PHILIPPE LÉGER
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2004. november 25. [1]

1. Az Európai Közösségek Bizottsága a jelen keresetével a Bíróságtól annak megállapítását kéri, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség nem teljesítette az EK 10. cikkből és a nem honos fuvarozók által valamely tagállam belvízi útjain történő árufuvarozás vagy személyszállítás feltételeinek megállapításáról szóló, 1991. december 16-i 3921/91/EGK tanácsi rendeletből, és a közlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadság megvalósításának érdekében bevezetett, a tagállamok közötti belvízi árufuvarozásra vagy személyszállításra alkalmazandó közös szabályokról szóló, 1996. július 8-i 1356/96/EK tanácsi rendeletből [2] eredő kötelezettségeit [3].

2. A Bizottság a Luxemburgi Nagyhercegségnek valójában azt rója fel, hogy egyénileg tárgyalta meg, kötötte meg, erősítette meg és léptette hatályba a közötte és a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, Románia és Lengyelország között a folyami hajózásról szóló kétoldalú megállapodásokat, és felmondásukat visszautasította.

3. A luxemburgi kormány alapjaiban vitatja a neki felrótt kötelezettségszegést, ugyanakkor ez utóbbi a vitatott kétoldalú megállapodások felmondására irányuló akaratát fejezte ki.

4. Látni fogjuk, hogy a jelen ügy — a belvízi úton való szállítás területén — a Bíróságnak azon, az úgynevezett „szabad ég" ügyekben [4] hozott ítéleteinek kiterjesztését képezi, amelyek a többi tagállamnak az Amerikai Egyesült Államokkal a légi közlekedés területén kötött kétoldalú megállapodásait érinti.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — HL L 373., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 345. o.

3 — HL L 175., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 295. o.

4 — A C-466/98. sz., Bizottság kontra Nagy-Britannia ügyben (EBHT 2002., I-9427. o.); a C-467/98. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben (EBHT 2002., I-9519. o.); a C-468/98. sz., Bizottság kontra Svédország ügyben (EBHT 2002., I-9575. o.); a C-469/98. sz., Bizottság kontra Finnország ügyben (EBHT 2002., I-9627. o.); a C-471/98. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben (EBHT 2002., I-9681. o.); a C-472/98. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyben (EBHT 2002., I-9741. o.); a C-475/98. sz., Bizottság kontra Ausztria ügyben (EBHT 2002., I-9797. o.) és a C-476/98. sz., Bizottság kontra Németország ügyben (EBHT 2002., I-9855. o.) 2002. november 5-én hozott ítéletek.

I — Jogi háttér

A — *A közösségi jog*

1. Az EK 10. cikk

5. Ezen cikk értelmében:

„A tagállamok az e szerződésből, illetve a Közösség intézményeinek intézkedéseiből eredő kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében megteszik a megfelelő általános vagy különös intézkedéseket. A tagállamok elősegítik a Közösség feladatainak teljesítését.

A tagállamok tartózkodnak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti e szerződés célkitűzéseinek megvalósítását."

2. A belvízi úton való szállítás területére vonatkozó közösségi szabályok

6. Az EK-Szerződés V. címe a közlekedés területével foglalkozik. Az EK 70. cikkben előírja, hogy ezen a területen a Szerződés célkitűzéseit „a tagállamok [...] egy közös közlekedéspolitika keretében hajtják végre".

7. Ezen közös politika megvalósítása érdekében az EK 71. cikk (1) bekezdése kimondja, hogy „a Tanács a 251. cikkben megállapított eljárásnak megfelelően, a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően meghatározza:

a) a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat;

b) azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet;

c) a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket;

d) az egyéb megfelelő rendelkezéseket".

8. Az EK 80. cikk (1) bekezdése meghatározza, hogy „(e) cím rendelkezéseit a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre kell alkalmazni".

9. A belvízi közlekedés közösségi politikája több ágat is felölel, így a belvízi hajózás szerkezetének javítását, a belvízi hajózásban résztvevő hajókra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítvány megszerzése feltételeinek harmonizálását és kölcsönös elismerését, a nem honos fuvarozók által valamely tagállam belvízi útjain történő árufuvarozást vagy személyszállítást, illetve a tagállamok közötti belvízi árufuvarozást vagy személyszállítást.

10. A belvízi közlekedés közösségi politikájának e két utóbbi ágát valósította meg a 3921/91, illetve a 1356/96 rendelet.

11. A 3921/91 rendelet célja, hogy minden olyan korlátozást megszüntessen, amelyet a belvízi szállítási szolgáltatást nyújtó személylyel szemben, annak állampolgársága miatt, vagy annál a ténynél fogva támasztanak, hogy nem a letelepedése szerinti tagállamban nyújtja szolgáltatásait. Az említett rendelet szerint az egyenlő bánásmód alapelvének megfelelően a nem honos fuvarozók számára ugyanolyan feltételekkel kell engedélyezni a belföldi árufuvarozási vagy személyszállítási tevékenység végzését, mint amilyen követelményeket az érintett tagállamok a saját fuvarozóiknak írnak elő.

12. Ezen az 1993. január 1. napjától minden árufuvarozót és személyszállítót megillető kedvezmény, amelynek értelmében ideiglenesen megengedett az áruk vagy személyek ellenszolgáltatás fejében végzett belföldi belvízi úton történő fuvarozása a letelepedésük szerinti tagállamon kívüli tagállamban is — gyakorlati nevén: kabotázs —, a fuvarozókra és az ezek által igénybe vett hajókra vonatkozó feltételektől függ.

13. A fuvarozóra vonatkozó feltételeket illetően a 3921/91 rendelet 1. cikkéből következik, hogy valamely tagállamban a kabotázstevékenységet minden olyan fuvarozó folytathatja, aki valamely tagállamban annak jogszabályaival összhangban letelepedett, és adott esetben engedélyt kapott áruk vagy személyek nemzetközi belvízi úton történő fuvarozására.

14. A fuvarozó által valamely tagállamban a kabotázs-tevékenység folytatása érdekében igénybe vett hajókra vonatkozó feltételeket

illetően a 2. cikk (1) bekezdése kimondja, hogy olyan hajókat kell igénybe venni, amelyek tulajdonosa vagy tulajdonosai olyan természetes személyek, akik valamely tagállamban lakóhellyel rendelkeznek, és valamely tagállam állampolgárai vagy olyan jogi személyek, amelyek bejegyzett székhelye valamely tagállamban található, és amelyek többségi tulajdonosai tagállami állampolgárok.

15. Végül a 3921/91 rendelet 6. cikke kimondja, hogy e rendelkezések „a Felülvizsgált Rajnai Hajózási Egyezményen (Mannheimi Egyezmény) alapuló jogokat nem érinti (k)" [5].

16. Ami az 1356/96 rendeletet illeti, ennek célja, hogy a tagállamok közötti belvízi árufuvarozás vagy személyszállítás területén megvalósítsa a szolgáltatások nyújtásának szabadságát. Ennek érdekében, ugyanúgy, mint a 3921/91 rendelet, minden olyan korlátozást meg kíván szüntetni, amely a szolgáltatót állampolgárságánál vagy annál a ténynél fogva érinti, hogy nem abban a tagállamban nyújtja szolgáltatását, mint amelyben letelepedett.

5 — Ez az 1868. október 17-én Mannheimban aláírt egyezmény a Rajnán való hajózás szabadságának és a hajók és flották egyenlő bánásmódjának elvét foglalmazza meg. A Belga Királyság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Holland Királyság, Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága és a Svájci Államszövetség írták alá.

17. Az 1356/96 rendelet első preambulumbekezdése értelmében „a közös közlekedéspolitika kialakítása magában foglalja többek között a Közösség területén a nemzetközi árufuvarozás és személyszállítás tekintetében a piacrajutásra vonatkozó közös szabályok megállapítását; [...] ezeket a szabályokat úgy kell megállapítani, hogy hozzájáruljanak a belső fuvarozási piac létrehozásához".

18. Ugyanakkor az említett rendelet harmadik preambulumbekezdése mind az elfogadásának körülményét, mind pedig okait kifejti. Ebből kitűnik, hogy az új tagállamok csatlakozását követően a tagállamok és az újonnan csatlakozó államok között korábban megkötött kétoldalú megállapodásokból keletkezett, eltérő rendelkezések szükségessé tették, hogy „közös szabályokat kell megállapítani a belső fuvarozási piac megfelelő működésének biztosítása érdekében, különösen pedig a verseny torzulásainak, valamint az érintett piac szervezési zavarainak elkerülése céljából".

19. Lényegében az 1356/96 rendelet 1. és 2. cikkéből következik, hogy bármely belvízi áru- vagy személyfuvarozó, az állampolgárságától vagy a letelepedése helyétől függetlenül, hátrányos megkülönböztetés nélkül végezheti a tagállamok közötti, valamint a tagállamokon átmenő, belvízi utakon történő árufuvarozást és személyszállítást, amennyiben a következő feltételeket teljesíti: valamely tagállamban annak jogszabályaival összhangban letelepedett, az adott tagállam-

ban belvízi utakon nemzetközi árufuvarozásra vagy személyszállításra jogosult, az ilyen fuvarozáshoz valamely tagállamban lajstromozott belvízi hajót vesz igénybe, vagy ilyen lajstromozás hiányában igazolása van arról, hogy hajója valamely tagállam flottájához tartozik, továbbá eleget tesz a 3921/91 rendelet 2. cikkében meghatározott feltételeknek [6].

20. Végül az 1356/96 rendelet 3. cikke kimondja, hogy ez utóbbi rendelkezései „nem érinti(k) a felülvizsgált rajnai hajózási egyezmény (mannheimi egyezmény) és a Dunán való hajózás rendjének szabályozásáról szóló egyezmény (belgrádi egyezmény) [7] alapján a harmadik országbeli fuvarozókat megillető jogokat, illetve az Európai Közösség nemzetközi kötelezettségeiből eredő jogokat".

B — *A Luxemburgi Nagyhercegség által aláírt és megerősített kétoldalú megállapodások*

21. A Luxemburgi Nagyhercegség a belvízi úton való szállítással kapcsolatos három kétoldalú megállapodást írt alá:

— a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársasággal 1992. december 30-án; e megállapodást a Luxemburgi Nagyhercegség Képviselőháza 1994. április 10-én hagyta jóvá, és 1994. június 6-án lépett hatályba;

— Romániával 1993. november 10-én; e megállapodást a Luxemburgi Nagyhercegség Képviselőháza 1995. január 6-án hagyta jóvá, és 1995. február 3-án lépett hatályba;

— Lengyelországgal 1994. március 9-én; e megállapodást a Luxemburgi Nagyhercegség Képviselőháza 1995. július 24-én hagyta jóvá, és 1995. október 1-jén lépett hatályba.

22. E kétoldalú megállapodások a szerződő felek közötti belvízi úton történő személy- és árufuvarozásra, és ez utóbbiak belvízi útjainak a másik fél hajói általi kölcsönös használatára vonatkozó rendelkezéseket tartalmaznak. Előírják továbbá, hogy az egyik fél hajóinak a másik fél kikötői és egy harmadik

6 — Lásd a jelen indítvány 14. pontját.

7 — Ezt a Dunán való hajózás rendjére vonatkozó egyezményt 1948. augusztus 18-án Belgrádban írta alá Bulgária, Magyarország, Románia, Csehszlovákia, Ukrajna, Szovjetunió és Jugoszlávia. A célja különösen, hogy biztosítsa a Dunán való hajózás szabadságát.

ország kikötői közötti közlekedése, beleértve az utasok be- és/vagy kiszállását, illetve az áruk be- és/vagy kirakodását (kereskedelem harmadik országokkal), a hatáskörrel rendelkező hatóságok előzetes engedélyétől függ.

24. E tárgyalásokat különösen a kelet-nyugati közlekedési hálózat torlódásának csökkentésére alkalmas, hatékony páneurópai belvízi közlekedési hálózat kiépítésének szükségessége indokolta, különösen miután a Rajna-Majna-Duna-csatornát 1992-ben megnyitották.

C — Az Európai Közösség és több harmadik ország közötti többoldalú megállapodástervezet

25. Tekintettel azon mélyreható politikai és gazdasági változásra, amely a Duna övezetének egyes államaiban abban az időszakban bekövetkezett, a Tanács 1994. április 8-án úgy határozott, hogy elsőbbséget kell biztosítani a Magyarországgal, a Lengyelországgal, a Cseh Köztársasággal és a Szlovákiával való tárgyalások lefolytatásának.

23. A Tanács, a Közösségnek a harmadik országokkal való külső kapcsolatai terén, az 1992. december 7-én megtartott ülése alkalmával úgy határozott, hogy felhatalmazza a Bizottságot, „hogy tárgyalást folytasson egyik részről az Európai Gazdasági Közösség, másik részről Lengyelország és a Dunai Konvenció szerződő államai (Magyarország, Csehszlovákia, Románia, Bulgária, a volt Szovjetunió, a volt Jugoszlávia és Ausztria) közötti megállapodásról”[8]. A tárgyalások általános célja az volt, hogy az érintett felek közötti folyami utasszállításra és árufuvarozásra alkalmazható szabályokra vonatkozóan egyetlen többoldalú megállapodást kössenek a Közösség és a fent hivatkozott országok között.

26. E tárgyalások eredményeképpen a Bizottság 1996. december 13-án egy határozati javaslatot terjesztett a Tanács elé, amely a belvízi úton történő áru- és utasszállítást szabályozó feltételek megállapításáról szóló megállapodás megkötésére vonatkozott, egyik részről az Európai Közösség, másik részről a Cseh Köztársaság, a Lengyel Köztársaság és a Szlovák Köztársaság között[9].

27. E határozati javaslatot a Tanács a mai napig nem fogadta el.

8 — Doc. 10828/92 Trans 178 Relex 72. Tekintettel arra, hogy a jelen kereset elbírálása tekintetében a megjelölt időszak 2004. május 1-je, vagyis ezen országok némelyikének Európai Uniós csatlakozása előttre esik, ez utóbbiakat a továbbiakban „harmadik országok”-ként jelöljük meg.

9 — COM(96) 634 végleges.

II — A pert megelőző eljárás

28. A Tanácsnak a fent hivatkozott, 1992. december 7-i dátumú, azon határozatát követően, amelyben a Bizottságot felhatalmazza, hogy egyes közép- és kelet-európai harmadik országokkal tárgyalásokat folytasson a folyami szállítás terén való többoldalú megállapodás érdekében, a Bizottság az 1993. április 24-i levelével több tagállamtól — köztük a Luxemburgi Nagyhercegségtől — kérte, hogy „tartózkodjanak minden olyan egyéni kezdeményezéstől, amely alkalmas a közösségi szinten indított tárgyalások megfelelő lefolyásának veszélyeztetésére, és különösen, hogy mondjanak le a már parafált vagy aláírt [kétoldalú] megállapodások megerősítéséről, valamint az új tárgyalások megnyitásáról a belvízi hajózás tárgyában a közép- és a kelet-európai országokkal".

29. Egy 1994. április 12-én megküldött újabb levelet követően, amelyre a luxemburgi hatóságok egy 1994. május 9-i állásfoglalással válaszoltak, a Bizottság az EK-Szerződés 169. cikkének (jelenleg EK 226. cikk) megfelelően az 1995. április 10-i felszólító levéllel megindította a pert megelőző eljárást. Ugyanis úgy értékelte, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség azzal, hogy a Cseh Köztársasággal és Szlovákiával folytatta a kétoldalú megállapodások megkötésére irányuló eljárást, megsértette a közösségi jogot.

30. A Bizottság az 1998. december 2-i levelével egy kiegészítő felszólítást továbbított a luxemburgi kormánynak, amelyben a kifogásait különösen a Luxemburgi Nagyhercegségnek a Romániával és Lengyelországgal megkötött kétoldalú megállapodásaira terjesztette ki.

31. Mivel nem elégedett meg az e kormány által adott válaszokkal, a Bizottság 2000. február 28-án indokolással ellátott véleményt intézett hozzá. A luxemburgi kormány ezen indokolással ellátott véleményre a 2000. május 17-i levelében válaszolt.

32. Ez a válasz nem győzte meg a Bizottságot, aki az EK 226. cikk alapján a Bíróság Hivatalához 2003. június 18-án benyújtott keresetlevelével a jelen keresetet indította.

III — A kereset

33. A keresete alátámasztására a Bizottság három kifogást fogalmaz meg a Luxemburgi Nagyhercegséggel szemben.

34. Az első kifogás a Közösség kizárólagos külső hatáskörének e tagállam által az AETR-

ügyben hozott ítélet értelmében való megsértésére vonatkozik [10].

35. A második kifogás azzal kapcsolatos, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség az EK 10. cikkből eredő kötelezettségeit megszegte.

36. A harmadik kifogás egyik részről a Luxemburgi Nagyhercegség, másik részről a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, Románia és Lengyelország között megkötött kétoldalú megállapodásoknak az 1356/96 rendelettel való összeegyeztethetetlenségére vonatkozik.

A — *A Közösség kizárólagos külső hatáskörének az AETR-ügyben hozott ítélet értelmében való megsértésére alapított első kifogásról*

1. A felek érvei

37. A Bizottság a Luxemburgi Nagyhercegségnek azt rója fel, hogy azáltal, hogy a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársasággal, Romániával és Lengyelországgal megtárgyalta, megkötötte, megerősítette és hatályba léptette a kétoldalú megállapodásokat, a Luxemburgi Nagyhercegség megsértette a Közösség kizárólagos hatáskörét az AETR-ügyben hozott ítélet értelmében. Véleménye szerint ezek a megállapodások ugyanis a Közösség által a nem honos fuvarozók által valamely tagállam belvízi útjain történő árufuvarozás vagy személyszállítás feltételeinek megállapításáról szóló 3921/91 rendeletben elfogadott közös szabályokat érintik.

38. Közelebbről a Bizottság úgy véli, hogy a kérdéses kétoldalú megállapodások és különösen azon rendelkezései, amelyek lehetővé teszik egy különleges engedély ellenében a kabotázshoz való hozzáférést a Luxemburgi Nagyhercegségben az érintett harmadik országok fuvarozói számára, érintik a 3921/91 rendeletben lévő közös szabályokat, amennyiben azok 1993. január 1-jétől a Közösség tagállamaiban teljesen harmonizálják a kabotázsengedély feltételeit. Ugyanígy, mivel fenntartotta így magának az arra vonatkozó jogot, hogy a közösségi kereten kívüli harmadik országok fuvarozói számára a hozzáférés jogát egyoldalúan megadja, a Luxemburgi Nagyhercegség megsértette a Közösség kizárólagos külső hatáskörét.

39. A Bíróságnak a fent hivatkozott „szabad ég" ügyekben hozott ítéleteire hivatkozva a Bizottság úgy véli, hogy a 3921/91 rendelet nemcsak a közösségi fuvarozókra vonatkozik, hanem a harmadik országok fuvarozóira

10 — A 22/70. sz., Bizottság kontra Tanács ügyben 1971. március 31-én hozott ítélet, ún. AETR-ítélet (EBHT 1971., 263. o.).

is, amelyet megerősít az említett rendelet 6. cikke, amennyiben elismeri a svájci fuvarozók mannheimi egyezmény szerinti kabotázshoz való hozzáférési jogát [11].

40. Ezen érvekre válaszképpen a luxemburgi kormány elsősorban azzal érvel, hogy a vitatott kétoldalú megállapodások megkötését azon kettős szükséglet igazolja, miszerint egyrészről el kell kerülni a nemzeti fuvarozók és a harmadik országokkal kétoldalú megállapodásokat kötött más tagállamok fuvarozói közötti hátrányos megkülönböztetést, másrészt meg kell szüntetni azt a joghézagot, amely egy feltételezett közösségi megállapodás hiánya miatt keletkezett.

41. Ugyanígy a Közösség valamely többoldalú megállapodás megkötéséig nem tilthatja meg jogszerűen, hogy e tagállamok átmeneti kétoldalú intézkedésekhez folyamodjanak.

42. A luxemburgi kormány úgyszintén jelzi, hogy a nem letelepedett fuvarozók számára a kabotázsjog megadása a Luxemburgi Nagyhercegségben a kétoldalú megállapodások 7. cikke értelmében a luxemburgi közlekedési minisztérium engedélyétől függ, és ilyen engedély egyébként soha nem került kiállításra.

43. Továbbá fenntartja, hogy a 3921/91 rendelet csak a Közösség tagállamaira vonatkozik, és nem érinti a harmadik országokat.

44. Végül azzal érvel, hogy 2004. május 1-jétől, vagyis a Cseh Köztársaság, Lengyelország és Szlovákia Európai Unióhoz történő csatlakozásának időpontjától a megkötött vitatott megállapodások minden jogi érvényességüket elveszítik.

2. Értékelés

45. Mindenekelőtt azt jegyzem meg, hogy azon érvelés, miszerint a kétoldalú megállapodások az érintett felek Európai Unióhoz 2004. május 1-jén történő csatlakozása következtében elveszítik minden jogi érvényességüket, semmiképpen sem érinti a jelen kereset értékelését. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében ugyanis a „kötelezettségszegés megvalósulását a tagállamban az indokolással ellátott véleményben megállapított határidő lejártakor fennálló helyzet alap-

11 — Lásd a jelen indítvány 15. pontját.

ján kell megítélni, és az ezt követően bekövetkezett változásokat a Bíróság nem veheti figyelembe" [12]. A jelen esetben e határidő 2000. április 28-án járt le.

46. A Bizottság által felhozott első kifogás értékeléséhez fel kell idézni azon feltételeket, amelyek esetén a Közösség a fent hivatkozott AETR-ügyben hozott ítélet értelmében kizárólagos külső hatáskört gyakorolhat.

47. Tudjuk, hogy ebben az ítéletben a Bíróság azt az elméletet alapozta meg, amelyet „a Közösség bennefoglalt külső hatásköreinek elmélete"-ként szoktak nevezni. A Bíróság így elfogadta, hogy a Szerződés által kifejezetten előírt hatáskörátruházások elve nem zárja ki a Szerződés rendszeréből következő bennefoglalt hatáskörök létét. A Bíróság azonban a Közösség külső — akár kifejezett, akár bennefoglalt — hatáskörei átruházásának módjain túl e hatáskörök kizárólagosságának feltételeit is meghatározta. Csupán ezen utóbbi szempontot vizsgálom meg ehelyütt, mivel a Közösségnek a belvízi úton történő szállítás tárgykörében fennálló hatáskörének külső dimenzióját a luxemburgi kormány nem vitatja.

48. A Bíróság véleménye szerint „amikor a Közösség bármely formában olyan rendelkezéseket hoz, amelyek közös szabályokat állapítanak meg a Szerződésben meghatározott valamely közös politika végrehajtása érdekében, a tagállamoknak nincs joguk egyedileg, de még közösen sem olyan kötelezettségeket tartalmazó megállapodásokat kötni harmadik országokkal, amelyek érintik e szabályokat". Ugyanis „amint ilyen közös szabályok bevezetésére sor kerül, egyedül a Közösség jogosult a közösségi jogrendszer alkalmazási területének egészére vonatkozó hatállyal harmadik országokkal szemben szerződéses kötelezettségeket vállalni és teljesíteni" [13].

49. Az elv e két indokolásával a Bíróság már kifejtette, hogy egy kizárólagos külső hatáskör Közösség általi megszerzése lényegében haladó, mivel a belső közösségi szabályozás lefedettségi fokához szorosan kapcsolódik [14]. Ugyanakkor a Bíróság vezérelve lett az, amit a későbbi ítélkezési gyakorlata is a külső közösségi hatáskörök kizárólagosságának központi feltételeként fogadott el, vagyis az a feltétel, hogy a tagállamoknak a harmadik országokkal szembeni nemzetközi kötelezettségvállalásai a közös szabályokat érintsék.

12 — Lásd különösen a C-133/94. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 1996. május 2-án hozott ítélet (EBHT 1996., I-2323. o.) 17. pontját.

13 — A fent hivatkozott AETR-ítélet 17., illetve 18. pontja.

14 — Éppen ezért „a Közösség kizárólagos külső hatásköre nem következik ipso facto azon hatásköréből, hogy belső szinten szabályokat állapíthat meg". Az 1/94. sz., 1994. november 15-én hozott vélemény (EBHT 1994., I-5267. o.) 77. pontja, (GATS és TRIPs megállapodás).

50. Az ezt követő ítélkezési gyakorlat, amelyet elsősorban a Bíróságnak az EGK-Szerződés 228. cikke (a későbbi EK-Szerződés 228. cikke, amely jelenleg, módosítást követően, EK 300. cikk) alapján hozott véleménysorozata [15] alkot, lehetővé tette annak meghatározását, hogy mit takar ezen érintettségi feltétel. A Bíróság így kimondta, hogy az érintettség nem jelent ellentmondást, vagyis a közösségi téren elfogadott közös szabályokat a nemzetközi megállapodások rendelkezései lényegesen érinthetik, míg ez utóbbiak mégsem kerülnének ellentmondásba az előbbiekkel. Az érintettség tehát abból a megállapításból következik, hogy egy nemzetközi megállapodás „olyan területet szabályoz, amelyet [...] fokozatosan elfogadott közösségi szabályok már nagy részben lefedtek" [16].

51. A Bíróság e tényezőket a fent hivatkozott „szabad ég" ítéletekben foglalta össze a kérdéses tagállamok és az Amerikai Egyesült Államok között fennálló kétoldalú megállapodások kapcsán [17]. Így emlékeztetett azokra a feltételekre, amelyek mellett nemzetközi kötelezettségvállalások a közös szabályok hatályát érinthetik vagy megváltoztathatják, vagyis amelyek mellett a Közösség a belső hatáskörének gyakorlása által kizárólagos külső hatáskört szerez. A Bíróság véleménye szerint „ez a helyzet, amikor a nemzetközi kötelezettségvállalások a [...] közös szabályok, vagy mindenesetre egy olyan terület alkalmazási körébe tartoznak, amelyről nagy részben hasonló szabályok már rendelkeznek" [18].

52. A Bíróság ebből arra következtet, hogy „amikor a Közösség a belső jogalkotási aktusaiba a harmadik országok állampolgárai számára fenntartott bánásmódra vonatkozó kikötéseket foglalt, vagy amikor az intézményeire kifejezetten tárgyalási hatáskört ruházott a harmadik országokkal való tárgyalásra, kifejezett külső hatáskört szerzett az e [...] jogi aktusok által szabályozott mértékben" [19].

53. Továbbá véleménye szerint „[m]ég az intézményeket a harmadik országokkal való tárgyalásra feljogosító kifejezett rendelkezés hiányában is hasonló a helyzet, ha egy meghatározott területen a Közösség teljes harmonizációt valósít meg, mivel az így elfogadott közös szabályokat, a fent hivatkozott AETR-ügyben hozott ítélet értelmében befolyásolhatná, ha a tagállamok továbbra is tárgyalhatnának harmadik országokkal" [20].

54. A Közösség külső hatásköre kizárólagos jellegének Bíróság általi meghatározásával

15 — Különösen a következő véleményeket idézzük: az 1/75. sz., 1975. november 11-én hozott vélemény (EBHT 1975., I-1355. o.) (a helyi kiadások előírásairól szóló megállapodás); az 1/76. sz., 1977. április 26-án hozott vélemény (EBHT 1976., I-741. o.) (megállapodástervezet a belvízi hajók ideiglenes leszerelése érdekében egy európai alap létrehozásáról); a 2/91. sz., 1993. március 19-én hozott vélemény (EBHT 1993., I-1061. o.) (A Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek a vegyi anyagok biztonságos munkahelyi használatáról szóló 170. sz. egyezményéről); a fent hivatkozott 1/94. sz. vélemény és a 2/92. sz., 1995. március 24-én hozott vélemény (EBHT 1995., I-521. o.) (az OECD Tanácsának a nemzeti elbánásról szóló harmadik felülvizsgált határozata).

16 — Lásd különösen a fent hivatkozott 2/91. sz. vélemény 25. pontját.

17 — Lásd a 4. lábjegyzetet.

18 — Lásd különösen a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ítélet 81. és 82. pontját.

19 — Uo. 83. pont.

20 — Uo. 84. pont.

kapcsolatos ezen tényezők alapján kell most meghatározni, hogy a Bizottság által a jelen kereset keretében felhozott közös szabályokat, vagyis a 3921/91 rendeletből származó szabályokat a Luxemburgi Nagyhercegség nemzetközi szerződéses kötelezettségvállalásai érinthetik-e.

55. A Bizottság által kifejtett érvelésből következik, hogy ez utóbbi a Közösség kizárólagos külső hatáskörét azon körülményből vezeti le, amely szerint — ahogyan azt a Bíróság is kimondta — „a Közösség a belső jogi aktusaiba a harmadik országok állampolgárai számára fenntartott bánásmódra vonatkozó kikötéseket foglalt" [21].

56. Én azonban úgy értékelem, amint azt a luxemburgi kormány is felveti, hogy a 3921/91 rendelet a harmadik országok fuvarozóira fenntartott bánásmódra vonatkozóan semmiféle kikötést nem tartalmaz.

57. Felidézendő, hogy ez a rendelet, amely a valamely tagállamon belüli belvízi úton történő nemzeti árufuvarozás vagy személyszállítás engedélyezési feltételeit a nem honos fuvarozók esetében rögzíti, csak valamely tagállamban letelepedett belvízi áru- vagy személyfuvarozókra vonatkozik, akik olyan hajókat vesznek igénybe, amelyek tulajdonosa vagy tulajdonosai olyan természetes személyek, akik valamely tagállamban lakóhellyel rendelkeznek, és valamely tagállam állampolgárai, vagy olyan jogi személyek, amelyek bejegyzett székhelye valamely tagállamban található, és amelyek többségi tulajdonosai tagállami állampolgárok [22].

58. Ugyanakkor megjegyzendő, hogy az a tény, amit a 3921/91 rendelet 6. cikke kimond, miszerint e rendelkezések „a Felülvizsgált Rajnai Hajózási Egyezményen (mannheimi egyezmény) alapuló jogokat nem érinti[k]", véleményem szerint azt az álláspontot erősíti meg, amely szerint a közösségi jogalkotó a harmadik országok fuvarozóinak a közösségen belüli belvízi úton történő szállítás piacára való jutását nem szabályozta. E cikkel a Közösség véleményem szerint mindössze tudomásul veszi Svájcnak a mannheimi egyezményből eredő jogait. Egy ezzel ellentétes álláspont a Tanács által egy többoldalú, különösen az érintett harmadik országok fuvarozói helyzetének szabályozását célzó megállapodás megkötése érdekében kezdeményezett közösségi szintű tárgyalások szükségességét vonná kétségbe.

59. Következésképpen, a Bíróságnak a legutóbb a „szabad ég" ítéletekben meghatározott ítélkezési gyakorlata értelmében úgy értékeljük, hogy a 3921/91 rendeletben rögzített közös szabályokat, mivel csakis a

21 — Uo. 83. pont.

22 — Lásd a jelen indítvány 13. és 14. pontját.

közösségi fuvarozókra vonatkoznak, nem érinthetik azok a kétoldalú megállapodások, amelyek a megállapodásban részes harmadik országok fuvarozóira vonatkoznak.

60. Ezen kívül, a Bíróság által a „szabad ég" ítéletekben meghatározottaknak megfelelően, maga az a tény, hogy a Bizottság által felhozott rendelet nem szabályozza a harmadik országban letelepedett azon fuvarozók helyzetét, akik a Közösség területén tevékenykednek, azt bizonyítja, hogy a rendelet által megvalósított harmonizáció nem teljes [23].

61. Véleményem szerint e tényezőkből az következik, hogy a Közösség az AETR-ügyben hozott ítélet értelmében nem hivatkozhat kizárólagos külső hatáskörre annak alapján, hogy a 3921/91 rendeletben rögzített közös szabályokat a Luxemburgi Nagyhercegség által a kétoldalú megállapodásokban vállalt és a Bizottság által kifogásolt nemzetközi kötelezettségek érintenék.

62. Ezen feltételek mellett, és amennyiben úgy ragaszkodunk a kifogáshoz, amint azt a Bizottság a keresetében indokolta, véleményem szerint egyik részről a Luxemburgi Nagyhercegség, másik részről a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, Románia és Lengyelország között a kétoldalú megállapodások megtárgyalása, megkötése, megerősítése és hatályba léptetése nem jelenti a Közösség kizárólagos hatáskörének megsértését.

63. Éppen ezért a Bíróságnak azt indítványozom, hogy a Bizottság által felhozott első kifogást tekintse megalapozatlannak.

B — *Az EK 10. cikk megsértésére alapított második kifogásról*

1. A felek érvei

64. A Bizottság ezzel a második kifogással azt állítja, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség megszegte az EK 10. cikkből eredő kötelezettségeit. Azzal ugyanis, hogy folytatta a kétoldalú megállapodások megtárgyalását, aláírását, megerősítését, hatályba léptetését, miután a Tanács 1992. december 7-én úgy határozott, hogy felhatalmazza a Bizottságot, hogy a Közösség nevében egy megállapodásról tárgyaljon, a Luxemburgi Nagyhercegség veszélyeztette a Tanács e határozatának végrehajtását. Így a Bizottságnak egy megállapodásról a Közösség nevében való tár-

23 — Lásd különösen a fent hivatkozott Bizottság kontra Dánia ítélet 93. pontját.

gyalása és később annak a Tanács általi megkötése elkerülhetetlenül bonyolulttá vált egy tagállam egyéni kezdeményezésének zavaró közrehatása miatt. Ezen kívül a harmadik országokkal való tárgyalásokon a Közösség helyzete meggyengülne, ha a Közösség és a tagállamai nem lépnének fel egységesen.

65. A jelen indítvány 40. és 41. pontjában már kifejtett érveken kívül a luxemburgi kormány álláspontja szerint a vitatott kétoldalú megállapodásokról 1992. december 7. előtt folytattak tárgyalást, amely időpontban a Tanács felhatalmazta a Bizottságot, hogy a Közösség nevében egyik részről a Közösség, másik részről Lengyelország és a Dunai Konvenció szerződő államai között egy többoldalú megállapodásról tárgyaljon.

66. Ugyanakkor azt állítja, hogy a Tanács 1994. április 8-i azon határozata, amelyben a Bizottságot arra hívja fel, hogy elsőbbséget biztosítson a Cseh Köztársasággal, Magyarországgal, Lengyelországgal és Szlovákiával való tárgyalások lefolytatásának, valójában egy új tárgyalási megbízásnak minősült, amely az 1992. december 7-it váltotta fel.

67. Végül a luxemburgi kormány hangsúlyozza, hogy kész volt a belvízi hajózásról szóló valamennyi kétoldalú megállapodást a többoldalú megállapodás hatálybalépésétől azonnal felmondani.

2. Értékelés

68. Elsősorban megjegyzendő, hogy az iratokból következik, hogy amennyiben a vitatott kétoldalú megállapodásokra vonatkozó tárgyalásokat részben a Bizottságot egy többoldalú megállapodás megtárgyalásának lefolytatására felhatalmazó, 1992. december 7-i tanácsi határozat meghozatala előtt megkezdték, akkor az is bizonyos, hogy valamennyi vitatott kétoldalú megállapodást e közösségi határozatot követően írták alá és erősítették meg. Továbbá a Romániával és Lengyelországgal kötött kétoldalú megállapodásokkal kapcsolatos tárgyalásokat valószínűleg az 1992. december 7-i tanácsi határozatot követően folytatták le, mivel aláírásukra 1993. november 10-én, illetve 1994. március 9-én került sor.

69. Továbbá úgy értékelem, a luxemburgi kormány véleményével ellentétben az iratok egyáltalán nem támasztják alá, hogy a Bizottságot arra felhívó, 1994. április 8-i tanácsi határozat, hogy a Cseh Köztársasággal, Magyarországgal, Lengyelországgal és Szlovákiával való tárgyalások lefolytatásának elsőbbséget biztosítson, az 1992. december 7-i tanácsi határozatot felváltó, új tárgyalási megbízásnak minősül. Véleményem szerint úgy kell tekinteni, hogy ezt az 1994-ben

hozott határozatot az 1992-ben adott tárgyalási irányelvek pontosabb meghatározása céljából hozták.

70. E megállapítások után a Bizottsághoz hasonlóan úgy vélem, hogy a Luxemburgi Nagyhercegségnek felrótt magatartás valóban az EK 10. cikkben előírt jóhiszemű együttműködési kötelezettség megsértésének minősül.

71. Ez a cikk ugyanis a tagállamokra pozitív értelemben azt a kötelességet rója, hogy a Közösség számára megkönnyítsék feladata teljesítését, negatív értelemben pedig, hogy tartózkodjanak „minden olyan intézkedéstől [...], amely veszélyezteti a Szerződés céljainak elérését".

72. Ugyanakkor úgy vélem, függetlenül attól, hogy a közösségi hatáskör kizárólagos jellegű-e vagy sem, a tagállamok kötelesek tiszteletben tartani a cselekvés vagy attól való tartózkodás különleges kötelezettségét, amikor a Tanács egy meghatározott közösségi fellépés kezdeményezése mellett döntött [24].

73. A jelen esetben a Bizottságot egy többoldalú megállapodás tárgyalásának a Közösség nevében való lefolytatására felhatalmazó, 1992. december 7-i tanácsi határozat hatékony végrehajtása tehát tilt egy olyan állami magatartást, amely az ugyanazon a téren való kétoldalú megállapodások megtárgyalását, aláírását, megerősítését és hatályba léptetését foglalja magában.

74. Úgy tekinthető ugyanis, hogy az ilyen kétoldalú megállapodások megtárgyalása, aláírása, megerősítése és hatályba léptetése, ráadásul olyan területen, amely megtárgyalására nézve a Bizottság kifejezett felhatalmazást kapott, veszélyeztethette egy közösségi szintű, többoldalú megállapodás elfogadását. Hozzáteszem továbbá, hogy a folyami szállítás terén fennálló azon joghézag, amelyet a luxemburgi kormány — állítása szerint — elkerülni kívánt, feltehetően ezzel ellentétesen a közösségi szinten tovább mélyült az így megkötött kétoldalú megállapodások bénító hatása következtében.

75. Továbbá az iratokból következik, hogy a luxemburgi kormány egyáltalán nem kereste a Bizottsággal való együttműködés lehetőségét, vagy hogy e kétoldalú megállapodások tervezetével kapcsolatban kikérje a véleményét, sőt, ezzel ellentétben elszigetelt és közösségi szinten a Bizottság által folytatott tárgyalásokkal párhuzamos magatartást tanúsított.

24 — Lásd a 804/79. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság ügyben 1981. május 5-én hozott ítélet (EBHT 1981., I-1045. o.) 28. pontját. Ez az ítélet a Közösségnek a tengeri erőforrások védelme terén való kizárólagos hatáskörének sajátosságával foglalkozik. Mindenesetre véleményünk szerint általánosan alkalmazandó az az elv, amely szerint az EK 10. cikk azon különleges kötelességet írja elő a tagállamok számára, hogy cselekedjenek vagy attól tartózkodjanak, amikor a Közösség egy közösségi fellépés mellett határozott.

76. E tekintetben úgy vélem, hogy az a körülmény, hogy a luxemburgi kormány késznek mutatkozott a Közösséget kötelező többoldalú megállapodás hatálybalépésétől a belvízi hajózásról szóló valamennyi kétoldalú megállapodásának felmondására, és hogy e végből e kétoldalú megállapodásokba záradékot foglaltak, nem bizonyítja, hogy az EK 10. cikket tiszteletben tartották volna.

77. E tényezőkre tekintettel a Bíróságnak azt indítványozom, hogy a Bizottságnak az EK 10. cikk Luxemburgi Nagyhercegség általi megsértésére alapított kifogását tekintse megalapozottnak.

C — *Egyik részről a Luxemburgi Nagyhercegség, másik részről pedig a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, Románia és Lengyelország között megkötött kétoldalú megállapodásoknak az 1356/96 rendelettel való összeegyeztethetetlenségére alapított harmadik kifogásról*

1. A felek érvei

78. A Bizottság azt állítja, hogy egyik részről a Luxemburgi Nagyhercegség, másik részről a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, Románia és Lengyelország között megkötött kétoldalú megállapodások összeegyeztethetetlenek a közlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadság megvalósításának érdekében bevezetett, a tagállamok közötti belvízi árufuvarozásra vagy személyszállításra alkalmazandó közös szabályokról szóló 1356/96 rendelettel.

79. Pontosabban a Bizottság úgy értékeli, hogy az 1356/96 rendelet elfogadását követően ezen kétoldalú megállapodások azon rendelkezéseinek fenntartása, amelyek az érintett harmadik országokban lajstromozott hajók számára előírják azt a lehetőséget, hogy a hatáskörrel rendelkező hatóság különleges engedélyével szolgáltatást nyújtsanak a Luxemburgi Nagyhercegség és a Közösség más tagállamai között, összeegyeztethetetlen az említett rendelettel. Ez ugyanis a tagállamok közötti, illetve tagállamokon átmenő belvízi áru- és személyfuvarozásra vonatkozik (1. cikk), és meghatározza azon feltételeket, amelyeknek minden belvízi áru- vagy személyfuvarozónak meg kell felelnie annak érdekében, hogy a tagállamok közötti és a tagállamokon átmenő fuvarozási szolgáltatásokat végezhesse (2. cikk).

80. A Bizottság azt állítja, hogy a kétoldalú megállapodások vitatott rendelkezéseinek érvényesítésével a Luxemburgi Nagyherceg-

ség egyoldalúan és a közösségi ellenőrzésen kívül módosította a belvízi úton történő szállítási szolgáltatás Közösségen belüli szabad nyújtására vonatkozóan a közösségi jog által meghatározott szabályok jellegét és hatályát. Következésképpen a tagállam azáltal, hogy lehetővé tette a hozzáférés jogának egyoldalú engedélyezését, vagy legalábbis mivel fenntartotta a hozzáférés jogának egyoldalú megadását a Közösségen belüli kapcsolatokra azon fuvarozók számára, akik nem tesznek eleget az 1356/96 rendeletben előírt feltételeknek, összeegyeztethetetlen az említett rendelet által felállított rendszerrel. A Bizottság szerint ugyanis az bizonyos, hogy azok a lengyel, román, cseh és szlovák fuvarozók és hajózási vállalkozások, amelyek e megállapodások alapján feltehetőleg végezhetnek a Luxemburgi Nagyhercegség és a Közösség más tagállamai közötti szállítási szolgáltatást, e feltételek egyikének sem tettek eleget a jelen keresetben meghatározott időszakban.

2. Értékelés

82. Úgy értékelem, hogy a Bizottság által felhozott ezen utolsó kifogás a következő okok miatt megalapozatlan.

83. Elsősorban az 1356/96 rendelet fő célját kell tekintetbe venni, vagyis a *tagállamok közötti* belvízi árufuvarozás vagy személyszállítás területén a *szabad szolgáltatásnyújtás megvalósítását.* Ennek érdekében célja minden olyan *korlátozás*, beleértve a hátrányos megkülönböztetés megszüntetését, amely a szolgáltatót állampolgársága vagy azon körülmény miatt érinti, mert nem abban a tagállamban nyújtja szolgáltatását, mint amelyben letelepedett.

81. A luxemburgi kormány válasza szerint a kérdéses rendelet szövegezéséből következik, hogy ez csak a közösségi fuvarozókat érinti, mivel a harmadik országokban letelepedett fuvarozók vagy nem tartoznak a hatálya alá, vagy más közösségi rendelkezések hatálya alá tartoznak.

84. Az említett rendelet 2. cikke értelmében a tagállamok közötti folyami szállítási szolgáltatás szabad nyújtásának rendszerében való részvétel több feltételtől függ: valamely tagállamban annak jogszabályaival összhangban letelepedett legyen, itt a belvízi utakon nemzetközi árufuvarozásra vagy személyszál-

lításra jogosult legyen, az ilyen fuvarozáshoz valamely tagállamban lajstromozott, belvízi hajót vegyen igénybe, vagy ilyen lajstromozás hiányában igazolása legyen arról, hogy hajója valamely tagállam flottájához tartozik, és végül tegyen eleget a 3921/91 tanácsi rendelet 2. cikkében meghatározott feltételeknek [25].

85. A Közösség tagállamai közötti folyami szállítási szolgáltatás szabad nyújtása rendszerének az e tagállamok valamelyikében letelepedett fuvarozók javára történő meghatározását és összefoglalását véleményem szerint nem úgy kell érteni, mint a harmadik országokban lajstromozott hajók számára e szolgáltatásoknak a Közösség több tagállama között való végzésének abszolút tilalmát.

86. Ugyanis az a véleményem, hogy amennyiben az 1356/96 rendeletet úgy lehet érteni, amint azt a Bizottság az észrevételeiben felveti, mint amely a Közösség területén való folyami szállítás terén közösségi előnyben részesítést vezet be, ez az előnyben részesítés csakis a szolgáltatások nyújtásának *szabadsága* rendszerében való részvételre vonatkozik, amelyet — amint azt láttuk — csakis a valamely tagállamhoz szorosan kötődő fuvarozók élvezhetnek. Ezzel szemben az említett rendelet tartalmából egyáltalán nem következik, hogy a célja vagy hatása az lenne, hogy az Európai Közösség tagjain kívüli országokban lajstromozott hajók számára e szolgáltatások végzését a Közösség tagállamai között általános jelleggel megakadályozza.

87. A Bizottság egyébként nem állítja, hogy a kétoldalú megállapodások nem vezetik be a szolgáltatás szabad nyújtásának párhuzamos rendszerét a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaságban, Romániában és Lengyelországban lajstromozott hajók javára. Az észrevételeiben figyelembe veszi azt a körülményt, hogy e kétoldalú megállapodások csakis annak *lehetőségét* és nem pedig jogát fogalmazzák meg, hogy e harmadik országokban lajstromozott hajók a Közösség több tagállama között végezzék a szolgáltatást. Megjelöli ugyanis, hogy a szolgáltatásnyújtás ezen lehetősége a hatáskörrel rendelkező hatóságok különleges engedélyétől függ.

88. A vitatott kétoldalú megállapodások nem vezetik be tehát a Közösség tagállamai között a folyami árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás szabad nyújtását a cseh, lengyel, szlovák és román fuvarozók javára, hanem

25 — Lásd e tekintetben a jelen indítvány 14. pontját.

egy olyan korlátozó rendszert vezetnek be, amelyben szigorúan meghatározott esetekben és az említett megállapodásokban részes felek hatáskörrel rendelkező hatóságainak engedélye alapján ilyen szolgáltatásokat végezhetnek.

89. Így, ha a kétoldalú megállapodások szövegére utalunk, megállapíthatjuk, hogy az 1. cikk (2) bekezdésének d) pontja értelmében „a «kereskedelem harmadik országokkal» kifejezés [26] az egyik fél hajóinak a másik fél és egy harmadik ország kikötői közötti forgalmát takarja, beleértve az utasok ki- és/vagy beszállását, illetve az áru ki- és/vagy berakodását" [27]. Ezen a téren a kétoldalú megállapodások 6. cikke lényegében kimondja, hogy a kereskedelem harmadik országokkal a felek hatáskörrel rendelkező hatóságainak engedélyétől függ és/vagy csakis a megállapodások végrehajtásáért felelős vegyes bizottság által meghatározott esetekre szorítkozhat. Nem a szolgáltatásnyújtás *szabadságának* rendszeréről van tehát szó.

26 — A kérdéses kétoldalú megállapodások nem részes államairól van szó.

27 — A Romániával megkötött kétoldalú megállapodás kapcsán lásd az 1. cikk k) pontját.

90. Következésképpen a közösségi rendszer és a belvízi árufuvarozásra vagy személyszállításra vonatkozó kétoldalú megállapodások rendszereinek természete közötti különbségre tekintettel úgy értékelem, hogy a kétoldalú megállapodások kifogásolt rendelkezésein keresztül a Luxemburgi Nagyhercegség a Bizottság állításával ellentétben nem módosította az 1356/96 rendeletben meghatározott, belvízi úton történő szállítási szolgáltatás Közösségen belüli szabad nyújtására vonatkozó szabályok jellegét és hatályát.

91. E tényezők összessége arra enged következtetni, hogy a Bizottság nem bizonyította egyik részről a Luxemburgi Nagyhercegség, másik részről a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, Románia és Lengyelország között megkötött kétoldalú megállapodásoknak az 1356/96 rendelettel való összeegyeztethetetlenségére alapított kifogás megalapozottságát.

92. Végül a Bíróság eljárási szabályzata 69. §-ának (3) bekezdése értelmében és mivel a Bizottság keresetének csak részleges pernyertességét indítványozom, a felek maguk viseljék saját költségeiket.

IV — Végkövetkeztetések

93. Következésképpen a Bíróságnak azt indítványozom, hogy:

„1) állapítsa meg, hogy a Luxemburgi Nagyhercegség — mivel a Közösség és a harmadik országok közötti, az érintett felek közötti folyami utasszállításra és árufuvarozásra vonatkozó szabályokkal kapcsolatos tárgyalások megkezdéséről szóló, 1992. december 7-i tanácsi határozatot követően a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársasággal, Romániával és Lengyelországgal a belvízi úton való szállítással kapcsolatos kétoldalú megállapodásokat megtárgyalta, aláírta, megerősítette és hatályba léptette — nem teljesítette az EK 10. cikkből eredő kötelezettségeit;

2) a keresetet ezt meghaladó részében utasítsa el;

3) kötelezze a feleket saját költségeik viselésére."