OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO PHILIPPE'A LÉGERA przedstawiona w dniu 25 listopada 2004 r. [1]

1. W niniejszej skardze Komisja Wspólnot Europejskich wnosi do Trybunału o stwierdzenie, iż Wielkie Księstwo Luksemburga uchybiło zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 10 WE, jak również na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w państwie członkowskim [2], oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 1356/96 z dnia 8 lipca 1996 r. w sprawie wspólnych zasad mających zastosowanie do transportu rzeczy lub osób w żegludze śródlądowej między państwami członkowskimi w celu wprowadzenia swobody świadczenia takich usług transportowych [3].

2. Komisja zarzuca w istocie Wielkiemu Księstwu Luksemburga indywidualne prowadzenie rokowań, zawarcie, ratyfikację i wprowadzenie w życie umów dwustronnych dotyczących żeglugi śródlądowej z Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską oraz odmowę odstąpienia od tych umów.

3. Rząd luksemburski kwestionuje co do istoty istnienie zarzucanego uchybienia, chociaż wyraził zamiar odstąpienia od spornych umów dwustronnych.

4. Jak się okaże, niniejsza sprawa stanowi w sektorze transportu śródlądowego kontynuację w odniesieniu do wyroków wydanych przez Trybunał w sprawach tzw. „open skies" [4], które dotyczyły umów dwustronnych zawartych przez niektóre państwa członkowskie ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej w sektorze transportu lotniczego.

1 — Język oryginału: francuski.

2 — Dz.U. L 373, str. 1.

3 — Dz.U. L 175, str. 7.

4 — Wyroki z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie C-466/98 Komisja przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, Rec. str. I-9427, w sprawie C-467/98 Komisja przeciwko Danii, Rec. str. I-9519, w sprawie C-468/98 Komisja przeciwko Szwecji, Rec. str. I-9575, w sprawie C-469/98 Komisja przeciwko Finlandii, Rec. str. I-9627, w sprawie C-471/98 Komisja przeciwko Belgii, Rec. str. I-9681, w sprawie C-472/98 Komisja przeciwko Luksemburgowi, Rec. str. I-9741, w sprawie C-475/98 Komisja przeciwko Austrii, Rec. str. I-9797 i w sprawie C-476/98 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. str. I-9855.

I — Ramy prawne

A — *Prawo wspólnotowe*

1. Artykuł 10 WE

5. Zgodnie z tym artykułem:

„Państwa członkowskie podejmują wszelkie właściwe środki ogólne lub szczególne w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszego traktatu lub z działań instytucji Wspólnoty. Ułatwiają one Wspólnocie wypełnianie jej zadań.

Powstrzymują się one od podejmowania wszelkich środków, które mogłyby zagrozić urzeczywistnieniu celów niniejszego traktatu".

2. Reguły wspólnotowe w dziedzinie żeglugi śródlądowej

6. Tytuł V Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską dotyczy transportu.

W art. 70 WE przewiduje się, że w tych sprawach cele traktatu „są realizowane przez państwa członkowskie [...] w ramach wspólnej polityki transportowej".

7. W celu wykonania tej wspólnej polityki art. 71 ust. 1 WE stanowi, iż „Rada, stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów, ustanawia:

a) wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby państw członkowskich;

b) warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu krajowego w państwie członkowskim;

c) środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu;

d) wszelkie inne potrzebne przepisy".

8. Artykuł 80 ust. 1 WE przewiduje, iż „postanowienia niniejszego tytułu stosują się do transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego".

9. Polityka wspólnotowa w zakresie transportu śródlądowego składa się z różnych aspektów, takich jak poprawienie struktury żeglugi śródlądowej, harmonizacja wymagań dotyczących uzyskiwania i wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich na statki żeglugi śródlądowej, usługi transportu śródlądowego świadczone w państwie członkowskim przez przewoźników będących nierezydentami oraz transport rzeczy i osób żeglugą śródlądową między państwami członkowskimi.

10. Te dwa ostatnie aspekty polityki wspólnotowej w zakresie transportu śródlądowego zostały wykonane w drodze odpowiednio rozporządzeń nr 3921/91 oraz nr 1356/96.

11. Celem rozporządzenia nr 3921/91 jest zniesienie ograniczeń istniejących w odniesieniu do podmiotów świadczących usługi transportu śródlądowego ze względu na ich przynależność państwową lub okoliczność, że mają one siedzibę w innym państwie członkowskim aniżeli to, w którym ma być wykonana usługa. Zgodnie z ogólną zasadą równego traktowania przewoźnicy niemający stałej siedziby w państwie członkowskim powinni zatem zostać dopuszczeni, zgodnie z tym rozporządzeniem, do wykonywania krajowej działalności transportowej na tych samych warunkach jak te, które są nałożone przez państwo członkowskie na własnych przewoźników.

12. To uprawnienie do wykonywania usług o charakterze czasowym transportu krajowego na rachunek innej osoby w państwie członkowskim, w którym nie posiada on siedziby, a więc praktyka zwana „kabotażem", przysługuje od 1 stycznia 1993 r. każdemu przewoźnikowi rzeczy lub osób i podlega warunkom dotyczącym przewoźników i statków w tym celu używanych.

13. W zakresie wymagań dotyczących przewoźników z art. 1 rozporządzenia nr 3921/91 wynika, że kabotaż w państwie członkowskim może wykonywać każdy przewoźnik, który posiada siedzibę w państwie członkowskim zgodnie z przepisami tego państwa oraz który, jeśli to właściwe, jest upoważniony w tym państwie członkowskim do wykonywania międzynarodowego transportu rzeczy lub osób wodną drogą śródlądową.

14. W zakresie wymagań dotyczących statków używanych przez przewoźników w celu wykonywania kabotażu w państwie człon-

kowskim art. 2 ust 1 stanowi, iż odnosi się on do statków, których właścicielem (właścicielami) są osoby fizyczne zamieszkałe w państwie członkowskim będące obywatelami państwa członkowskiego lub osoby prawne, które posiadają zarejestrowaną siedzibę w państwie członkowskim, w których większościowy udział należy do obywateli państwa członkowskiego.

15. Wreszcie należy wskazać, że art. 6 rozporządzenia nr 3921/91 stanowi, iż rozporządzenie to „nie ma wpływu na prawa istniejące zgodnie ze zrewidowaną konwencją dotyczącą żeglugi na Renie (konwencja z Mannheim)" [5].

16. Jeśli chodzi o rozporządzenie nr 1356/96, to jego celem jest wprowadzenie swobody świadczenia usług w sektorze transportu towarów i osób w żegludze śródlądowej pomiędzy państwami członkowskimi. W związku z tym przewiduje ono, tak jak w przypadku rozporządzenia nr 3921/91, zniesienie ograniczeń dotyczących usługodawców ze względu na ich przynależność państwową lub ze względu na okoliczność, że mają oni siedzibę w innym państwie członkowskim aniżeli to, w którym ma być wykonana usługa.

5 — Konwencja ta, podpisana w dniu 17 października 1868 r. w Mannheim, ustanawia zasady wolności żeglugi na Renie i równości traktowania przewoźników rzecznych i flot. Stronami tej konwencji są Belgia, Niemcy, Francja, Niderlandy, Zjednoczone Królestwo i Szwajcaria.

17. Zgodnie z motywem pierwszym rozporządzenia nr 1356/96, „ustanowienie wspólnej polityki transportowej obejmuje między innymi ustanowienie wspólnych zasad mających zastosowanie do dostępu do rynku w międzynarodowym transporcie towarów i pasażerów w żegludze śródlądowej na terytorium Wspólnoty; [...] zasady te muszą zostać ustanowione w sposób przyczyniający się do zakończenia tworzenia wewnętrznego rynku transportowego".

18. Ponadto motyw trzeci tego rozporządzenia wyjaśnia kontekst i przyczyny jego wydania. Z motywu tego wynika, iż po przystąpieniu nowych państw członkowskich istnienie różnych reżimów prawnych wynikających z umów dwustronnych zawartych pomiędzy państwami członkowskimi i nowymi państwami przystępującymi spowodowało konieczność ustanowienia „wspólnych zasad zapewniających sprawne funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportowego, w szczególności w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji i zaburzeń organizacji rynku, o którym mowa".

19. Z art. 1 i 2 rozporządzenia nr 1356/96 wynika w istocie, iż każdy przewoźnik towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej jest uprawniony do wykonywania działalności transportowej między państwami członkowskimi oraz działalności tranzytowej przez te państwa bez dyskryminacji ze względu na jego przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeśli spełnia

on następujące warunki: jest zarejestrowany w państwie członkowskim zgodnie z prawem tego państwa członkowskiego, przysługuje mu w tym państwie członkowskim prawo wykonywania międzynarodowego transportu towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej, w takiej działalności transportowej wykorzystuje on statki żeglugi śródlądowej zarejestrowane w państwie członkowskim lub, w przypadku braku rejestracji, legitymujące się certyfikatem członkostwa we flocie państwa członkowskiego, oraz spełnia warunki zawarte w art. 2 rozporządzenia nr 3921/91 [6].

20. Wreszcie należy wskazać, że art. 3 rozporządzenia nr 1356/96 przewiduje, iż rozporządzenie to „nie ma wpływu na prawa operatorów z państw trzecich w ramach zrewidowanej konwencji o żegludze na Renie (konwencja z Mannheim) oraz konwencji o żegludze na Dunaju (konwencja belgradzka) lub praw[a] wynikając[e] z międzynarodowych zobowiązań Wspólnoty Europejskiej" [7].

B — *Umowy dwustronne podpisane i ratyfikowane przez Wielkie Księstwo Luksemburga*

21. Wielkie Księstwo Luksemburga podpisało trzy umowy dwustronne dotyczące transportu żeglugą śródlądową z następującymi państwami:

— z Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną w dniu 30 grudnia 1992 r.; umowa ta została ratyfikowana przez Chambre des Deputés (izbę deputowanych) Wielkiego Księstwa Luksemburga w dniu 10 kwietnia 1994 r. i weszła w życie w dniu 6 czerwca 1994 r.;

— z Rumunią w dniu 10 listopada 1993 r.; umowa ta została ratyfikowana przez Izbę Deputowanych Wielkiego Księstwa Luksemburga w dniu 6 stycznia 1995 r. i weszła w życie w dniu 3 lutego 1995 r.;

— z Polską w dniu 9 marca 1994 r.; umowa ta została ratyfikowana przez Izbę Deputowanych Wielkiego Księstwa Luksemburga w dniu 24 lipca 1995 r. i weszła w życie w dniu 1 października 1995 r.

22. Owe umowy dwustronne ustanawiają zasady dotyczące transportu osób i rzeczy żeglugą śródlądową pomiędzy stronami umów oraz zasady wzajemnego użytkowania śródlądowych dróg wodnych każdej ze stron przez statki drugiej strony. Przewidują one również, że ruch statków jednej ze stron pomiędzy portami drugiej strony a portami

6 — Zobacz pkt 14 niniejszej opinii.

7 — Konwencja dotycząca zasad żeglugi na Dunaju została podpisana w dniu 18 sierpnia 1948 r. w Belgradzie przez Bułgarię, Węgry, Rumunię, Czechosłowację, Ukrainę, Związek Radziecki i Jugosławię. Jej celem jest w szczególności zapewnienie swobodnej żeglugi na Dunaju.

państwa trzeciego niebędącego stroną tych umów, który obejmuje zaokrętowanie lub wyokrętowanie pasażerów bądź załadunek lub wyładunek towarów (ruch z państwami trzecimi), wymaga uprzedniego zezwolenia ze strony odpowiednich władz.

C — Projekt umowy wielostronnej pomiędzy Wspólnotą Europejską a niektórymi państwami trzecimi

23. W zakresie stosunków zewnętrznych Wspólnoty z państwami trzecimi Rada, na sesji w dniu 7 grudnia 1992 r., zdecydowała o upoważnieniu Komisji „do prowadzenia rokowań w zakresie umowy pomiędzy Europejską Wspólnotą Gospodarczą z jednej strony, a Polską i państwami-stronami konwencji o żegludze na Dunaju (Węgry, Czechosłowacja, Rumunia, Bułgaria, dawny ZSRR, dawna Jugosławia i Austria) z drugiej strony". Ogólnym celem rokowań było zawarcie pomiędzy Wspólnotą a tymi państwami jednej umowy wielostronnej dotyczącej zasad transportu śródlądowego pasażerów i towarów pomiędzy zainteresowanymi państwami.

24. Prowadzenie tych rokowań uzasadniono w szczególności potrzebą ustanowienia efektywnej europejskiej sieci transportu żeglugą śródlądową w celu zmniejszenia przeciążenia sieci transportowych na osi wschód — zachód, w szczególności po otwarciu kanału Ren — Men — Dunaj w 1992 r.

25. Mając na uwadze w szczególności perturbacje polityczne i ekonomiczne, które dotknęły wówczas niektóre państwa regionu Dunaju, Rada zdecydowała w dniu 8 kwietnia 1994 r., że należy przyznać pierwszeństwo rokowaniom z Węgrami, Polską, Republiką Czeską i Słowacją.

26. Po rokowaniach Komisja przedstawiła Radzie w dniu 13 grudnia 1996 r. projekt decyzji w sprawie zawarcia umowy określającej warunki transportu żeglugą śródlądową rzeczy i osób pomiędzy Wspólnotą Europejską z jednej strony, a Republiką Czeską, Rzecząpospolitą Polską i Republiką Słowacką z drugiej strony [8].

27. Projekt decyzji nie został do tej pory przyjęty przez Radę.

8 — COM(96) 634 wersja ostateczna.

II — Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

28. Wskutek powołanej powyżej decyzji Rady z dnia 7 grudnia 1992 r. upoważniającej Komisję do rokowań z niektórymi państwami trzecimi Europy Środkowej i Wschodniej w sprawie zawarcia umowy wielostronnej dotyczącej żeglugi śródlądowej Komisja pismem z dnia 24 kwietnia 1993 r. zażądała od kilku państw członkowskich, w tym od Wielkiego Księstwa Luksemburga „zaniechania jakichkolwiek inicjatyw mogących naruszyć prawidłowy przebieg rokowań wszczętych na szczeblu wspólnotowym i w szczególności odstąpienia od ratyfikacji umów [dwustronnych], które zostały już parafowane lub podpisane, jak również od wszczynania nowych rokowań z państwami Europy Środkowej i Wschodniej w sprawie żeglugi śródlądowej".

29. Po przesłaniu w dniu 12 kwietnia 1994 r. kolejnego pisma, odnośnie do którego władze luksemburskie zajęły stanowisko pismem z dnia 9 maja 1994 r., Komisja, zgodnie z art. 169 WE (obecnie art. 226 WE), wszczęła postępowanie poprzedzające wniesienie skargi, przesyłając w dniu 10 kwietnia 1995 r. wezwanie do usunięcia uchybienia. Komisja w istocie uznała, iż kontynuowanie przez Wielkie Księstwo Luksemburga procedur zawierania umów dwustronnych z Republiką Czeską i Słowacją narusza prawo wspólnotowe.

30. Pismem z dnia 2 grudnia 1998 r. Komisja przesłała rządowi luksemburskiemu dodatkowe wezwanie do usunięcia uchybienia, w którym w szczególności rozszerzyła swoje zarzuty na umowy dwustronne zawarte przez Wielkie Księstwo Luksemburga z Rumunią i Polską.

31. Uznawszy odpowiedzi udzielone przez ten rząd za niezadowalające, Komisja skierowała do niego w dniu 28 lutego 2000 r. uzasadnioną opinię. Rząd luksemburski odpowiedział na nią pismem z dnia 17 maja 2000 r.

32. Odpowiedź ta nie przekonała Komisji, która pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 18 czerwca 2003 r. wniosła, na podstawie art. 226 WE, niniejszą skargę.

III — Skarga

33. W uzasadnieniu skargi Komisja sformułowała trzy zarzuty przeciwko Wielkiemu Księstwu Luksemburga.

34. Zarzut pierwszy dotyczy naruszenia przez to państwo członkowskie wyłącznej

kompetencji zewnętrznej Wspólnoty w rozumieniu wyroku w sprawie „AETR"[9].

35. Zarzut drugi dotyczy uchybienia przez Wielkie Księstwo Luksemburga zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy art. 10 WE.

36. Zarzut trzeci dotyczy niezgodności z rozporządzeniem nr 1356/96 umów dwustronnych zawartych przez Wielkie Księstwo Luksemburga z jednej strony, a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską z drugiej strony.

A — *W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia wyłącznej kompetencji zewnętrznej Wspólnoty w rozumieniu wyroku w sprawie AETR*

1. Argumentacja stron

37. Komisja zarzuca Wielkiemu Księstwu Luksemburga naruszenie wyłącznej kompetencji zewnętrznej Wspólnoty w rozumieniu wyroku w sprawie AETR poprzez prowadzenie rokowań, zawarcie, ratyfikację i wprowadzenie w życie umów dwustronnych z Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską. W rezultacie, zdaniem Komisji, wspomniane umowy wywierają wpływ na wspólne reguły przyjęte przez Wspólnotę w rozporządzeniu nr 3921/91 ustanawiające warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w państwie członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w państwie członkowskim.

38. Komisja uważa w szczególności, że sporne umowy dwustronne, a w szczególności ich przepisy zezwalające, za specjalnym zezwoleniem, na wykonywanie kabotażu w Wielkim Księstwie Luksemburga przez przewoźników z tych państw trzecich naruszają normy wspólnotowe zawarte w rozporządzeniu nr 3921/91 w zakresie, w jakim normy te harmonizują w sposób zupełny, począwszy od dnia 1 stycznia 1993 r., warunki wykonywania kabotażu w państwach członkowskich Wspólnoty. Tym samym, zastrzegając sobie prawo udzielania w sposób jednostronny zezwoleń dla przewoźników z państw trzecich spoza obszaru Wspólnoty, Wielkie Księstwo Luksemburga naruszyło, według Komisji, wyłączną kompetencję zewnętrzną Wspólnoty.

39. Odwołując się do powołanych powyżej wyroków Trybunału w sprawach „open skies", Komisja uważa, że rozporządzenie nr 3921/91 dotyczy nie tylko przewoźników wspólnotowych, lecz również przewoźników

9 — Wyrok z dnia 31 marca 1971 r. w sprawie 22/70 Komisja przeciwko Radzie, Rec. str. 263, dalej zwany „wyrokiem w sprawie AETR".

z państw trzecich, co potwierdza art. 6 tego rozporządzenia, jako że uznaje ono prawa przewoźników szwajcarskich do wykonywania kabotażu w państwach członkowskich na mocy konwencji z Mannheim [10].

40. W odpowiedzi na te argumenty rząd luksemburski podnosi przede wszystkim, że zawarcie spornych umów dwustronnych było podyktowane dwojaką koniecznością: aby z jednej strony uniknąć wszelkiej dyskryminacji pomiędzy przedsiębiorcami krajowymi i przedsiębiorcami z innych państw członkowskich, które zawarły umowy dwustronne z państwami trzecimi, a z drugiej strony aby wypełnić lukę prawną istniejącą do czasu zawarcia hipotetycznej umowy wspólnotowej.

41. Tym samym do czasu zawarcia przez Wspólnotę umowy wielostronnej Wspólnota nie ma prawa zabraniać państwom członkowskim posługiwania się tymczasowymi instrumentami dwustronnymi.

42. Rząd luksemburski ponadto wskazuje, że dopuszczenie przewoźników będących nierezydentami do kabotażu w Wielkim Księstwie Luksemburga jest uzależnione, na mocy art. 7 tych umów dwustronnych, od zezwolenia ministre des Transports luxembourgeois (luksemburskiego ministra transportu) i że nigdy nie wydano takiego zezwolenia.

43. Ponadto rząd ten wskazuje, iż rozporządzenie nr 3921/91 dotyczy jedynie państw członkowskich Wspólnoty, a nie państw trzecich.

44. Wreszcie rząd ten argumentuje, że począwszy od dnia 1 maja 2004 r., czyli daty przystąpienia Republiki Czeskiej, Polski i Słowacji do Unii Europejskiej, sporne umowy dwustronne tracą całkowicie moc prawną.

2. Ocena

45. Należy przede wszystkim wskazać, iż argument utraty mocy prawnej przez umowy dwustronne z powodu przystąpienia stron tych umów do Unii Europejskiej w dniu 1 maja 2004 r. nie ma w żadnej mierze wpływu na ocenę niniejszej skargi. Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem, „istnienie uchybienia zobowiązaniom powinno być oceniane w oparciu o stan faktyczny w państwie członkowskim, jaki miał miejsce w dacie upływu terminu określonego w uzasadnionej opinii, a zmiany, które

10 — Zobacz pkt 15 niniejszej opinii.

nastąpiły w okresie późniejszym, nie mogą być brane pod uwagę przez Trybunał" [11]. A zatem w niniejszej sprawie termin ten upłynął w dniu 28 kwietnia 2000 r.

46. W celu oceny pierwszego zarzutu podniesionego przez Komisję należy przypomnieć warunki, na których Wspólnota może się powoływać na wyłączną kompetencję zewnętrzną w rozumieniu powołanego powyżej wyroku w sprawie AETR.

47. Wiadomo, że w wyroku tym Trybunał ustanowił podstawy doktryny, którą zwykło się nazywać „teorią dorozumianych kompetencji zewnętrznych Wspólnoty". W ten sposób Trybunał przyznał, że zasada kompetencji wyraźnie powierzonych w traktacie nie wyklucza istnienia kompetencji dorozumianych wynikających z systemu traktatu. Jednakże niezależnie od trybu powierzenia — wyraźnego lub dorozumianego — kompetencji zewnętrznych Wspólnoty Trybunał zdefiniował również przesłanki wyłączności takich kompetencji. Przeanalizuję tutaj jedynie ten ostatni aspekt, ponieważ wymiar zewnętrzny kompetencji Wspólnoty w zakresie żeglugi śródlądowej nie jest kwestionowany przez rząd luksemburski.

48. Zdaniem Trybunału, „w każdym przypadku gdy w celu wdrożenia wspólnej polityki przewidzianej w traktacie Wspólnota podjęła działania zmierzające do ustanowienia, w jakiejkolwiek formie, wspólnych zasad, państwa członkowskie nie mają już prawa, ani indywidualnie, ani nawet wspólnie, zaciągać wobec państw trzecich zobowiązań naruszających te zasady". W rezultacie „bowiem w miarę ustanawiania zasad wspólnych tylko Wspólnota jest w stanie podejmować i wykonywać w sposób skuteczny w całej sferze stosowania wspólnotowego porządku prawnego zobowiązania wobec państw trzecich" [12].

49. W tych dwóch zasadniczych motywach wyroku Trybunał wskazał już, że nabywanie przez Wspólnotę wyłącznej kompetencji zewnętrznej ma ze swej istoty charakter dynamiczny, ponieważ zależy ono ściśle od tego, w jakim stopniu dana dziedzina została objęta wewnętrzną regulacją wspólnotową [13]. Ponadto Trybunał wyraźnie uwypuklił to kryterium, które w jego późniejszym orzecznictwie zostało utwierdzone jako centralne kryterium oceny wyłączności wspólnotowych kompetencji zewnętrznych i którym jest mianowicie kryterium naruszenia wspólnych reguł międzynarodowymi zobowiązaniami wiążącymi państwa członkowskie z państwami trzecimi.

11 — Zobacz w szczególności wyrok z dnia 2 maja 1996 r. w sprawie C-133/94 Komisja przeciwko Belgii, Rec. str. I-2323, pkt 17.

12 — Odpowiednio pkt 17 i 18 ww. wyroku w sprawie AETR.

13 — Z tego względu „wyłączna kompetencja zewnętrzna Wspólnoty nie wynika ipso facto z jej uprawnienia do ustanawiania reguł w sferze wewnętrznej". Opinia z dnia 15 listopada 1994 r. w sprawie 1/94, Rec. str. I-5267, pkt 77 (dotycząca umowy GATS i TRIPs).

50. Późniejsze orzecznictwo, składające się przede wszystkim z serii opinii wydanych przez Trybunał na podstawie art. 228 traktatu o EWG (następnie art. 228 traktatu WE i obecnie, po zmianach, art. 300 WE) [14], pozwoliło sprecyzować, co obejmuje kryterium naruszenia. Trybunał uznał w ten sposób, że naruszenie nie oznacza sprzeczności, a zatem postanowienia umów międzynarodowych mogą z powodzeniem naruszać wspólne reguły ustanowione na szczeblu wspólnotowym, nawet jeśli nie są one z nimi w żaden sposób sprzeczne. A zatem naruszenie ma miejsce w przypadku stwierdzenia, iż umowa międzynarodowa „wkracza w obszar, który został już w znacznym stopniu objęty stopniowo przyjmowanymi zasadami wspólnotowymi [...]" [15].

51. Trybunał dokonał syntezy tych elementów w powołanych powyżej wyrokach w sprawach „open skies", które dotyczyły umów dwustronnych pomiędzy pewnymi państwami członkowskimi a Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej [16]. Tym samym Trybunał musiał przypomnieć, w jakich sytuacjach zobowiązania międzynarodowe mogą naruszać lub zmieniać zakres wspólnych reguł i wreszcie jakie są przesłanki nabycia przez Wspólnotę wyłącznej kompetencji zewnętrznej wskutek wykonywania jej kompetencji wewnętrznej. Według Trybunału „ma to miejsce w przypadku, gdy zobowiązania międzynarodowe wkraczają w zakres stosowania wspólnych zasad [...] lub w każdym razie wtedy, gdy wkraczają w dziedzinę objętą już w znacznym stopniu tymi zasadami" [17].

52. Trybunał wywiódł z tego, że „jeśli Wspólnota zawarła w swoich wewnętrznych aktach prawnych klauzule dotyczące traktowania obywateli państw trzecich lub wyraźnie wyposażyła swoje instytucje w kompetencję prowadzenia rokowań z państwami trzecimi, nabywa ona wyłączną kompetencję zewnętrzną w zakresie objętym przez te akty [...]" [18].

53. Ponadto zdaniem Trybunału „jest tak również nawet wobec braku wyraźnej klauzuli upoważniającej jej instytucje do prowadzenia rokowań z państwami trzecimi, kiedy Wspólnota osiągnęła pełną harmonizację w danej dziedzinie, gdyż tak przyjęte wspólne zasady mogłyby zostać naruszone, w rozumieniu powołanego powyżej wyroku w sprawie AETR, gdyby państwa członkowskie zachowały swobodę prowadzenia rokowań z państwami trzecimi [...]" [19].

54. W oparciu o te elementy dotyczące zdefiniowania przez Trybunał wyłącznego

14 — Należy zacytować w szczególności następujące opinie: z dnia 11 listopada 1975 r. w sprawie 1/75, Rec. str. I-1355 (umowa dotycząca normy dla wydatków lokalnych), z dnia 26 kwietnia 1977 r. w sprawie 1/76, Rec. str. I-741 (Europejski Fundusz Unieruchomienia Żeglugi Wewnętrznej), z dnia 19 marca 1993 r. w sprawie 2/91, Rec. str. I-1061 (Konwencja nr 170 Międzynarodowej Organizacji Pracy), ww. opinia w sprawie 1/94 oraz z dnia 24 marca 1995 r. w sprawie 2/92, Rec. str. I-521 (trzecia zmieniona decyzja Rady OECD dotycząca traktowania krajowego).

15 — Zobacz w szczególności ww. opinia w sprawie 2/91, pkt 25.

16 — Zobacz przypis 4.

17 — Zobacz np. ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Danii, pkt 81 i 82.

18 — Ibidem, pkt 83.

19 — Ibidem, pkt 84.

charakteru kompetencji zewnętrznej Wspólnoty należy teraz ustalić, czy zobowiązania międzynarodowe zaciągnięte przez Wielkie Księstwo Luksemburga mogą naruszać wspólne zasady, na które powołuje się Komisja w ramach niniejszej skargi, to znaczy reguły wynikające z rozporządzenia nr 3921/91.

55. Z argumentacji przedstawionej przez Komisję wynika, że Komisja wywodzi wyłączną kompetencję zewnętrzną Wspólnoty z okoliczności, że — jak stwierdził Trybunał — „Wspólnota zawarła w swoich wewnętrznych aktach prawnych klauzule dotyczące traktowania obywateli państw trzecich" [20].

56. Uważam zatem, tak jak sugeruje to rząd luksemburski, iż rozporządzenie nr 3921/91 nie zawiera żadnej klauzuli, która określałaby traktowanie przewoźników pochodzących z państw trzecich.

57. Należy w istocie przypomnieć, że wspomniane rozporządzenie, które określa warunki dostępu przewoźników będących nierezydentami do krajowego transportu rzeczy i osób żeglugą śródlądową w państwie członkowskim, dotyczy jedynie przewoźników posiadających siedzibę w państwie członkowskim i użytkujących statki, których właścicielem lub właścicielami są osoby fizyczne zamieszkałe w państwie członkowskim i będące obywatelami państwa członkowskiego lub osoby prawne posiadające zarejestrowaną siedzibę w państwie członkowskim i których większościowy udział należy do obywateli państw członkowskich [21].

58. Z drugiej strony należy wskazać, iż okoliczność, że art. 6 rozporządzenia nr 3921/91 przewiduje, iż „nie ma [on] wpływu na prawa istniejące [nie narusza ono praw istniejących] zgodnie ze zrewidowaną konwencją dotyczącą żeglugi na Renie (Konwencja z Mannheim)", potwierdza moim zdaniem stanowisko, że ustawodawca wspólnotowy nie uregulował dostępu przewoźników z państw trzecich do wspólnotowego rynku wewnętrznego żeglugi śródlądowej. Przepisem tym Wspólnota przyjmuje, moim zdaniem, jedynie do wiadomości istnienie praw wynikających dla Szwajcarii z konwencji z Mannheim. Obrona tezy przeciwnej oznaczałaby, moim zdaniem, pozbawienie jakiejkolwiek użyteczności rokowań wszczętych na szczeblu wspólnotowym z inicjatywy Rady w celu zawarcia umowy wielostronnej, która ma w szczególności uregulować sytuację przewoźników z państw trzecich będących stronami tej umowy.

59. Z tego względu, w oparciu o orzecznictwo Trybunału uściślone ostatecznie w wyrokach w sprawach „open skies", uważam, że umowy dwustronne dotyczące jedynie przewoźników z państw trzecich, które są stronami tych umów, nie mogą

20 — Ibidem, pkt 83.

21 — Zobacz pkt 13 i 14 niniejszej opinii.

naruszyć wspólnych reguł zawartych w rozporządzeniu nr 3921/91, ponieważ reguły te dotyczą wyłącznie przewoźników wspólnotowych.

60. Ponadto zgodnie z tym, co stwierdził Trybunał w wyrokach w sprawach „open skies", sam fakt, iż rozporządzenie, na które powołuje się Komisja, nie reguluje sytuacji przewoźników z państw trzecich, którzy działają na terytorium Wspólnoty, dowodzi, że harmonizacja wprowadzona tym rozporządzeniem nie ma charakteru zupełnego [22].

61. Z tych uwag wynika moim zdaniem, że Wspólnota nie może powoływać się na wyłączną kompetencję zewnętrzną w rozumieniu wyroku w sprawie AETR wywiedzioną z tego, że zobowiązania międzynarodowe przyjęte przez Wielkie Księstwo Luksemburga w umowach dwustronnych kwestionowanych przez Komisję naruszają wspólne reguły przewidziane rozporządzeniem nr 3921/91.

62. W tych okolicznościach rozważając zarzut, tak jak został on przedstawiony przez Komisję w skardze, oceniam, że prowadzenie rokowań, zawarcie, ratyfikowanie i wprowadzenie w życie umów dwustronnych pomiędzy Wielkim Księstwem Luksemburga z jednej strony, a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską z drugiej strony nie stanowi naruszenia wyłącznej kompetencji zewnętrznej Wspólnoty.

63. Z tego względu proponuję, by Trybunał orzekł, że pierwszy zarzut sformułowany przez Komisję jest nieuzasadniony.

B — *W przedmiocie zarzutu naruszenia art. 10 WE*

1. Argumentacja stron

64. W zarzucie drugim Komisja twierdzi, że Wielkie Księstwo Luksemburga uchybiło zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 10 WE. Kontynuując bowiem rokowania, podpisując, ratyfikując i wprowadzając w życie umowy dwustronne, których dotyczy skarga, po tym jak Rada zdecydowała w dniu 7 grudnia 1992 r. upoważnić Komisję do prowadzenia rokowań w celu zawarcia umowy w imieniu Wspólnoty, Wielkie Księstwo Luksemburga naraziło tę decyzję Rady na niewykonanie. Prowadzenie bowiem

22 — Zobacz w szczególności ww. wyrok w sprawie Komisja przeciwko Danii, pkt 93.

przez Komisję rokowań dotyczących umowy w imieniu Wspólnoty i późniejsze zawarcie tej umowy przez Radę byłoby zdaniem Komisji utrudnione w sposób nieunikniony poprzez wpływ indywidualnych inicjatyw państwa członkowskiego. Pozycja negocjacyjna Komisji zostałaby tym samym osłabiona w stosunku do państw trzecich, gdyż Wspólnota i państwa członkowskie działałyby niespójnie.

65. Niezależnie od argumentacji przedstawionej w pkt 40 i 41 niniejszej opinii rząd luksemburski podnosi, że sporne umowy dwustronne były negocjowane przed dniem 7 grudnia 1992 r., czyli przed datą, w której Rada upoważniła Komisję do prowadzenia rokowań dotyczących umowy wielostronnej pomiędzy Wspólnotą z jednej strony, a Polską i państwami-stronami konwencji o żegludze na Dunaju z drugiej strony.

66. Rząd luksemburski uważa ponadto, że decyzja Rady z dnia 8 kwietnia 1994 r., w której zaleca się Komisji nadanie szczególnej wagi rokowaniom z Węgrami, Polską, Republiką Czeską i Słowacją, stanowi w rzeczywistości nowe upoważnienie do rokowań, które zastępuje upoważnienie zawarte w decyzji Rady z dnia 7 grudnia 1992 r.

67. Wreszcie rząd luksemburski wskazuje, iż zadeklarował gotowość odstąpienia od wszystkich umów dwustronnych dotyczących żeglugi śródlądowej niezwłocznie po wejściu w życie umowy wielostronnej.

2. Ocena

68. Należy przede wszystkim wskazać, iż z akt sprawy wynika, że jeśli nawet sporne umowy dwustronne były negocjowane częściowo przed wydaniem przez Radę decyzji z dnia 7 grudnia 1992 r. upoważniającej Komisję do prowadzenia rokowań dotyczących umowy wielostronnej, to nie ulega wątpliwości, że wszystkie te umowy zostały podpisane i ratyfikowane po dacie wspomnianej decyzji wspólnotowej. Ponadto rokowania dotyczące umów dwustronnych zawartych z Rumunią i Polską zostały zakończone najprawdopodobniej po dacie decyzji Rady z dnia 7 grudnia 1992 r., gdyż ich podpisanie miało miejsce odpowiednio w dniu 10 listopada 1993 r. i w dniu 9 marca 1994 r.

69. Ponadto uważam, że akta sprawy nie zawierają niczego, co pozwalałoby twierdzić, jak czyni to rząd luksemburski, że decyzja Rady z dnia 8 kwietnia 1994 r. zalecająca Komisji nadanie szczególnej wagi rokowaniom z Węgrami, Polską, Republiką Czeską i Słowacją stanowi w rzeczywistości nowe upoważnienie do rokowań, które zastępuje upoważnienie zawarte w decyzji Rady z dnia 7 grudnia 1992 r. Moim zdaniem należy uznać, że wskazana decyzja z 1994 r. ograni-

cza się tylko do sprecyzowania wstępnych wskazówek dotyczących rokowań, które były zawarte w decyzji z 1992 r.

70. Po dokonaniu tych wyjaśnień uważam, tak jak Komisja, że postępowanie zarzucane Wielkiemu Księstwu Luksemburga stanowi naruszenie obowiązku lojalnej współpracy sformułowanego w art. 10 WE.

71. W istocie wskazany artykuł nakłada na państwa członkowskie w szczególności obowiązek pozytywny ułatwiania Wspólnocie wypełniania jej zadań oraz obowiązek negatywny powstrzymywania się od „wszelkich środków, które mogłyby zagrozić urzeczywistnieniu celów niniejszego traktatu".

72. Uważam również, że niezależnie od tego, czy wspólnotowa kompetencja zewnętrzna ma, czy też nie ma charakteru wyłącznego, państwa członkowskie są zobowiązane wypełniać szczególne obowiązki działania i zaniechania, od chwili gdy Rada zadecydowała o podjęciu konkretnego działania wspólnotowego [23].

73. W niniejszej sprawie skuteczne wykonanie decyzji Rady z dnia 7 grudnia 1992 r. upoważniającej Komisję do prowadzenia w imieniu Wspólnoty rokowań dotyczących umowy wielostronnej wykluczało zatem postępowanie państwa członkowskiego polegające na negocjowaniu, podpisaniu, ratyfikacji i wprowadzeniu w życie konkurencyjnych umów dwustronnych dotyczących tej samej materii.

74. W rezultacie można uznać, że negocjowanie, podpisanie, ratyfikacja, jak również wprowadzenie w życie tych umów dwustronnych w zakresie objętym wyraźnym upoważnieniem do rokowań udzielonym Komisji mogło zagrozić zawarciu umowy wielostronnej na szczeblu wspólnotowym. Ponadto należy dodać, że luka prawna w dziedzinie żeglugi śródlądowej, do której powstania rząd luksemburski, jak deklaruje, nie chciał dopuścić, byłaby prawdopodobnie — wprost przeciwnie — jeszcze poważniejsza na szczeblu wspólnotowym ze względu na paraliżujący skutek tak zawartych umów dwustronnych.

75. Ponadto z akt sprawy wynika, że rząd luksemburski nie zamierzał w żaden sposób współpracować z Komisją ani też konsultować z nią swoich projektów umów dwustronnych, lecz przeciwnie, wykazał się postępowaniem indywidualnym i równoległym do rokowań prowadzonych przez Komisję na szczeblu wspólnotowym.

23 — Zobacz wyrok z dnia 5 maja 1981 r. w sprawie 804/79 Komisja przeciwko Wielkiej Brytanii, Rec. str. I-1045, pkt 28. Wyrok ten mieści się w szczególnym zakresie wyłącznej kompetencji Wspólnoty w sprawie środków mających na celu zachowanie zasobów morza. Jednakże zasada, zgodnie z którą artykuł 10 WE nakłada szczególne zobowiązania działania i zaniechania na państwa członkowskie od chwili, gdy Wspólnota przyjęła decyzję o wszczęciu działań wspólnotowych, powinna, moim zdaniem, mieć ogólne zastosowanie.

76. W związku z tym uważam, iż okoliczność, że rząd luksemburski zadeklarował gotowość odstąpienia niezwłocznie po wejściu w życie umowy wielostronnej wiążącej Wspólnotę od wszystkich umów dwustronnych w dziedzinie żeglugi śródlądowej i zawarł w tym celu odpowiednie klauzule w umowach dwustronnych, nie dowodzi, że przestrzegał on art. 10 WE.

77. Biorąc powyższe pod uwagę, proponuję, by Trybunał uznał za uzasadniony zarzut Komisji oparty na naruszeniu art. 10 WE przez Wielkie Księstwo Luksemburga.

C — W przedmiocie zarzutu niezgodności z rozporządzeniem nr 1356/96 umów dwustronnych zawartych pomiędzy Wielkim Księstwem Luksemburga z jednej strony, a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską z drugiej strony

1. Argumentacja stron

78. Komisja uważa, że umowy dwustronne zawarte pomiędzy Wielkim Księstwem Luksemburga z jednej strony, a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską z drugiej strony są niezgodne z rozporządzeniem nr 1356/96 w sprawie wspólnych zasad mających zastosowanie do transportu rzeczy lub osób w żegludze śródlądowej między państwami członkowskimi w celu wprowadzenia swobody świadczenia takich usług transportowych.

79. Komisja uważa w szczególności za niezgodne z tym rozporządzeniem utrzymanie w umowach dwustronnych po przyjęciu rozporządzenia nr 1356/96 postanowień, które przewidują możliwość świadczenia przez statki zarejestrowane w państwach trzecich usług pomiędzy Wielkim Księstwem Luksemburga a państwami członkowskimi Wspólnoty po uzyskaniu specjalnego zezwolenia wydanego przez właściwe władze. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bowiem do przewoźników rzeczy i osób w żegludze śródlądowej między państwami członkowskimi oraz w tranzycie przez nie (art. 1) i określa ono warunki, które powinien spełnić każdy przewoźnik rzeczy lub osób żeglugą śródlądową, aby być dopuszczonym do wykonywania transportu pomiędzy państwami członkowskimi oraz tranzytu przez ich terytorium (art. 2).

80. Komisja uważa, że za kwestionowanymi postanowieniami umów dwustronnych Wielkie Księstwo Luksemburga zmodyfikowało

jednostronnie i poza kontrolą Wspólnoty charakter i zakres zasad dotyczących swobodnego świadczenia wewnątrzwspólnotowych usług żeglugi śródlądowej, które są określone przez prawo wspólnotowe. W rezultacie jednostronne przyznawanie przez wspomniane państwo członkowskie praw dostępu, a w każdym razie okoliczność, że zastrzega sobie ono prawo przyznawania jednostronnie praw dostępu do portów na terytorium Wspólnoty statkom, które nie spełniają wymagań przewidzianych rozporządzeniem nr 1356/96, jest niezgodne z systemem ustanowionym przez wspomniane rozporządzenie. W rezultacie według Komisji oczywiste jest, iż polskie, rumuńskie, czeskie i słowackie statki i przedsiębiorstwa żeglugowe, które mogą zostać upoważnione, zgodnie z umowami dwustronnymi, do świadczenia usług transportowych na terytorium Wielkiego Księstwa Luksemburga i pozostałych państw członkowskich Wspólnoty, nie spełniały żadnego z tych warunków w okresie, którego dotyczy niniejsza skarga.

81. Rząd luksemburski odpowiada, iż z treści tego rozporządzenia wynika, że dotyczy ono wyłącznie przewoźników wspólnotowych, a przewoźnicy z państw trzecich zostali z niego wyłączeni lub podlegają innym przepisom wspólnotowym.

2. Ocena

82. Uważam, iż ten ostatni zarzut podniesiony przez Komisję jest nieuzasadniony z następujących powodów.

83. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na główny cel rozporządzenia nr 1356/96, czyli wprowadzenie swobody świadczenia usług w sektorze transportu rzeczy i osób żeglugą śródlądową pomiędzy państwami członkowskimi. Z tego powodu ma ono na celu usunięcie ograniczeń, w tym jakiejkolwiek dyskryminacji w stosunku do usługodawców ze względu na ich przynależność państwową lub ze względu na okoliczność, że posiadają oni siedzibę w innym państwie członkowskim aniżeli to, w którym ma być wykonana usługa.

84. Zgodnie z art. 2 wspomnianego rozporządzenia korzystanie z tego reżimu swobody świadczenia usług w transporcie żeglugą śródlądową pomiędzy państwami członkowskimi podlega licznym warunkom: należy być zarejestrowanym w państwie członkowskim zgodnie z prawem tego państwa, być uprawnionym do wykonywania tam usług trans-

portu międzynarodowego rzeczy i osób żeglugą śródlądową, wykorzystywać w tym transporcie statki żeglugi śródlądowej zarejestrowane w państwie członkowskim lub które posiadają świadectwo przynależności do floty państwa członkowskiego i wreszcie spełniać warunki wskazane w art. 2 rozporządzenia nr 3921/91 [24].

85. Definicja i zakres takiego reżimu swobody świadczenia usług transportu żeglugą śródlądową pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnoty i na rzecz przewoźników posiadających siedzibę w jednym z państw członkowskich nie powinny być rozumiane, moim zdaniem, jako absolutny zakaz świadczenia usług pomiędzy różnymi państwami członkowskimi Wspólnoty przez statki zarejestrowane w państwach trzecich.

86. W rezultacie, moim zdaniem, chociaż rozporządzenie nr 1356/96 można interpretować, jak sugeruje to Komisja w swoich uwagach, w ten sposób, że ustanowiło ono preferencję wspólnotową w dziedzinie transportu żeglugą śródlądową na terytorium Wspólnoty, to jednak ta preferencja dotyczy, jak mi się wydaje, wyłącznie korzyści ze swobody świadczenia usług, która przysługuje tylko, jak już wskazałem, przewoźnikom ściśle powiązanym z państwem członkowskim. Z kolei nic w treści wspomnianego rozporządzenia nie wskazuje, by jego celem lub skutkiem miało być ustanowienie ogólnego zakazu świadczenia usług pomiędzy różnymi państwami członkowskimi Wspólnoty przez statki zarejestrowane w państwach nienależących do Wspólnoty Europejskiej.

87. Komisja nie twierdzi zresztą, iż umowy dwustronne ustanawiają jakiś równoległy system swobody świadczenia usług na rzecz statków zarejestrowanych w Czeskiej i Słowackiej Republice Federacyjnej, Rumunii i Polsce. W swoim stanowisku Komisja bierze pod uwagę okoliczność, że wspomniane umowy dwustronne przewidują jedynie możliwość, a nie prawo, by statki zarejestrowane w tych państwach trzecich świadczyły usługi pomiędzy różnymi państwami członkowskimi Wspólnoty. W rezultacie Komisja wskazuje, że możliwość świadczenia usług wymaga specjalnego zezwolenia właściwych władz.

88. Sporne umowy dwustronne nie ustanawiają zatem swobody świadczenia usług transportu rzeczy i osób żeglugą śródlądową pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnoty dla przewoźników czeskich, słowackich,

24 — Zobacz w tym zakresie pkt 14 niniejszej opinii.

rumuńskich i polskich, lecz jedynie ustanawiają restrykcyjny reżim, w ramach którego wykonywanie takich usług jest dopuszczalne w ściśle określonych przypadkach i po uzyskaniu stosownego zezwolenia.

89. Zatem jeśli odwołamy się do dosłownego brzmienia umów dwustronnych, stwierdzimy, iż według ich art. 1 ust. 2 lit. d) „wyrażenie »ruch z państwami trzecimi« [25] oznacza ruch statków jednej strony pomiędzy portami drugiej strony i portami państwa trzeciego, który oznacza zaokrętowanie lub wyokrętowanie pasażerów i załadunek lub wyładunek towarów" [26]. W tym zakresie art. 6 umów dwustronnych przewiduje w istocie, że ruch z państwami trzecimi wymaga zezwolenia właściwych władz stron lub może mieć miejsce tylko w przypadkach określonych przez komisję mieszaną, której powierzono wykonanie umów. Nie tworzy się tym samym reżimu swobody świadczenia usług.

90. Zatem uwzględniwszy różnicę pomiędzy charakterem reżimu wspólnotowego i reżimów dwustronnych dotyczących usług transportu rzeczy i osób żeglugą śródlądową, uważam, że z perspektywy kwestionowanych postanowień umów dwustronnych Wielkie Księstwo Luksemburga nie zmieniło, przeciwnie do tego co zarzuca Komisja, istoty i zakresu reguł dotyczących swobodnego świadczenia wewnątrzwspólnotowych usług żeglugi śródlądowej, które ustanowiło rozporządzenie nr 1356/96.

91. Wszystkie te uwagi prowadzą do wniosku, że Komisja nie wykazała zasadności zarzutu niezgodności umów dwustronnych zawartych pomiędzy Wielkim Księstwem Luksemburga z jednej strony, a Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską z drugiej strony z rozporządzeniem nr 1356/96.

92. Wreszcie zgodnie z art. 69 § 3 regulaminu i zważywszy, że proponuję uwzględnić skargę Komisji jedynie w części, każda ze stron powinna ponieść swoje własne koszty.

25 — Dotyczy państw, które nie są stronami spornych umów dwustronnych.

26 — W przypadku umowy dwustronnej zawartej z Rumunią należy odnieść się do art. 1 lit. k).

IV — Wnioski

93. W konsekwencji proponuję, by Trybunał:

1) stwierdził, iż Wielkie Księstwo Luksemburga uchybiło zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 10 WE, prowadząc rokowania, podpisując, ratyfikując i wprowadzając w życie umowy dwustronne w sprawie transportu żeglugą śródlądową z Czeską i Słowacką Republiką Federacyjną, Rumunią i Polską po przyjęciu przez Radę decyzji z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącej wszczęcia rokowań pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi w sprawie reguł dotyczących transportu rzeczy i osób żeglugą śródlądową pomiędzy zainteresowanymi stronami;

2) oddalił skargę w pozostałym zakresie;

3) orzekł, że każda ze stron poniesienie własne koszty.