NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PHILIPPE LÉGER
prednesené 25. novembra 2004 [1]

1. Touto žalobou sa Komisia Európskych spoločenstiev domáha, aby Súdny dvor určil, že Luxemburské veľkovojvodstvo si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 10 ES, ako aj z nariadenia Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu [2], ako aj z nariadenia Rady (ES) č. 1356/96 z 8. júla 1996 o spoločných pravidlách uplatniteľných na vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi z hľadiska slobody poskytovať také dopravné služby [3].

2. Komisia totiž vytýka Luxemburskému veľkovojvodstvu, že samostatne rokovalo, uzavrelo, ratifikovalo, uviedlo do platnosti a odmietlo vypovedať dvojstranné dohody o riečnej doprave, ktoré ho zaväzujú voči Českej a Slovenskej federatívnej republike, Rumunsku a Poľsku.

3. Vytýkané porušenie luxemburská vláda v podstate odmieta, hoci preukázala svoj úmysel vypovedať sporné dvojstranné dohody.

4. Je možné konštatovať, že táto vec je v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy logickým dôsledkom rozsudkov Súdneho dvora vo veciach tzv. „otvoreného neba" [4], ktoré sa týkali dvojstranných dohôd uzatvorených medzi početnými členskými štátmi a Spojenými štátmi americkými v oblasti leteckej dopravy.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Ú. v. ES L 373, s. 1; Mim. vyd. 07/001 s. 345.

3 — Ú. v. ES L 175, s. 7; Mim. vyd. 06/002 s. 295.

4 — Rozsudky z 5. novembra 2002, Komisia/Spojené kráľovstvo, C-466/98, Zb. s. I-9427; Komisia/Dánsko, C-467/98, Zb. s. I-9519; Komisia/Švédsko, C-468/98, Zb. s. I-9575; Komisia/Fínsko, C-469/98, Zb. s. I-9627; Komisia/Belgicko, C-471/98, Zb. s. I-9681; Komisia/Luxembursko, C-472/98, Zb. s. I-9741; Komisia/Rakúsko, C-475/98, Zb. s. I-9797, a Komisia/Nemecko, C-476/98, Zb. s. I-9855.

I — Právny rámec

A — *Právo Spoločenstva*

1. Článok 10 ES

5. Podľa tohto článku:

„Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia všeobecnej alebo osobitnej povahy, aby zabezpečili plnenie záväzkov vyplývajúcich z tejto zmluvy alebo z opatrení prijatých orgánmi [inštitúciami — *neoficiálny preklad*] spoločenstva. Členské štáty uľahčia dosiahnutie úloh spoločenstva.

Členské štáty neprijmú žiadne opatrenia, ktoré by mohli ohroziť dosiahnutie cieľov tejto zmluvy."

2. Ustanovenia práva Spoločenstva v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy

6. Hlava V Zmluvy ES je venovaná oblasti dopravy. V článku 70 ES sa stanovuje, že v tejto hlave „sledujú členské štáty ciele tejto zmluvy v rámci spoločnej dopravnej politiky".

7. Na účely vykonania tejto spoločnej politiky článok 71 ods. 1 ES stanovuje, že „Rada v súlade s postupom uvedeným v článku 251 a po porade s Hospodárskym a sociálnym výborom a Výborom stanoví:

a) spoločné pravidlá medzinárodnej dopravy do členského štátu alebo z členského štátu, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov;

b) podmienky, za ktorých môže prepravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať dopravu;

c) opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy;

d) ďalšie potrebné ustanovenia."

8. Článok 80 ods. 1 ES upresňuje, že „ustanovenia tejto hlavy sa vzťahujú na železničnú dopravu, cestnú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu".

9. Politika Spoločenstva v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy obsahuje rôzne aspekty, medzi ktorými je štrukturálne ozdravenie sektoru vnútrozemskej vodnej dopravy, harmonizácia požiadaviek na získavanie a vzájomné uznávanie vnútroštátnych licencií na vykonávanie vnútrozemskej vodnej dopravy, dopravné služby vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré v jednom členskom štáte poskytujú dopravcovia z iných štátov a preprava tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou medzi členskými štátmi.

10. Tieto posledné dva aspekty vnútrozemskej vodnej dopravnej politiky Spoločenstva boli vykonané nariadeniami č. 3921/91 a č. 1356/96.

11. Cieľom nariadenie č. 3921/91 je odstránenie všetkých obmedzení voči osobám vykonávajúcim služby vnútrozemskej vodnej dopravy na základe štátnej príslušnosti alebo na základe skutočnosti, že je dopravca usadený v inom členskom štáte než v tom, kde služby vykonáva. V súlade so všeobecnou zásadou rovnosti zaobchádzania teda musia byť dopravcovia, ktorí nemajú v členskom štáte sídlo, oprávnení podľa uvedeného nariadenia vykonávať vnútroštátnu prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou za rovnakých podmienok, aké dotknutý členský štát ukladá vlastným dopravcom.

12. Táto možnosť dočasne vykonávať vnútroštátnu prepravu tovaru alebo osôb v prenájme alebo za úhradu, ktorú s účinnosťou od 1. januára 1993 majú všetci dopravcovia tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v členskom štáte, v ktorom nie sú usadení, a teda prax nazývaná „kabotáž" je podmienená splnením podmienok, ktoré sa týkajú dopravcu a plavidiel, ktoré používa.

13. Pokiaľ ide o podmienky, týkajúce sa dopravcu, z článku 1 nariadenia č. 3921/91 vyplýva, že kabotáž v niektorom členskom štáte môže vykonávať ktorýkoľvek dopravca, ktorý jej usadený v členskom štáte v súlade s jeho vnútroštátnymi právnymi predpismi a, kde je to vhodné, je oprávnený vykonávať medzinárodnú prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou.

14. Pokiaľ ide o podmienky, týkajúce sa plavidiel, ktoré dopravca používa na výkon kabotáže v členskom štáte, článok 2 ods. 1

upresňuje, že musí ísť o plavidlá, ktorých vlastník alebo vlastníci sú fyzické osoby, ktoré majú bydlisko v členskom štáte a ktoré sú štátnymi príslušníkmi členského štátu, alebo právnické osoby, ktoré majú sídlo v členskom štáte a v ktorých väčšinu vlastnia štátni príslušníci členského štátu.

15. Napokon článok 6 nariadenia č. 3921/91 upresňuje, že toto nariadenie „sa nedotýka práv existujúcich podľa Revidovaného dohovoru pre plavbu na Rýne (Mannheimský dohovor)“ [5].

16. Pokiaľ ide o nariadenie č. 1356/96, jeho cieľom je slobodné poskytovanie služieb v oblasti dopravy tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou medzi členskými štátmi. Na tento účel smeruje, rovnako ako nariadenie č. 3921/91, k odstráneniu všetkých prekážok uložených poskytovateľovi služieb z hľadiska jeho štátnej príslušnosti alebo na základe skutočnosti, že má sídlo v inom členskom štáte než v tom, v ktorom poskytuje služby.

17. Podľa prvého odôvodnenia nariadenia č. 1356/96 „vytvorenie spoločnej dopravnej politiky zahŕňa, medzi iným, aj stanovenie spoločných pravidiel aplikovateľných na prístup na trh v medzinárodnej osobnej a nákladnej vnútrozemskej doprave na území spoločenstva;... tieto pravidlá musia byť stanovené tak, aby prispeli k dokončeniu vnútorného dopravného trhu“.

18. Okrem toho tretie odôvodnenie tohto nariadenia osvetľuje súvislosti a dôvody jeho prijatia. Vyplýva z neho, že pristúpením nových členských štátov existujú vzhľadom na dvojstranné dohody uzavreté medzi členskými štátmi a novými pristupujúcimi štátmi rôzne systémy, z tohto dôvodu je nevyhnutné stanoviť „spoločné pravidlá na zabezpečenie správneho fungovania vnútorného dopravného trhu a najmä preto, aby sa zabránilo skresľovaniu súťaže a porušovaniu organizácie príslušného trhu“.

19. V podstate z článkov 1 a 2 nariadenia č. 1356/96 vyplýva, že každý dopravca prepravujúci tovar alebo cestujúcich má povolené vykonávať dopravné činnosti medzi členskými štátmi a pre tranzit cez členské štáty bez diskriminácie z dôvodu jeho štátnej príslušnosti alebo miesta usadenia za predpokladu, že: je usadený v členskom štáte

5 — Tento dohovor, ktorý bol podpísaný 17. októbra 1868 v Mannheime, stanovuje zásady voľnej plavby na Rýne a rovnosti zaobchádzania s plavidlami a flotilami. Zaväzuje Belgické kráľovstvo, Spolkovú republiku Nemecko, Francúzsku republiku, Holandské kráľovstvo, Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska a Švajčiarsku konfederáciu.

v súlade s právnymi predpismi tohto členského štátu, je oprávnený v tomto členskom štáte vykonávať medzinárodnú nákladnú alebo osobnú vnútrozemskú vodnú dopravu, používa pre také dopravné činnosti plavidlá registrované v členskom štáte alebo vlastní osvedčenie o príslušnosti vo flotile členského štátu a napokon, že spĺňa podmienky stanovené v článku 2 nariadenia č. 3921/91.[6]

20. Napokon článok 3 nariadenia č. 1356/96 upresňuje, že týmto nariadením nie sú dotknuté práva prevádzkovateľov [dopravcov — *neoficiálny preklad*] z tretích krajín vyplývajúce z revidovaného Dohovoru o režime plavby na Rýne (Mannheimský dohovor), Dohovoru o režime plavby na Dunaji (Belehradský dohovor)[7], alebo na práva vyplývajúce z medzinárodných záväzkov Európskeho spoločenstva".

B — *Dvojstranné dohody podpísané a schválené Luxemburským veľkovojvodstvom*

21. Tri dvojstranné dohody týkajúce sa vnútrozemskej vodnej dopravy boli podpísané Luxemburským veľkovojvodstvom a:

— Českou a Slovenskou federatívnou republikou 30. decembra 1992; táto dohoda bola schválená v dolnej komore parlamentu Luxemburského veľkovojvodstva 10. apríla 1994 a nadobudla účinnosť 6. júna 1994,

— Rumunskom 10. novembra 1993; táto dohoda bola schválená v dolnej komore parlamentu Luxemburského veľkovojvodstva 6. januára 1995 a nadobudla účinnosť 3. februára 1995,

— Poľskom 9. marca 1994; táto dohoda bola schválená v dolnej komore parlamentu Luxemburského veľkovojvodstva 24. júla 1995 a nadobudla účinnosť 1. októbra 1995.

22. Tieto dvojstranné dohody stanovujú pravidlá týkajúce sa nákladnej a osobnej vnútrozemskej vodnej dopravy medzi zmluvnými stranami a vzájomného používania vnútrozemských vodných ciest každej zo strán plavidlami druhej strany. Stanovujú tiež, že pohyb plavidiel jednej strany medzi prístavmi druhej strany a prístavmi tretieho

6 — Pozri bod 14 týchto návrhov.

7 — Tento dohovor o režime plavby na Dunaji bol podpísaný 18. augusta 1948 v Belehrade Bulharskom, Maďarskom, Rumunskom, Československom, Ukrajinou, Sovietskym zväzom a Juhosláviou. Jej cieľom je najmä zaručiť voľnú plavbu na Dunaji.

štátu, ktorá predpokladá nalodenie a/alebo vylodenie cestujúcich a naloženie a/alebo vyloženie tovaru (doprava za účasti tretích krajín), podlieha predchádzajúcemu povoleniu príslušných orgánov.

24. Dôvodom týchto rokovaní bola najmä potreba vytvoriť účinnú paneurópsku dopravnú sieť vnútrozemskou vodnou dopravou na účely zníženia prehustenia dopravných sietí východ — západ, najmä po otvorení kanálu Rýn — Mohan — Dunaj v roku 1992.

C — Návrh viacstrannej dohody medzi Európskym spoločenstvom a rôznymi tretími krajinami

25. S prihliadnutím najmä na politické a ekonomické zmeny, ktoré sa diali v tom čase v niektorých štátoch dunajského regiónu, rozhodla Rada 8. apríla 1994, že sa má dať prednosť rokovaniam s Maďarskom, Poľskom, Českou republikou a Slovenskom.

23. V oblasti vonkajších vzťahov Spoločenstva s tretími krajinami rozhodla Rada na zasadnutí 7. decembra 1992 oprávniť Komisiu „na rokovanie o viacstrannej dohode týkajúcej sa pravidiel prepravy cestujúcich a tovaru riečnou dopravou medzi Európskym hospodárskym spoločenstvom na jednej strane a Poľskom a účastníkmi Dunajského dohovoru (Maďarsko, Československo, Rumunsko, Bulharsko, bývalý ZSSR, bývalá Juhoslávia a Rakúsko) na druhej strane." [8] Všeobecným cieľom rokovaní bolo uzavrieť jedinú viacstrannú dohodu medzi Spoločenstvom a uvedenými krajinami, týkajúcu sa pravidiel prepravy cestujúcich a tovaru riečnou dopravou medzi dotknutými stranami.

26. Po týchto rokovaniach predložila Komisia Rade 13. decembra 1996 návrh rozhodnutia o uzavretí dohovoru stanovujúceho podmienky prepravy tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou medzi Európskym spoločenstvom na jednej strane a Českou republikou, Poľskou republikou a Slovenskou republikou na strane druhej. [9]

27. Do dnešného dňa však Rada tento návrh rozhodnutia neprijala.

8 — Dok. 10828/92 Trans 178 Relex 72. Keďže obdobie, ktoré je potrebné vziať do úvahy pre posúdenie tejto žaloby, predchádza 1. máju 2004, vzhľadom na pristúpenie niektorých z týchto krajín k Európskej únii, ďalej sa v týchto návrhoch označujú ako „tretie krajiny".

9 — KOM(96), 634, konečné znenie.

II — Konanie pred podaním žaloby

28. Po uvedenom rozhodnutí Rady zo 7. decembra 1992, ktoré oprávnilo Komisiu na rokovania s určitými tretími štátmi strednej a východnej Európy o viacstrannej dohode v oblasti riečnej dopravy, Komisia listom z 24. apríla 1993 vyzvala viaceré členské štáty, medzi nimi Luxemburské veľkovojvodstvo, „aby sa zdržali akýchkoľvek iniciatív, ktoré by mohli ohroziť priebeh rokovaní začatých na úrovni Spoločenstva, a osobitne aby zastavili ratifikáciu už parafovaných alebo podpísaných [dvojstranných] dohôd a neotvárali nové rokovania s krajinami strednej a východnej Európy v oblasti vnútroštátnej vodnej dopravy."

29. Po odoslaní nového listu 12. apríla 1994, na ktorý luxemburské orgány oficiálne odpovedali 9. mája 1994, začala Komisia konanie o nesplnenie povinnosti podľa článku 169 Zmluvy ES (teraz článok 226 ES), listom z 10. apríla 1995. Domnievala sa totiž, že pokračovaním v uzatváraní dvojstranných dohôd s Českou republikou a Slovenskom porušilo Luxemburské veľkovojvodstvo právo Spoločenstva.

30. Listom z 2. decembra 1998 odoslala Komisia luxemburskej vláde doplňujúcu výzvu, v ktorej najmä rozšírila svoje výhrady aj o dvojstranné dohody uzavreté Luxemburským veľkovojvodstvom s Rumunskom a Poľskom.

31. Keďže Komisiu odpoveď luxemburskej vlády neuspokojila, zaslala jej 28. februára 2000 odôvodnené stanovisko. Luxemburská vláda odpovedala na toto odôvodnené stanovisko listom zo 17. mája 2000.

32. Táto odpoveď Komisiu nepresvedčila a podala túto žalobu podľa článku 226 ES podaním podaným do kancelárie Súdneho dvora 18. júna 2003.

III — Žaloba

33. Na podporu svojej žaloby Komisia uvádza tri výhrady proti Luxemburskému veľkovojvodstvu.

34. Prvá výhrada spočíva v porušení výlučnej vonkajšej právomoci Spoločenstva

v zmysle judikátu „AETR“ [10] týmto členským štátom.

35. Druhá výhrada sa týka nedodržania povinností vyplývajúcich Luxemburskému veľkovojvodstvu z článku 10 ES.

36. Tretia výhrada spočíva v nezlučiteľnosti dvojstranných dohôd uzavretých Luxemburským veľkovojvodstvom na jednej strane a Českou a Slovenskou federatívnou republikou, Rumunskom a Poľskom na druhej strane, s nariadením č. 1356/96.

A — *O prvej výhrade založenej na porušení výlučnej vonkajšej právomoci Spoločenstva v zmysle judikátu AETR*

1. Tvrdenia účastníkov konania

37. Komisia vytýka Luxemburskému veľkovojvodstvu, že porušilo výlučnú vonkajšiu právomoc Spoločenstva v zmysle judikátu AETR tým, že rokovalo, uzavrelo, ratifikovalo a uviedlo do platnosti dvojstranné dohody s Českou a Slovenskou federatívnou republikou, Rumunskom a Poľskom. Podľa jej názoru totiž tieto dohody zasahujú do spoločných pravidiel prijatých Spoločenstvom v rámci nariadenia č. 3921/91, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu.

38. Komisia sa najmä domnieva, že predmetné dvojstranné dohody a najmä ich ustanovenia, ktoré umožňujú prostredníctvom zvláštneho povolenia dopravcom z dotknutých tretích krajín vykonávať v Luxembursku kabotáž, zasahujú do spoločných pravidiel stanovených nariadením č. 3921/91 v tom zmysle, že tieto pravidlá s platnosťou od 1. januára 1993 kompletne harmonizujú podmienky vykonávania kabotáže v členských štátoch Spoločenstva. Tým, že si Luxemburské veľkovojvodstvo vyhradilo právo jednostranne udeliť prístup dopravcom z tretích krajín mimo rámca Spoločenstva, porušilo výlučnú vonkajšiu právomoc Spoločenstva.

39. Komisia sa s odkazom na rozsudky Súdneho dvora v citovaných veciach „otvoreného neba“ domnieva, že nariadenie č. 3921/91 sa týka nielen dopravcov Spoločenstva, ale tiež dopravcov z tretích krajín, čo

10 — Rozsudok z 31. marca 1971, Komisia/Rada, nazývaný „rozsudok AETR“, 22/70, Zb. s. 263.

potvrdzuje článok 6 tohto nariadenia, ktorý priznáva právo prístupu ku kabotáži švajčiarskym dopravcom v zmysle Mannheimského dohovoru. [11]

40. V odpovedi na tieto tvrdenia luxemburská vláda predovšetkým uvádza, že uzavretie týchto sporných dvojstranných dohôd bolo odôvodnené dvojnásobnou nevyhnutnosťou vyhnúť sa na jednej strane akejkoľvek diskriminácii medzi luxemburskými dopravcami a dopravcami z ostatných členských štátov, ktorí uzavreli dvojstranné dohody s tretími krajinami a na druhej strane odstrániť právne vákuum pri očakávaní uzavretia predpokladanej dohody na úrovni Spoločenstva.

41. Takže až do uzatvorenia viacstrannej dohody zo strany Spoločenstva nemá Spoločenstvo právo svojim členským štátom zakázať vytvoriť si dočasné dvojstranné nástroje.

42. Luxemburská vláda tiež zdôrazňuje, že prístup dopravcov z iných štátov k právu kabotáže v Luxemburskom veľkovojvodstve podlieha podľa článku 7 týchto dvojstranných dohôd povoleniu luxemburského ministra dopravy, a že také povolenie zatiaľ nikdy vydané nebolo.

43. Okrem toho tvrdí, že nariadenie č. 3921/91 sa týka iba členských štátov Spoločenstva a nie tretích krajín.

44. Napokon tvrdí, že od 1. mája 2004, t. j. dňa pristúpenia Českej republiky, Poľska a Slovenska k Európskej únii, sporné dvojstranné zmluvy stratili svoju právnu silu v celom rozsahu.

2. Posúdenie

45. V prvom rade podotýkam, že tvrdenie, že strata právnej sily dvojstranných dohôd, spôsobená pristúpením dotknutých účastníkov k Európskej únii 1. mája 2004 je v každom prípade pre posúdenie tejto žaloby nepodstatné. Podľa ustálenej judikatúry sa má totiž „existencia nesplnenia povinnosti hodnotiť vo vzťahu ku konkrétnemu členskému štátu ku dňu ukončenia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku

11 — Pozri bod 15 týchto návrhov.

a Súdny dvor nemôže brať do úvahy neskoršie zmeny". [12] V tomto prípade teda lehota stanovená v odôvodnenom stanovisku uplynula 28. apríla 2000.

46. Na účel posúdenia prvej výhrady, ktorú vzniesla Komisia, je vhodné pripomenúť podmienky, za ktorých môže Spoločenstvo uplatňovať výlučnú vonkajšiu právomoc v zmysle judikatúry, ktorá vychádza z citovaného rozsudku AETR.

47. Je známe, že v tomto rozsudku položil Súdny dvor základy toho, čo sa zvyčajne nazýva „teória vonkajších nevýslovných právomocí zverených Spoločenstvu". Súdny dvor teda pripustil, že zásada zverených právomocí, ktoré sú výslovne stanovené v Zmluve, nebráni existencii nevýslovných právomocí, vychádzajúcich zo systému Zmluvy. Ale, odhliadnuc od spôsobu zverenia vonkajších právomocí Spoločenstva — výslovného alebo udeleného mlčky — Súdny dvor tiež definoval podmienky výlučnosti týchto právomocí. Preskúmam tu teda iba toto posledné hľadisko, keďže vonkajší rozmer právomoci Spoločenstva v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy luxemburská vláda nenamieta.

48. Podľa Súdneho dvora „vždy, keď Spoločenstvo na vykonanie niektorej spoločnej politiky uvedenej v Zmluve prijme ustanovenia, ktoré v akejkoľvek forme zakladajú spoločné pravidlá, členské štáty už nemajú právo jednotlivo a ani spoločne vstupovať do takých zmluvných záväzkov s tretími štátmi, ktoré by mohli mať vplyv na tieto pravidlá". Pritom „podľa toho, ako dochádza k prijímaniu spoločných pravidiel, môže iba Spoločenstvo vstupovať do zmluvných záväzkov s tretími štátmi, a to v celom rozsahu pôsobnosti právneho poriadku Spoločenstva". [13]

49. Týmito dvoma zásadnými úvahami už Súdny dvor naznačil, že nadobúdanie výlučnej vonkajšej právomoci Spoločenstvom je svojou povahou postupné, keďže úzko závisí na stupni pokrytia oblasti vnútornou právnou úpravou Spoločenstva. [14] Napokon Súdny dvor zdôraznil, že jeho ďalšia judikatúra ako ústredné kritérium výlučnosti vonkajších právomocí Spoločenstva potvrdila kritérium zasahovania záväzkov z medzinárodných zmlúv s tretími krajinami do právnych predpisov Spoločenstva.

12 — Pozri najmä rozsudok z 2. mája 1996, Komisia/Belgicko, C-133/94, Zb. s. I-2323, bod 17.

13 — Body 17 a 18 už citovaného rozsudku AETR.

14 — Preto „výlučná vonkajšia právomoc Spoločenstva nevychádza *ipso facto* z jeho právomoci prijímať vnútorné právne predpisy". Stanovisko z 15. novembra 1994 (dohody GATT a TRIPS), 1/94, Zb. s. I-5267, bod 77.

50. Nasledujúca judikatúra, ktorá pozostáva hlavne z viacerých stanovísk Súdneho dvora v zmysle článku 228 Zmluvy EHS (zmenený na článok 228 Zmluvy ES, ďalej zmenený, teraz článok 300 ES) [15] umožnila upresniť, čo toto kritérium o zasahovaní v sebe zahŕňa. Súdny dvor teda zdôraznil, že zasahovanie neznamená rozpor, ale že ustanovenia medzinárodných dohôd môžu určite zasiahnuť do spoločných právnych predpisov stanovených na úrovni Spoločenstva aj v prípade, keď nie sú s nimi v rozpore. Zasahovanie teda vychádza z konštatovania, že medzinárodná dohoda „sa týka oblasti, ktorá je už z veľkej časti upravená právnymi predpismi Spoločenstva, ktoré boli postupne prijímané...“ [16]

51. Súdny dvor zhrnul tieto okolnosti vo svojich citovaných rozsudkoch „otvoreného neba“, pokiaľ ide o dvojstranné dohody zaväzujúce príslušné členské štáty voči Spojeným štátom americkým. [17] Súdny dvor pripomenul, za akých podmienok môžu medzinárodné dohody zasiahnuť do významu právnych predpisov Spoločenstva alebo ich zmeniť a v dôsledku toho, za akých podmienok nadobúda Spoločenstvo výlučnú vonkajšiu právomoc vďaka výkonu svojej vnútornej právomoci. Podľa Súdneho dvora „to je prípad, keď medzinárodné záväzky patria do oblasti uplatňovania spoločných pravidiel, alebo v každom prípade do oblasti už z väčšej časti takými pravidlami pokrytej“. [18]

52. Súdny dvor z toho vyvodil, že „pokiaľ Spoločenstvo zahrnulo do svojich interných legislatívnych aktov ustanovenia týkajúce sa zaobchádzania so štátnymi príslušníkmi tretích krajín, alebo výslovne udelilo svojim inštitúciám právomoc rokovať s tretími štátmi, získalo výlučnú vonkajšiu právomoc v rozsahu pokrytom týmito aktmi...“ [19]

53. A podľa jeho názoru „to isté platí, a to aj pri neexistencii výslovných ustanovení oprávňujúcich jeho orgány na rokovanie s tretími krajinami, ak Spoločenstvo vykonalo v určenej oblasti kompletné zosúladenie, pretože takto prijaté spoločné pravidlá by mohli byť dotknuté v zmysle už citovaného rozsudku AETR, ak by si členské štáty ponechali právomoc rokovať s tretími krajinami...“ [20]

54. Na základe týchto okolností, týkajúcich sa definície výlučnej povahy vonkajšej prá-

15 — Citujú sa najmä stanoviská: z 11. novembra 1975 (dohoda týkajúca sa právneho predpisu pre miestne náklady), 1/75, Zb. s. I-1355; z 26. apríla 1977 (Európsky fond pre pozastavenie vnútrozemskej vodnej dopravy), 1/76, Zb. s. I-741; z 19. marca 1993 (Dohovor č. 170 Medzinárodnej organizácie práce), 2/91, Zb. s. I-1061; 1/94, už citované, a z 24. marca 1995 (tretie zmenené rozhodnutie Rady OECD o národnom zaobchádzaní), 2/92, Zb. s. I-521.

16 — Pozri najmä stanovisko 2/91, už citované, bod 25.

17 — Pozri poznámku pod čiarou 4.

18 — Pozri najmä rozsudok Komisia/Dánsko, už citovaný, body 81 a 82.

19 — Tamže, bod 83.

20 — Tamže, bod 84.

vomoci Spoločenstva, ktorú urobil Súdny dvor, je teraz potrebné určiť, či medzinárodné záväzky dojednané Luxemburským veľkovojvodstvom môžu zasahovať do spoločných právnych predpisov, na ktoré sa Komisia v rámci tejto žaloby odvoláva, a teda do tých, ktoré vyplývajú z nariadenia č. 3921/91.

55. Z tvrdení Komisie vyplýva, že podľa nej vychádza výlučná vonkajšia právomoc Spoločenstva z okolnosti, že ako rozhodol Súdny dvor, „Spoločenstvo zahrnulo do svojich interných legislatívnych aktov ustanovenia týkajúce sa zaobchádzania so štátnymi príslušníkmi tretích krajín". [21]

56. Domnievam sa teda, ako to odporúča luxemburská vláda, že nariadenie č. 3921/91 neobsahuje žiadne ustanovenie, ktoré definuje zaobchádzanie s dopravcami z tretích krajín.

57. Je totiž vhodné pripomenúť, že toto nariadenie, ktoré stanovuje podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu, sa týka iba dopravcov, ktorí sú usadení v niektorom členskom štáte, a ktorí používajú plavidlá, ktorých vlastník alebo vlastníci sú fyzické osoby s bydliskom v členskom štáte a ktorí sú štátnymi príslušníkmi členského štátu, alebo právnické osoby so sídlom v členskom štáte a v ktorých väčšinu vlastnia štátni príslušníci členského štátu. [22]

58. Podotýkam napokon, že skutočnosť, že článok 6 nariadenia č. 3921/91 stanovuje, že toto nariadenie „sa nedotýka práv existujúcich podľa revidovaného dohovoru pre plavbu na Rýne (Mannheimský dohovor)" potvrdzuje podľa môjho názoru predpoklad, že zákonodarca Spoločenstva neupravil prístup dopravcov z tretích krajín na vnútorný trh Spoločenstva vnútrozemskej vodnej dopravy. Týmto článkom podľa mňa Spoločenstvo len berie na vedomie práva vyplývajúce z Mannheimského dohovoru Švajčiarsku. Podporovať opačné hľadisko by napokon skončilo tak, že by rokovania, ktoré sa podnikli na úrovni Spoločenstva z iniciatívy Rady, na účely uzavretia viacstrannej dohody, určenej najmä na úpravu postavenia dopravcov z dotknutých tretích krajín, neboli užitočné.

59. Preto sa domnievam, že pri uplatňovaní judikatúry Súdneho dvora, ako Súdny dvor upresnil v poslednom zo svojich rozsudkov „otvoreného neba", nemožno na spoločné právne predpisy, ktoré sú uvedené

21 — Tamže, bod 83.

22 — Pozri body 13 a 14 týchto návrhov.

v nariadení č. 3921/91, keďže sa vzťahujú iba na dopravcov Spoločenstva, hľadieť ako na predpisy, ktorých sa dotýkajú predmetné dvojstranné dohody, ktoré sa vzťahujú na dopravcov z tretích krajín, ktoré sú ich účastníkmi.

60. Okrem toho a v súlade s tým, čo Súdny dvor upresnil vo svojich rozsudkoch „otvoreného neba", sama skutočnosť, že nariadenie, na ktoré sa odvoláva Komisia, neupravuje postavenie dopravcov z tretích krajín, ktorí vykonávajú činnosť v rámci Spoločenstva, poukazuje na to, že harmonizácia právnych úprav uskutočnená týmto nariadením nie je úplná. [23]

61. Podľa mňa z týchto okolností vyplýva, že Komisia nie je oprávnená tvrdiť, že Spoločenstvo získalo výlučnú vonkajšiu právomoc v zmysle judikátu AETR na základe skutočnosti, že medzinárodné záväzky, dojednané Luxemburským veľkovojvodstvom v dvojstranných dohodách, ktoré sú predmetom žaloby Komisie, zasahujú do právnych predpisov Spoločenstva obsiahnutých v nariadení č. 3921/91.

62. Z tohto hľadiska a s prihliadnutím na výhradu, ako ju odôvodnila Komisia vo svojej žalobe, sa domnievam, že rokovanie, uzavretie, ratifikácia a uvedenie do platnosti dvojstranných dohôd medzi Luxemburským veľkovojvodstvom na jednej strane a Českou a Slovenskou federatívnou republikou, Rumunskom a Poľskom na druhej strane, nie je porušením výlučnej vonkajšej právomoci Spoločenstva.

63. Preto navrhujem, aby Súdny dvor posúdil prvú výhradu, ktorú vzniesla Komisia, ako nedôvodnú.

B — *O výhrade založenej na porušení článku 10 ES*

1. Tvrdenia účastníkov konania

64. Svojou druhou výhradou Komisia tvrdí, že Luxemburské veľkovojvodstvo nedodržalo záväzky, ktoré mu vyplývajú z článku 10 ES. Totiž tým, že pokračovalo v rokovaniach, uzavrelo, ratifikovalo a uviedlo do platnosti sporné dvojstranné dohody po tom, čo Rada 7. decembra 1992 rozhodla o oprávnení Komisie na rokovanie o dohode v mene Spoločenstva, Luxemburské veľkovojvodstvo ohrozilo vykonanie tohto rozhodnutia Rady. Rokovanie Komisie o dohode v mene Spolo-

23 — Pozri najmä rozsudok Komisia/Dánsko, už citovaný, bod 93.

čenstva, ako aj neskoršie uzavretie tejto dohody Radou, sa teda javia byť nevyhnutne sťažené v dôsledku zásahu jednotlivých iniciatív členského štátu. Postavenie Spoločenstva pri rokovaniach je voči tretím krajinám oslabené, pokiaľ Spoločenstvo a členské štáty konajú nejednotne.

trozemskej vodnej dopravy ihneď po nadobudnutí platnosti viacstrannej dohody.

2. Posúdenie

65. Okrem tvrdení uvedených v odsekoch 40 a 41 týchto návrhov luxemburská vláda uvádza, že sporné dvojstranné dohody boli vyjednané pred 7. decembrom 1992, teda predtým, ako Rada oprávnila Komisiu na rokovanie o viacstrannej dohode medzi Spoločenstvom na jednej strane a Poľskom a zmluvnými stranami Dunajského dohovoru na druhej strane.

68. V prvom rade upresňujem, že zo spisu vyplýva, že rokovania o sporných dvojstranných dohodách prebiehali pravdepodobne čiastočne pred rozhodnutím Rady zo 7. decembra 1992, oprávňujúcim Komisiu na rokovanie o viacstrannej dohode, avšak ostáva skutočnosťou, že boli podpísané a schválené po uvedenom rozhodnutí Spoločenstva. Okrem toho rokovania týkajúce sa dvojstranných dohôd uzavretých s Rumunskom a Poľskom pravdepodobne pokračovali po rozhodnutí Rady zo 7. decembra 1992, keďže k ich podpisu došlo 10. novembra 1993, a 9. marca 1994.

66. Ďalej sa domnieva, že rozhodnutie Rady z 8. apríla 1994, ktorým sa Komisia vyzývala, aby venovala zvýšenú pozornosť rokovaniam s Maďarskom, Poľskom, Českou republikou a Slovenskom, bolo v skutočnosti novým poverením na rokovanie, ktoré nahradilo poverenie uvedené v rozhodnutí Rady zo 7. decembra 1992.

69. Okrem toho sa domnievam, že nič zo spisu neumožňuje tvrdiť, ako to robí luxemburská vláda, že rozhodnutie Rady z 8. apríla 1994, ktorým sa vyzýva Komisia, aby venovala zvýšenú pozornosť rokovaniam s Maďarskom, Poľskom, Českou republikou a Slovenskom, je v skutočnosti novým poverením na rokovanie, ktorým sa nahrádza poverenie, uvedené v rozhodnutí Rady zo 7. decembra 1992. Podľa mňa je vhodné

67. Napokon luxemburská vláda pripomína svoje vyhlásenie, že je pripravená odstúpiť od svojich dvojstranných dohôd v oblasti vnú-

tvrdiť, že toto rozhodnutie z roku 1994 iba upresňuje pôvodné pokyny na rokovanie, ktoré boli uvedené v rozhodnutí z roku 1992.

70. Po týchto upresneniach sa rovnako ako Komisia domnievam, že práve správanie vytýkané Luxemburskému veľkovojvodstvu je porušením jeho povinnosti lojálnej spolupráce, ktorá je vyjadrená v článku 10 ES.

71. Tento článok totiž najmä pozitívne ukladá členským štátom, aby Spoločenstvu uľahčili dosiahnutie jeho úloh a negatívne, aby neprijali „žiadne opatrenia, ktoré by mohli ohroziť dosiahnutie cieľov tejto zmluvy".

72. Myslím, že takto, nezávisle na otázke, či má vonkajšia právomoc Spoločenstva výlučnú povahu alebo nie, sú členské štáty povinné dodržiavať osobitné povinnosti konať a zdržať sa konania, pokiaľ Rada rozhodla, že začne určité konanie Spoločenstva.[24]

73. V tomto prípade je účinné uskutočňovanie rozhodnutia Rady zo 7. decembra 1992, ktoré oprávnilo Komisiu na rokovania o viacstrannej dohode v mene Spoločenstva v rozpore s konaním štátu, ktoré spočíva v rokovaní, podpise, ratifikácii a uvedení do platnosti dvojstranných dohôd zároveň v tej istej oblasti.

74. Možno sa totiž domnievať, že rokovanie, podpis, ratifikácia, ako aj uvedenie do platnosti týchto dvojstranných dohôd, pričom všetko spadá do oblasti, pokrytej výslovným poverením Komisie na rokovania, mohlo ohroziť prijatie viacstrannej dohody na úrovni Spoločenstva. Dokonca dodávam, že právne vákuum v oblasti riečnej dopravy, ktorému sa luxemburská vláda chcela podľa jej vyjadrenia vyhnúť, bolo naopak pravdepodobne na úrovni Spoločenstva sťažené paralyzujúcim účinkom takto uzavretých dvojstranných dohôd.

75. Okrem toho zo spisu vyplýva, že luxemburská vláda sa vôbec nesnažila spolupracovať s Komisiou, ani sa neporadila vo veci vlastných návrhov dvojstranných dohôd, ale že sa naopak preukázalo samostatné a paralelné správanie popri rokovaniach, ktoré viedla Komisia na úrovni Spoločenstva.

24 — Pozri rozsudok z 5. mája 1981, Komisia/Spojené kráľovstvo, 804/79, Zb. s. I-1045, bod 28. Tento rozsudok patrí do osobitného rámca výlučnej právomoci Spoločenstva v oblasti opatrení na ochranu zdrojov mora. Bez ohľadu na to zásada podľa článku 10 ES, ktorá ukladá členským štátom osobitné povinnosti konať a zdržať sa konania, ak sa Spoločenstvo rozhodlo začať konanie na úrovni Spoločenstva, sa podľa môjho názoru musí uplatňovať vo všeobecnosti.

76. V tejto súvislosti sa domnievam, že okolnosť, že luxemburská vláda vyhlásila, že je pripravená vypovedať všetky svoje dvojstranné dohody v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy ihneď po nadobudnutí platnosti viacstrannej dohody zaväzujúcej Spoločenstvo, a že doložky v tomto zmysle zahrnula do svojich dvojstranných dohôd, nie je spôsobilá preukázať, že bol dodržaný článok 10 ES.

77. Vzhľadom na tieto okolnosti navrhujem, aby Súdny dvor považoval výhradu Komisie týkajúcu sa porušenia článku 10 ES zo strany Luxemburského veľkovojvodstva za dôvodnú.

C — *O výhrade týkajúcej sa nezlučiteľnosti sporných dvojstranných dohôd uzavretých medzi Luxemburským veľkovojvodstvom na jednej strane a Českou a Slovenskou federatívnou republikou, Rumunskom a Poľskom na druhej strane, s nariadením č. 1356/96*

1. Tvrdenia účastníkov konania

78. Komisia tvrdí, že dvojstranné dohody, uzavreté medzi Luxemburským veľkovojvodstvom na jednej strane a Českou a Slovenskou federatívnou republikou, Rumunskom a Poľskom na druhej strane, sú nezlučiteľné s nariadením č. 1356/96 o spoločných pravidlách uplatniteľných na vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi z hľadiska slobody poskytovať také dopravné služby.

79. Komisia sa konkrétne domnieva, že po prijatí nariadenia č. 1356/96 je zachovanie ustanovení týchto dvojstranných dohôd umožňujúcich plavidlám registrovaným v dotknutých tretích krajinách vykonávať služby medzi Luxemburským veľkovojvodstvom a ostatnými členskými štátmi Spoločenstva na základe zvláštneho povolenia od príslušného orgánu, nezlučiteľné s uvedeným nariadením. Toto nariadenie totiž platí pre vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi a pre tranzit cez členské štáty (článok 1) a stanovuje podmienky, ktoré musí akýkoľvek dopravca tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou splniť, aby bol oprávnený vykonávať činnosť tranzitu medzi členskými štátmi a tranzit cez ne (článok 2).

80. Komisia sa domnieva, že v dôsledku kritizovaných ustanovení dvojstranných dohôd mení Luxemburské veľkovojvodstvo

jednostranne a bez kontroly Spoločenstvom povahu a význam pravidiel týkajúcich sa slobodného poskytovania služieb prepravy vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci Spoločenstva, vymedzených právom Spoločenstva. V dôsledku toho je jednostranné udeľovanie práva prístupu týmto členským štátom, alebo aspoň skutočnosť, že si vyhradzuje právo jednostranne udeľovať právo prístupu na spojenia vnútri Spoločenstva dopravcom, ktorí nespĺňajú podmienky stanovené nariadením č. 1356/96, nezlučiteľné so systémom, ktorý založilo uvedené nariadenie. Podľa Komisie je totiž zrejmé, že poľskí, rumunskí, českí a slovenskí dopravcovia a podniky vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorým možno na základe uplatnenia dvojstranných dohôd povoliť vykonávanie dopravy medzi Luxemburským veľkovojvodstvom a ostatnými členskými štátmi Spoločenstva, nespĺňali v čase rozhodnom pre túto žalobu žiadnu z týchto podmienok.

81. Luxemburská vláda odpovedá, že zo znenia dotknutého nariadenia vyplýva, že sa vzťahuje len na dopravcov Spoločenstva, zatiaľ čo dopravcovia z tretích krajín sú vylúčení alebo sa na nich vzťahujú iné ustanovenia Spoločenstva.

2. Posúdenie

82. Domnievam sa, že táto posledná výhrada, ktorú vzniesla Komisia, je nedôvodná z nasledujúcich dôvodov.

83. V prvom rade je vhodné venovať pozornosť hlavnému cieľu nariadenia č. 1356/96, a teda uplatňovaniu *slobodného poskytovania služieb* v oblasti prepravy tovaru alebo cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou *medzi členskými štátmi*. Na tento účel má za cieľ odstrániť *obmedzenia*, vrátane akejkoľvek diskriminácie voči poskytovateľom služieb z dôvodu ich štátnej príslušnosti alebo na základe skutočnosti, že majú sídlo v inom členskom štáte než je členský štát, v ktorom poskytujú služby.

84. Podľa článku 2 tohto nariadenia podlieha oprávnenie používať tento systém slobodného poskytovania služieb v oblasti prepravy tovaru alebo cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou medzi členskými štátmi rôznym podmienkam: byť oprávnený v tomto členskom štáte vykonávať medzinárodnú nákladnú alebo osobnú vnútrozemskú vodnú dopravu, byť tam oprávnený vykonávať medzinárodnú nákladnú alebo osobnú vnútrozemskú vodnú dopravu, používať pre také dopravné činnosti plavidlá registrované v členskom štáte alebo, pri

absencii takej registrácie, vlastniť osvedčenie o príslušnosti vo flotile členského štátu a napokon, spĺňať podmienky stanovené v článku 2 nariadenia Rady (EHS) č. 3921/91.[25]

85. Vymedzenie a rámec tohto systému slobodného poskytovania služieb v oblasti riečnej dopravy medzi členskými štátmi Spoločenstva v prospech prevádzkovateľov usadených v jednom z členských štátov, nemožno, podľa môjho názoru, chápať ako absolútny zákaz pre plavidlá registrované v tretích krajinách vykonávať služby medzi rôznymi členskými štátmi Spoločenstva.

86. Zastávam totiž názor, že hoci nariadenie č. 1356/96 možno vykladať tak, ako to navrhuje vo svojich pripomienkach Komisia, že je organizačným nástrojom prednosti pre členské štáty Spoločenstva v oblasti riečnej dopravy na území Spoločenstva, zdá sa však, že táto prednosť sa týka iba oprávnenia používať systém *slobodného* poskytovania služieb v prospech, ako bolo vidieť, iba dopravcov, úzko naviazaných na členský štát. Naopak, nič v obsahu uvedeného nariadenia nenaznačuje, že by jeho predmetom malo byť všeobecné zabránenie plavidlám, registrovaným v tretích krajinách, ktoré nepatria do Európskeho spoločenstva, vykonávať služby medzi rôznymi členskými štátmi a Európskym spoločenstvom.

87. Komisia napokon netvrdí, že dvojstranné dohody upravujú súbežný systém slobodného poskytovania služieb v prospech plavidiel registrovaných v Českej a Slovenskej federatívnej republike, Rumunsku a Poľsku. V skutočnosti vo svojich pripomienkach prihliada na okolnosť, že tieto dvojstranné dohody upravujú iba *možnosť a* nie právo pre tieto plavidlá registrované v týchto tretích krajinách vykonávať služby medzi rôznymi členskými štátmi Spoločenstva. Poukazuje totiž na to, že táto možnosť poskytovať služby podlieha zvláštnemu povoleniu príslušného orgánu.

88. Sporné dvojstranné dohody teda neupravujú slobodné poskytovanie služieb riečnej dopravy tovaru alebo osôb medzi členskými štátmi Spoločenstva a českými, slovenskými, rumunskými a poľskými dopravcami, ale iba

25 — Pozri v tejto súvislosti bod 14 týchto návrhov.

zavádzajú obmedzujúci systém, podľa ktorého je poskytovanie služieb možné v úzko vymedzených prípadoch a podlieha povoleniu.

89. Ak sa teda odvoláme na znenie dvojstranných dohôd, môžeme zdôrazniť, že v zmysle ich článku 1 ods. 2 písm. d) „pojmom ‚doprava za účasti tretích štátov'[26] sa rozumie doprava, vykonávaná prostredníctvom plavidiel jednej strany medzi prístavmi druhej strany a prístavmi tretieho štátu s nalodením a/alebo vylodením cestujúcich a naložením a/alebo vyložením tovaru."[27] V tejto súvislosti článok 6 dvojstranných dohôd v podstate stanovuje, že doprava v tretích štátoch podlieha povoleniu príslušných orgánov strán a/alebo nemožno ju vykonať iba v prípadoch určených zmiešanou komisiou, v právomoci ktorej je vykonanie dohôd. Nejde teda o systém *slobodného* poskytovania služieb.

26 — Ide o štáty, ktoré nie sú stranami dotknutých dvojstranných dohôd.

27 — Pokiaľ ide o dvojstrannú dohodu s Rumunskom, je potrebné odvolávať sa na článok 1 písm. k).

90. S prihliadnutím na rozdiel v povahe medzi systémom Spoločenstva a dvojstrannými systémami týkajúcimi sa služieb dopravy tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou sa teda na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, domnievam, že na základe všetkých kritizovaných ustanovení dvojstranných dohôd Luxemburské veľkovojvodstvo nezmenilo povahu a význam právnych predpisov týkajúcich sa slobodného poskytovania služieb vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci Spoločenstva, ktoré sú vymedzené v nariadení č. 1356/96.

91. Všetky tieto okolnosti ma teda vedú k tomu, že sa domnievam, že Komisia nepreukázala dôvodnosť výhrady týkajúcej sa nezlučiteľnosti dohôd uzavretých medzi Luxemburským veľkovojvodstvom na jednej strane a Českou a Slovenskou federatívnou republikou, Rumunskom a Poľskom na druhej strane, s nariadením č. 1356/96.

92. Napokon v súlade s článkom 69 ods. 3 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora a vzhľadom na to, že navrhujem vyhovieť žalobe Komisie iba čiastočne, každý účastník konania by mal znášať svoje vlastné trovy konania.

IV — Návrh

93. V dôsledku toho navrhujem, aby Súdny dvor:

„1. určil, že Luxemburské veľkovojvodstvo si tým, že po rozhodnutí Rady zo 7. decembra 1992 o začatí rokovaní medzi Spoločenstvom a tretími krajinami o pravidlách uplatniteľných na riečnu dopravu cestujúcich a tovaru medzi dotknutými stranami rokovalo, uzavrelo, ratifikovalo a uviedlo do platnosti niektoré dvojstranné dohody týkajúce sa vnútrozemskej vodnej dopravy s Českou a Slovenskou federatívnou republikou, Rumunskom a Poľskom, nesplnilo svoje povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 10 ES;

2. v zostávajúcej časti žalobu zamietol;

3. zaviazal každého účastníka konania znášať svoje vlastné trovy."