglamento nuostata nepatvirtina, kad jo tikslas ar poveikis būtų sudaryti kliūtis tarp valstybių narių teikti paslaugas Europos bendrijai nepriklausančiose šalyse registruotais laivais.

87. Beje, Komisija netvirtina, kad dvišaliais susitarimais būtų numatyta lygiagreti laisvės teikti paslaugas Čekijos ir Slovakijos Federacinėje Respublikoje, Rumunijoje ir Lenkijoje registruotais laivais sistema. Savo pastabose ji atsižvelgia į tai, kad šiuose dvišaliuose susitarimuose yra numatyta tik *galimybė*, o ne teisė teikti paslaugas tarp Bendrijos valstybių narių šiose trečiosiose šalyse registruotais laivais. Iš tiesų ji pažymi, kad ši galimybė teikti paslaugas yra siejama su specialaus kompetentingos institucijos leidimo gavimu.

88. Taigi ginčijami dvišaliai susitarimai ne įtvirtina Čekijos, Slovakijos, Rumunijos ir Lenkijos vežėjų laisvę teikti prekių ar keleivių vežimo upėmis paslaugas tarp Bendrijos valstybių narių, o tik numato specifinę

25 — Šiame kontekste žr. šios išvados 14 punktą.

tvarką, pagal kurią tokias paslaugas galima teikti vien griežtai apibrėžtais atvejais ir gavus leidimą.

89. Taigi, remiantis dvišalių susitarimų formuluotėmis, galima teigti, kad jų 1 straipsnio 2 dalies d punkto „sąvoka „susisiekimas su trečiosiomis šalimis“ [26] reiškia vienos šalies laivų plaukiojimą tarp kitos susitariančiosios šalies ir trečiosios šalies uostų, kurį vykdant įlaipinami ir (arba) išlaipinami keleiviai bei pakraunamos ir (arba) iškraunamos prekės“ [27]. Šiuo atžvilgiu dvišalių susitarimų 6 straipsnyje iš esmės numatyta, kad trečiųjų šalių plaukiojimui reikia gauti šalių kompetentingų institucijų leidimą ir (arba) jis gali būti vykdomas tik jungtinės komisijos, atsakingos už susitarimų vykdymą, numatytais atvejais. Taigi juose nekalbama apie *laisvės* teikti paslaugas sistemą.

90. Todėl atsižvelgdamas į skirtingą Bendrijos sistemos ir dvišalių susitarimų, susijusių su prekių ar keleivių vežimo vidaus vandenų keliais paslaugomis, pobūdį, manau, kad iš dvišalių susitarimų ginčijamų nuostatų, priešingai nei teigia Komisija, matyti, jog Liuksemburgo Didžioji Hercogystė nepakeitė nei Reglamente Nr. 1356/96 nustatytų laisvės teikti vidaus laivybos paslaugas Bendrijoje taisyklių pobūdžio, nei jų apimties.

91. Remiantis visais šiais argumentais galima daryti išvadą, kad Komisija neįrodė savo kaltinimo Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei dėl dvišalių susitarimų, šios sudarytų su Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika, Rumunija ir Lenkija, nesuderinamumo su Reglamentu Nr. 1356/96 pagrįstumo.

92. Galiausiai, remiantis Teisingumo Teismo procedūros reglamento 69 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgiant į tai, kad siūlau Komisijos ieškinį patenkinti tik iš dalies, kiekviena šalis turėtų padengti savo patirtas bylinėjimosi išlaidas.

26 — Kalbama apie valstybes, kurios nėra ginčijamų dvišalių susitarimų šalys.

27 — Kalbant apie su Rumunija sudarytą dvišalį susitarimą, reikia remtis 1 straipsnio k punktu.

IV — Išvada

93. Todėl siūlau Teisingumo Teismui:

„1. Pripažinti, kad po 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos sprendimo pradėti derybas tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių dėl taisyklių, taikytinų keleivių ir prekių vežimui upėmis tarp atitinkamų šalių, priėmimo vesdama derybas dėl dvišalių susitarimų vežimo vidaus vandenų keliais srityje su Čekijos ir Slovakijos Federacine Respublika, Rumunija ir Lenkija, juos pasirašydama, ratifikuodama ir užtikrindama jų įsigaliojimą Liuksemburgo Didžioji Hercogystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB 10 straipsnį.

2. Atmesti likusį ieškinį.

3. Kiekviena šalis padengia savo patirtas bylinėjimosi išlaidas."